

# **LocoFolio**

2026/1 VERBANDSZEITSCHRIFT SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER VSLF



# Bei uns sind Sie im Vorteil!

Nutzen Sie die Gelegenheit und **profitieren Sie als Mitglied der 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.

Jetzt Kontakt  
aufnehmen und  
profitieren!



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



VERBAND SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER  
SYNDICAT SUISSE DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE ET ASPIRANTS  
SINDACATO SVIZZERO DEI MACCHINISTI E ASPIRANTI

# Inhalt

**LocoFolio**

Ausgabe 1 | Juli 2026

|    |                                            |    |                                              |
|----|--------------------------------------------|----|----------------------------------------------|
| 04 | Editorial                                  | 75 | Gefährlicher Fanmarsch                       |
| 06 | Die Stimme des Präsidenten                 | 76 | Zustand des Personalzimmers Einsiedeln       |
| 08 | 68. Generalversammlung VSLF                | 77 | Einberufung eines Schiedsverfahrens bei TILO |
| 12 | Reden                                      | 78 | Technisches                                  |
| 26 | Unterstützungskasse                        | 82 | Führerstandssignalisierung / Fliegerei       |
| 26 | Feierlichkeiten zum Jubiläum               | 84 | Vermischtes                                  |
| 30 | Unser neuer Verbandsauftritt               | 86 | «Fahrplanmässig aus dem Takt»                |
| 32 | Schwarz, Gold und ein scharfer Blick       | 89 | Sitzungsgedanken eines Lokführers            |
| 36 | Rede zur Taufe der VSLF-Jubiläumslok       | 90 | DIY-Anleitung                                |
| 38 | Unser Patentier, der Uhu                   | 91 | KVP des Jahrtausends                         |
| 42 | LocoFolio-Wettbewerb                       | 92 | Sektionen                                    |
| 45 | Erfolgsgarant statt Kostenfaktor           | 93 | Leserbriefe                                  |
| 47 | Das EK ZF 2.0 ist nur der Vorgeschmack     | 94 | Ferrovita                                    |
| 48 | Blog zum Einsatzkonzept 2.0                | 95 | Zwei Lokführer machen einen Podcast          |
| 49 | Sinnvolle Personalplanung                  | 96 | Geschichte eines verschwundenen Signals      |
| 53 | Abstimmungsergebnis der BAR Lokpersonal    | 98 | In memoriam                                  |
| 54 | Kein Ende in Sicht bei der Endkontrolle    |    |                                              |
| 56 | Dienstfahrtenoptimierung                   |    |                                              |
| 57 | ZVV möchte sich an AFAS versuchen          |    |                                              |
| 59 | Zu viele Hierarchien verderben den Brei    |    |                                              |
| 60 | Gefangen im Netz                           |    |                                              |
| 61 | Die Arbeitgeber lesen mit!                 |    |                                              |
| 62 | Rauchzeichen statt Mobilfunk               |    |                                              |
| 65 | Zwischen Anspruch und Realität – SBB Cargo |    |                                              |
| 67 | Flexibilität versus Zusammenarbeit         |    |                                              |
| 68 | Lokpersonalstandort Cargo Brig             |    |                                              |
| 70 | Mehr Sicherheit beim Rangieren (WaRa)      |    |                                              |
| 73 | Hält WaRa, was es verspricht?              |    |                                              |
| 74 | Neue Arbeitszeitmodelle bei der BLS        |    |                                              |



**Simon Steinmann**  
Redaktion



**Stefan T. Gall**  
Layouter / Art Director



VERBAND SCHWEIZER LOCOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER  
SYNDICAT SUISSE DES MECANISIERS DE LOCOMOTIVE ET ASPIRANTS  
SINDACATO SVIZZERO DEI MACCHINISTI E ASPIRANTI

## IMPRESSUM

**Auflage**  
3300 Exemplare

**Erscheint**  
2-mal jährlich

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

[www.vslf.com](http://www.vslf.com)

## REDAKTION

Simon Steinmann  
[locofolio@vslf.com](mailto:locofolio@vslf.com)

## GESTALTUNG UND PRODUKTION

Stefan T. Gall  
[artdirector@vslf.com](mailto:artdirector@vslf.com)

## ÜBERSETZUNGEN

Anita Rutz (I)  
Matthieu Jotterand (F)

## KORREKTORAT

Team Feldner Druck AG

## DRUCK

Feldner Druck AG  
Esslingerstrasse 23  
8618 Oetwil am See

Redaktionsschluss  
LocoFolio 26/2 : 1.10.2026

**IBAN:** CH26 0900 0000 8005 2312 1

# Hallo, ich bin der Neue

Simon Steinmann  
Redaktor LocoFolio

## Geschätzte Mitglieder

Gefühlt gerade eben habe ich das LocoFolio von Markus Leutwyler übernehmen dürfen, jetzt erscheint schon meine erste Ausgabe.

Ich habe dieses Jahr gleich zwei neue Ämter übernommen und darf in beiden Fällen in grosse Fussstapfen treten.



Nebst meiner Tätigkeit als Redaktor des LocoFolio, darf ich, nach dem Rücktritt von Christoph Jud als Co-Präsident, als alleiniger Präsident der Sektion Ostschweiz vorstehen. Damit gelte ich nun offiziell als sogenanntes Klumpenrisiko.

Wie es guter Führungsstil sein sollte, habe ich mir vorgenommen, im ersten Jahr nicht allzu viele Veränderungen an unserem Verbandsmagazin vorzunehmen. Um einige Anpassungen gestalterischer Art sind Art Director Stefan Gall und ich jedoch nicht herumgekommen. Einige von euch haben es bestimmt bemerkt: Der VSLF hat einen neuen Auftritt und somit ein neues Logo.

In den Führungsriegen unserer Arbeitgeber ist bestimmt schon die Hoffnung aufgekeimt, mit dem neuen Redaktor werde dieses Heft zwangsläufig etwas zahmer. Ich kann euch allen gerne versichern: Dies wird nicht der Fall sein. Das LocoFolio bleibt, direkt und ohne Beisshemmung, klar auf der Seite des Lokpersonals.

Der Personalchef der SBB hat anlässlich der GV im März 26 gefordert, der VSLF solle sich im Tonfall mässigen. Er erkennt dabei, worin die Ursache unserer direkten Art liegt: Das Lokpersonal hat ohne die SBB keine Arbeit, die SBB ohne uns stillstehende Züge. Das ist eher ein Abhängigkeits- als ein Arbeitsverhältnis. Wenn man in diesem Gefüge den Lokführer:innen jedes Jahr einseitig härtere Arbeit und tiefere Löhne aufdrückt, grenzt dies an strukturelle Gewalt.

In einer Sozialpartnerschaft mit GAV und Friedenspflicht bleibt uns, um uns zu wehren, fast nur noch eine scharfe Zunge.

In gewissen Teilen der Führungsetagen hat man offenbar vergessen, wie sehr Umsätze und Gewinne der Eisenbahn vom Lokpersonal abhängen. Mit Einsatzkonzept 2.0, neuen BAR, IPP und AFAS lässt man das Lokpersonal deutlich spüren, wohin die Reise gehen soll; nämlich nach unten. Daher lautet das Motto dieser Ausgabe denn auch: «Erfolgsgarant Lokpersonal», in der Hoffnung, dass an Stelle weiterer fehlgeleiteter Sparexzesse eine Rückkehr zur Vernunft stattfindet.

## “ **Das Lokpersonal hat ohne die SBB keine Arbeit, die SBB ohne uns stillstehende Züge.** ”

Vom Einsatzkonzept 2.0 haben wir nun erste Resultate: Effizienzsteigerungen in einem statistischen Fehlerbereich von 0.3% bis 0.9% sowie angeblich 73 FTE eingespart (wer es glaubt, wird selig) sowie wütende und enttäuschte Lokführer:innen sind die ernüchternde Bilanz. Kein Wunder, fühlen Teile des Lokpersonals sich verraten.

Es gibt erste Anzeichen, dass man gedenkt, punkto Einsatzkonzept 2.0 etwas zurückzurudern oder, im Duktus einer Führungsperson, «das äusserst erfolgreiche neue Einsatzkonzept weiter zu optimieren». Eintönigkeit und Monotonie sowie knapp bemessene Übergangs- und Pausenzeiten werden in einem «Einsatzkonzept 2.1» wohl nur dort abgemildert werden, wo sie den Betrieb übermässig stören ...

Ein Eingeständnis, dass die ganze Sparübung nicht die gewünschten Effekte gebracht hat, werden wir genauso wenig erhalten wie eine Entschuldigung für die Art und Weise, wie man das Ganze durchgedrückt hat.

Wenden wir uns nun erfreulicheren Dingen zu:

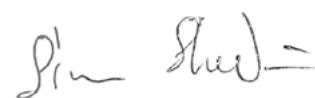
Das 150-Jahr-Jubiläum des VSLF wurde dieses Frühjahr ordentlich gefeiert. Heuer haben wir in diesem Heft Berichte über das neue Erscheinungsbild des VSLF und die Jubiläums-GV, wie gewohnt inklusive der Reden.

Dann war in diesem Jahr besonders früh Bescherung, alle Mitglieder erhielten eine Trinkflasche im neuen VSLF-Design. Wer es sich ausserdem leisten konnte und wollte, wird schon bald im Besitz einer TUDOR-Uhr sein, auch diese in einer Sonderedition mit den neuen Verbandsfarben. Den Uhu im Tierpark Goldau, welcher neu als unser Maskottchen fungiert, hat Markus Leutwyler etwas genauer unter die Lupe genommen.

Ganz besonders freut mich, dass der VSLF erneut mit einer Jubiläumsluke aufwarten kann, diesmal dank tatkräftiger Mithilfe von SBB Cargo. In diesem Heft findet ihr den Bericht über die Loktaufe, garniert mit vielen Fotos.

Last, but not least, fand diesen Frühling auch noch die Delegiertenversammlung zu den neuen BAR ZFR statt. Wir ordnen ein, was das Ergebnis für die Zukunft bedeutet.

Ich wünsche euch viel Spass bei der Lektüre und einen schönen Sommer. 🍷



Simon Steinmann  
Redaktor LocoFolio



# Die Stimme des Präsidenten

Raoul Fassbind, Präsident VSLF

Nun blicken wir erneut auf ein ereignisreiches Halbjahr zurück. Während sich die Weltpolitik explosiv gestaltet, wird die Verkehrspolitik immer träger. Die Debatten um zukünftige Verkehrslösungen kommen auf keinen Nenner, die Kosten dafür steigen immer weiter. Ursache dafür sind vor allem Normierungen und Standardisierungen, Kosten für Rohstoffe und ewige, überbürokratisierte Bewilligungsverfahren. Einfache Lösungen sind in weite Ferne gerückt.

Leider musste Stadler aufgrund von ETCS-Problemen funktionierende Bremsen kastrieren; das Lokpersonal wird sich daran gewöhnen, dass einzelne Züge manchmal spontan und unvorhersehbar schlechter bremsen. Eine hohe Bremsreihe ist ohnehin schon länger kein Garant mehr für kurze Bremswege. Bei den sehr hohen Pünktlichkeitswerten ist ein immer defensiverer Fahrstil auch verkraftbar. Ob sich ein automatisiertes Fahrzeug auch auf solche Situationen einstellen kann? Der ZVV will versuchen, dies herauszufinden.

Die Pünktlichkeit wird aber auch hoch bleiben. Zu viele finanzielle Mittel werden in die Gewährung einer scheinbar hohen Qualität investiert. Auch der Trend zu eingeplanten Verspätungen ist ungebrochen, diese Fahrzeitverluste werden früher oder später in den Fahrplan eingepreist.

Man darf sich gerne an den Fahrzeiten orientieren, als einlösig Bremsen und Bremswagen noch Standard waren. Aus gewerkschaftlicher Perspektive freuen wir uns natürlich über die zusätzliche Arbeitszeit aufgrund längerer Fahrzeiten.

“ **Budgetierte Taxispesen müssen halt aufgebraucht werden, sonst steht im Folgejahr nicht mehr so viel zur Verfügung.** ”

Diese stehen dann auch im Widerspruch zu Effizienzsteigerungskonzepten. Längere Fahrzeiten benötigen mehr Personal, mehr Fahrzeuge und dementsprechend auch mehr Unterhalt bei Rollmaterial und Infrastruktur.

Aber die Widersprüche kann ohnehin niemand mehr nachvollziehen. Früher war der schwarze Strich, also die gefahrenen Kilometer, Gradmesser für effizienten Personaleinsatz. Dies ist einer hohen Anzahl Dienstfahrten gewichen.

So hoch, dass die SBB nun versucht, diese Zahl zu drücken, indem sie dem Personal, welches Reisewege

eigenverantwortlich optimiert, diese nicht mehr gewährt. Budgetierte Taxispesen müssen halt aufgebraucht werden, sonst steht im Folgejahr nicht mehr so viel zur Verfügung.

Bei SBB Personenverkehr haben die Delegierten des VSLF die neue BAR gutgeheissen. Ein sinnvoller Beitrag, um auch unter neuen, dynamischeren Einteilungstools ein Mindestmass an Verlässlichkeit in die Touren zu erhalten. Diesem Vorbild werden bald andere EVU folgen müssen, wenn sie ihrem Personal eine gewisse Kontinuität gewähren möchten. Vereinheitlichung wäre hier eine spannende Stossrichtung.

Eine andere Ausgangslage geniesst SBB Cargo. Die komplette Restrukturierung lässt beinahe keinen Stein mehr auf dem anderen. Zwar scheint die Ausgangslage trotz dieser unheilvollen Veränderung gewissermassen düster; es ist gleichwohl aber der erste Versuch, bei dem Unternehmung, Politik und Kundschaft zusammenspannen. Nun wären auch die Angestellten gefragt, ihren Beitrag dazu zu leisten.

Leider wurde das Personal bei diversen vorhergehenden Sparversuchen öfters vergault und hat das Vertrauen in die Führung bereits vor langer Zeit weitgehend verloren. Unpopulär ist hier natürlich auch, dass bei dieser Ausgangslage jeder Grund verwendet wird, Personalbestände mittels Kündigungen zu reduzieren. Es scheint aber ohnehin noch ein weiter Weg, bis Cargo effektiv ein wirtschaftliches Produktionssystem etabliert hat.

Bei den weiteren Bahnen ist die Lage im Moment immerhin etwas ruhiger. Bei der BLS wird weiterhin am neuen Lohnsystem gearbeitet. Es gibt noch diverse unterschiedliche Haltungen, welche Personalkategorie auf welcher Stufe eingereiht wird. Hier war das Management wohl etwas zu optimistisch im Zeitstrahl. Bei der SOB wird demnächst der Versuch mit dem automatischen Fahrassistentensystem zu Ende gehen. Wir sind gespannt auf die Erkenntnisse und das gesamte Fazit.

Nun geniessen wir aber vorerst einen möglichst ruhigen Sommer. Solange die Büros gut gelüftet werden, wird das fahrende Personal wenigstens von neuen Hiobsbotschaften verschont. Der anstehende Herbst dürfte wieder grosse Herausforderungen mit sich bringen und der Spardruck auf die Angestellten wieder erhöht werden.

Wobei ein Topthema bei SBB Bahnproduktion im Jahr 2026 ja die Umsetzung der automatischen Zugführung ist – der Druck aufs Lokpersonal bleibt also konstant hoch. Wobei möglicherweise auch nicht alle Ziele bald schon erreicht werden.

Aber bis dahin wünsche ich allen Lesenden dennoch einen sehr sonnigen und schönen Sommer! 🌞

Viel Grüess

Raoul




Foto: Dario Häusermann

# 68. Generalversammlung VSLF in Safenwil



Die 68. Generalversammlung des VSLF zum Geschäftsjahr 2025 fand am 14. März 2026 in Safenwil statt. Es konnten ungefähr 240 Personen begrüsst werden, davon über 180 Verbandsmitglieder. Als Vertreterin der gastgebenden Sektion Hauenstein-Bözberg begrüsst Sarah Dellsperger vom Organisationskomitee die Anwesenden.

*Fotos: Markus Leutwyler / Stefan Gall*





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

**Andy Haas, Managing Director Swissrail**, lobte das Schweizer Bahnsystem als das beste weltweit. Insbesondere sei auch der Export sehr wichtig, weshalb eine gute Referenz und Stabilität unbedingt beibehalten werden sollten. In einer Fragerunde mit dem Publikum beantwortete Haas diverse Fragen im Zusammenhang mit der Schweizer Bahnindustrie.



**Prof. Dr. Ulrich Weidmann, Professor für Infrastruktur und Nachhaltigkeit an der ETH Zürich**, freute sich, nach vielen Gesprächen in den letzten Monaten nun auch endlich mit jenen zu sprechen, die die Eisenbahn sind. Sein Auftrag für die Ausarbeitung einer Empfehlung war eine strategische Priorisierung der offiziellen Projekte von Strasse, Bahn und Agglomerationsverkehr. Die Schweizer Eisenbahn habe seit dem 20. Jahrhundert nie die Chance

gehabt, sich rechtzeitig für neue Anforderungen vorzubereiten. Er empfehle auch aus Kostengründen, wann immer möglich betriebliche statt technischer Anpassungen – «Elektronik vor Beton». Neue Möglichkeiten sehe er in der Digitalisierung, Automation und Systemintegration.

**Adi Bucher, Leiter Human Resources SBB AG**, übermittelte die Wertschätzung der SBB für das Lokpersonal. Die Professionalität des Lokpersonals sei das Fundament der SBB. Bei der Kommunikation des VSLF sah er hingegen deutliches Verbesserungspotenzial. Respekt sei in jeder Interaktion sehr wichtig. Es sei eine gemeinsame Aufgabe, die betriebswirtschaftliche Zukunft der Bahn für die weiteren Generationen zu erhalten.

Auch der VSLF erachtet einen gegenseitigen respektvollen und konstruktiven Umgang als zielführend. Was für den Ton des Gesagten gilt, muss auch für die Wahrnehmung des Gehörten gelten.

**Sandro Baumgartner, Vorstandsmitglied VSLF**, erntete nicht nur deshalb in seiner Konterrede Standing Ovationen. Mit dem neuen Einsatzkonzept passe in der Planung zwar alles perfekt – jedoch nur, bis der erste Zug fahre. Der ganze Dienstplan könne wegen einer

Kleinigkeit zusammenfallen. Dies führe zu Stress, was wiederum Druck und dadurch Risiken hervorrufe. Die Zusammenarbeit mit der SBB sei nicht mehr partnerschaftlich. Die Pausen in den Diensten seien oft so kurz, dass man sich zwischen Essen und Toilettengang entscheiden müsse. Der VSLF fordere Respekt – und sei bereit, klare Zeichen zu setzen, wenn dies nötig sei.

**Raoul Fassbind, Präsident VSLF**, setzte sich zu Beginn mit den Pünktlichkeitsstatistiken der SBB auseinander. Züge seien noch vor Jahrzehnten mit kürzeren Fahrzeiten an ihr Ziel gekommen – unter anderem, weil sie unbürokratisch interoperabel gewesen waren. Fahrzeitverlängerungen seien heute an der Tagesordnung, um den Taktfahrplan einhalten zu können. Da die Züge immer langsamer würden, sei die Schuld schnell beim Lokpersonal gefunden. Dieses werde als langsam, unvorhersehbar und vor allem teuer eingeordnet. Industrie, Politik und Bahnen würden die Lösung deshalb nur allzu schnell in der Automation sehen.

Nur: Dank der eigens entwickelten Pünktlichkeitsanzeige für das Lokpersonal fahre dieses, ganz ohne Automation, auf einzelnen Strecken bis zu 100% entlang der geplanten Trasse. Dennoch werde ein neues



Einsatzkonzept eingeführt, welches das Lokpersonal an seine Grenzen bringe und trotzdem nur minimale 0,3% Produktivitätssteigerung ausweisen könne.

Interner geschäftlicher Teil der GV  
Der verbandsinterne Teil der Versammlung wurde vom Tagespräsidenten Martin Oppliger, Sektion Hauenstein-Bözberg, souverän geführt. Die Jahresberichte der Geschäftsleitung und des Kassiers wurden genehmigt und dem Vorstand des VSLF wurde einstimmig Décharge erteilt.

Die an der GV 2024 (15. März 2025 in Zürich) angenommenen Anträge wurden zusammengefasst und der aktuelle Stand der Umsetzung wurde aufgezeigt. Bei der Mitgliederstatistik zeigte sich mit über zweihundert Neueintritten ein wiederum sehr erfreuliches Bild. Unter dem Traktandum «Verschiedenes» wurden diverse strategische Themen rund um den Verband und das Berufsbild des Lokpersonals diskutiert.

Es wurden drei Anträge behandelt:

Antrag 1 / Antragsteller Vorstand VSLF:  
Angenommen

Antrag 2 / Antragsteller Sektion Ticino:  
Angenommen mit Stimmenmehrheit

Antrag 2.1 / Gegenantragsteller  
Vorstand VSLF: Angenommen

Bei den Wahlen wurde **Renzo Caviezel**, Lokführer im Depot Bellinzona, als



neues Vorstandsmitglied gewählt. Renzo wird in diesem Amt den Bereich Tessin leiten. **Marc Engelberger**, Leiter GAV und Arbeitszeit im Vorstand VSLF, wurde für eine weitere Amtsperiode bestätigt.

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

- **Hans-Peter Feltscher**, Sektion Ostschweiz
- **Beat Kuonen**, Sektion Brig

Folgende Funktionäre wurden geehrt und verabschiedet:

- **Eric Guex**, 4 Jahre Koordinator GV
- **Markus Leutwyler**, 10 Jahre Redaktor LocoFolio

Simon Steinmann, Sektion Ostschweiz, übernimmt neu die Redaktion des LocoFolio.

Adrian Bracher, Sektion Zentralschweiz, übernimmt neu die Koordination der GV und wird in weiteren Bereichen den Sekretär unterstützen.

Die nächste GV VSLF wird von der Sektion Genève organisiert. Sie findet am 20. März 2027 in Genf statt.

Am Abendessen nahmen 100 Mitglieder und deren Partner:innen teil. Die Stimmung war sehr aufgeschlossen und positiv. 🍷





# Präsentation und Q&A von Andreas Haas

## Geschäftsführer Verband Swissrail

Andreas Haas war nach dem Ingenieursstudium bei ABB für den Lokomotiven-Technologietransfer nach Indien zuständig. Weiter war er in verschiedenen Funktionen bei Sécheron, HaslerRail und Stadler national und international unterwegs.

Seit dreieinhalb Jahren führt er nun den Verband der Schweizer Bahn- und Mobilitätsindustrie Swissrail.



### Extrakt aus der Präsentation:

Grundsätzlich gibt es in der Schweiz drei grössere Verbände im Bereich öV. Diese sind folgendermassen gegliedert: Wir haben die LITRA, die die wichtige politische Arbeit im Parlament macht. Weiter haben wir den VöV (Verband öffentlicher Verkehr), in diesem Verband sind öV-Betreiber angesiedelt. Wir als Swissrail vertreten die Bahn und Mobilitätsindustrieunternehmen in der Schweiz und auch im Ausland. Dieses Verbandsdreieck funktioniert sehr gut – wir arbeiten sehr nahe und dynamisch zusammen, und ich glaube, das ist eine der Stärken der Schweiz. Ich bin überzeugt: Wir haben in der Schweiz das beste Bahnsystem der Welt. Ich glaube, da können wir alle sehr stolz sein. Ich denke, ihr Lokführerinnen und Lokführer seid dabei sehr wichtig, und ich möchte hier ein riesiges Kompliment aussprechen.

Jede sechste Person fährt mit dem Zug. Ich selbst fahre täglich, ich bin seit fast 40 Jahren mit dem Zug unterwegs. Eigentlich lebe ich im Zug, und ich bin sehr stolz auf unser System, weil es so zuverlässig ist. Wir haben insgesamt 93 000 Angestellte im Bahnbereich, und ich glaube, ihr

seid ein wichtiger Teil davon. Das möchte ich hier nur mal erwähnen. Wir haben also das beste Bahnsystem der Welt, und deshalb will der Rest der Welt von uns profitieren. Die SBB wie auch die anderen Schweizer Betreiber sind für die Schweiz zuständig, und wir als Industrie skalieren das in die Welt hinaus. Unsere Mitglieder liefern Produkte bis in 111 Länder. Wir haben eine unglaublich hohe Marktdurchdringung auf der Welt, 95% unserer Mitglieder sind dementsprechend im Export tätig. Wir haben momentan viele Mitglieder, die ihre Produkte und Dienstleistungen seit kurzer Zeit auch nach Indien exportieren. Für jene, die das nicht wissen: Indien baut sein Netz jedes Jahr um die Länge des Schweizer Netzes aus. Indien investiert in diesen Jahren ca. 23 Milliarden USD in den Ausbau der Bahn.

Der Export ist ein wichtiger Bestandteil für den Wohlstand in der Schweiz. Jeden dritten Franken verdienen wir in der Bahnindustrie aus dem Export, das sind insgesamt ca. 700 Millionen Wertschöpfung. Swissrail hat 170 Mitglieder. Dabei ist alles dabei, von den grossen Systemhäusern, die ihr alle kennt

und die teilweise auch hier anwesend sind, bis zu Kleinunternehmen mit wenigen Mitarbeitenden. Wir wachsen als Verband im Moment sehr stark, und es freut uns natürlich sehr, dass wir noch stärker und thematisch noch diversifizierter auftreten können.

“ **Es gibt für die Industrie nichts Praktischeres, als die Fachleute zu kennen, die zuvorderst im Zug sitzen.** ”

*Publikumsfragen, die Andreas Haas beantwortet hat (wurden für die schriftliche Fassung etwas umformuliert):*

**Warum liefert die Bahnindustrie Schweiz Produkte/Systeme nach Japan?**

Japan hat auch ein technologisch hochstehendes Bahnsystem und ist betreffend Zuverlässigkeit auf dem Niveau der Schweiz. Man muss aber

sehen: Japan hat nicht dieselben Normen und Ausgangslagen wie die Schweiz. In Japan ist die Sicherheit sehr kulturell gestützt und hat teilweise weniger normative Vorschriften als bei CENELEC, z.B. SIL4. Schweizer Industrieunternehmen sind mit ihrer Qualität und auch für den Export aus Japan sehr willkommen und liefern speziell Nischenprodukte. Weiter war Japan lange Zeit für die Bahnindustrie ein sehr geschlossener Markt, öffnet sich aber stark. Die Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und Japan funktioniert auch kulturell bestens.

### Weshalb ist ETCS alternativlos?

ETCS ist auch mit der Expertise der Schweiz mitentwickelt worden, und diese Technologie und Konzeption gibt es schon seit zwanzig Jahren. Ausserhalb von Europa ist der interoperable Ansatz mit ETCS ein grosser Erfolg. Auch China hat die ETCS-Technologie mit dem Eigennamen CTCS übernommen und weiterentwickelt. In Europa gibt es mit der geografischen Situation keine Alternative, und es ist positiv, dass, nachdem jedes Land eigene Signaltechniken, Fahrleitungsspannungen und sogar Spurweiten entwickelt hat, wieder ein europäischer Ansatz im Bereich Signaltechnik existiert. ERTMS ist in der Schweiz vorgegeben und beschlossen, auf dem interoperablen Netz müssen wir die Umrüstung umsetzen.

### Wie zielführend ist ein gesamter Rollout von ETCS L2 in der CH?

ETCS mit dem Ausbaulevel L1 Limited Supervision (L1LS) wird normativ aus Europa als Zielzustand nicht unterstützt und wird dementsprechend früher oder später obsolet. Die Führerstandssignalisierung und Level 2 sind ein wichtiger Technologieschritt und erlauben eine starke Reduktion von Aussenanlagen.

### Ist ETCS finanzierbar oder bald nicht mehr bezahlbar?

Die ETCS-Lösung ist teuer, und die Kosten müssen gesenkt werden. Man muss aber verstehen, dass SIL4-Applikationen sehr aufwändig in der Entwicklung und im Nachweis sind. Ich habe selbst in diesem Bereich gearbeitet, und es ist wirklich ein Kosten- und nicht ein Preisproblem. Wir sind mit den Betreibern und dem BAV daran, die Anforderungen

und Prozesse inklusive Zulassung zu überprüfen – das Ziel muss sein, dass die Systemkosten von ETCS gesenkt werden können.

### Warum übernehmen wir sinnlose TSI-Normen?

Im interoperablen Verkehr ist die Regelung unter TSI unausweichlich. Es braucht auch Kompromisse von allen Betreibern bei den Betriebsprozessen. Für gewisse sind TSI-Vorgaben genau passend, bei anderen sinnlos. Es ist essenziell, dass die Schweiz die Technologie im Bereich TSI mitprägt und ihre Bedürfnisse einbringt. Nur in der Schweiz gibt es die Voraussetzung, dass Behörden, Betreiber und Industrie so nahe zusammenarbeiten und auch Innovationen und Vorschriften mitgestalten bzw. auch kritisch überprüfen können. Eine passive Rolle und Abwarten ist eine falsche Strategie – da sind sich in der Schweiz mittlerweile alle einig.

### Wäre es möglich, Sicherheitssysteme für lokale Märkte (wie z.B. die Schweiz) unabhängig von internationalen Normen zu entwickeln?

Die Industrie ist immer dort interessiert, wo es keine Helvetismen gibt und wo man skalieren kann. Wie beschrieben entwickelt die Schweiz im Idealfall Produkte und Systeme, die man auch auf der Welt breit verkaufen kann. Der Markt für ein Sicherheitssystem für z.B. die Schweiz macht keinen

Sinn. Die Entwicklungskosten und der langfristige Unterhalt wären viel zu teuer. Im nicht interoperablen Verkehr gibt es noch mehr Spielraum (hier kann die Schweiz Akzente setzen), aber die Grundnormen sind auch hier einzuhalten.

### Stichwort DAK: Wie sähe das Interesse der Industrie aus, wenn es keine Fördergelder gäbe?

Die Digitale Automatische Kupplung ist für die Weiterentwicklung des Güterverkehrs und im Speziellen im Einzelwagengüterverkehr sehr wichtig. Man muss bemerken, dass im Güterverkehr seit sehr langer Zeit keine grosse Innovation mehr eingeführt wurde – wir arbeiten noch gleich wie vor Jahrzehnten. Das ist unwirtschaftlich, der Personenverkehr hat sich mit neuen Technologien stetig weiterentwickelt. Es ist eine Riesenchance, im Bereich Güterverkehr zu automatisieren, Kosten zu reduzieren und für die Mitarbeitenden die Sicherheit zu erhöhen. Mit der nahen Zusammenarbeit von Behörden, Betreibern, Verladern und der Industrie können wir das in der Schweiz erreichen. Auch hier gilt: Nicht Europa abwarten – falsche Idee. Das Interesse der Industrie ist immer dort, wo es einen Markt gibt. Keine Unternehmung investiert aus eigener Kasse in ein Produkt, welches nicht am Markt abgesetzt werden kann. Die DAK ist ein äusserst komplexes Projekt, da ist die Unterstützung des Bundes wichtig und richtig.



## Braucht es den Lokführer im Jahr 2050 noch – werden Lokführer abgeschafft?

Bei der Automatisierung geht es nicht primär um Technologie, sondern vor allem um eine gesellschaftliche und betriebswirtschaftliche Frage. Die Industrie entwickelt, was der Markt will. Wenn es keinen Markt gibt, gibt es auch keine entsprechenden Lösungen. Automatisierungstechnologien in Fahrzeugen sind bereits verbreitet, man liest davon auch viel in den Medien, speziell im Automotive-Bereich. Wir sprechen dabei von verschiedenen Automatisierungsstufen. Bei GoA2 spricht man von Teil-Automatisierung, und das ist eher schwierig, weil die Schnittstelle zwischen Technologie und Mensch eher unscharf ist und zu Missverständnissen führen kann. Der Einsatz dieser Technologien muss überlegt erfolgen – es gibt aber auf jeden Fall gute Anwendungsfälle.

Die Vollautomatisierung ist wohl eher eine betriebswirtschaftliche Diskussion. Wenn man in einem Zug 700 oder 1200 Fahrgäste transportiert, ist wahrscheinlich das Einsparen des Lokpersonals nicht zielführend. Beim Rangieren, bei Depotbewegungen oder beim Auf- und Abrüsten können durch die Vollautomatisierung Wartezeiten eingespart bzw. die Produktivität erhöht werden. Somit kann das Lokpersonal

ohne grosse Wartezeiten sinnvoll im Betrieb unterwegs sein.

## Stichwort «gefährliche Drehgestelle» (Gotthard-Unfall): Was sagt die CH-Industrie?

Der Gotthard-Unfall ist sehr schwierig zu akzeptieren. Das hat in der Industrie auch zu vielen Diskussionen und Innovationsansätzen geführt. In der Schweiz machen die Betreiber sehr viel im Bereich Monitoring der Infrastrukturen und des Rollmaterials. Hier kommen wir wieder auf die Problematik des Güterverkehrs, welcher mangels Daten und Energieversorgung auf den Wagen keine Früherkennung auf dem Zug erlaubt. Ich war, wie erwähnt, früher bei HaslerRail tätig, da wollten wir ein Boogie-Monitoringsystem für den Güterverkehr entwickeln. Leider war eine solche Entwicklung zu dieser Zeit als autarkes System undenkbar, da sie die Kosten des Güterwagens deutlich verteuert hätte. Ich hoffe, durch die Einführung der DAK und mit verbesserten Sensoren, Datenverarbeitungssystemen und Predictive Maintenance können solche Unfälle verhindert werden.

## Was motiviert dich persönlich?

Tolle Frage. Ich habe jetzt 30 Jahre Bahnerfahrung. Ich war viel in Indien

und auf der ganzen Welt für die Branche unterwegs. Die Arbeit, den Verband als Geschäftsführer zu übernehmen, passt sehr gut zu meinen Erfahrungen und meinen Stärken. Es braucht neben Fachwissen auch sehr viele Dialoge und neue Ansätze in der Zusammenarbeit. Der Verband wächst seit Jahren stark (in vier Jahren von 120 auf 170 Mitglieder) – das heisst, wir machen doch einiges richtig.

*Schlussfrage von Raoul Fassbind:*

## Du hast einen Wunsch offen an uns Lokführer. Was wünschst du dir?

Es gibt für die Industrie nichts Praktischeres, als die Fachleute zu kennen, die zuvorderst im Zug sitzen. In meiner Zeit bei Stadler haben die Lokführer:innen ein neues Sicherungstechniksystem getestet. Das war eine tolle Zusammenarbeit und ein gutes Beispiel.

Ich wünsche mir mehr produktive und konstruktive Zusammenarbeit. Die Industrie wünscht eine direkte Ansprache. Wenn etwas stört, kommt und sagt es, und dann suchen wir dazu den Dialog. In der Industrie sind wir diese Art der Zusammenarbeit gewohnt.

*Weitere Fragen wurden gestellt, konnten aber aus Zeitgründen nicht beantwortet werden. 🙏*



# Rede von Prof. Dr. Ulrich Weidmann

*Dieser Text wurde mittels KI aus einer Tondatei generiert  
und von Menschen überarbeitet.  
Es gilt das gesprochene Wort.*



Herzlichen Dank für die freundliche Einführung.

In den letzten sechs Monaten konnte ich sehr viel mit diversen Kreisen über die Eisenbahn sprechen. Heute habe ich zum ersten Mal die Gelegenheit, mit Leuten zu sprechen, die die Eisenbahn sind, nämlich Tag für Tag. Für diese Möglichkeit danke ich ganz herzlich. Ich denke, es ist ein toller Moment, 150 Jahre VSLF. In diesem Jahr wird sich verkehrspolitisch viel bewegen beziehungsweise kommt sowohl buchstäblich als auch im übertragenen Sinne wieder Zug in die Sache.

Was möchte ich euch in der nächsten fünfzehn Minuten zeigen? Ich will nicht auf die einzelnen Empfehlungen eingehen, die wurden bereits breit kommuniziert. Ich möchte unser Gutachten etwas in die grösseren Entwicklungen einordnen und dann vor allem auch einen Ausblick wagen, was in etwa die Strömungen, Tendenzen und Strategien sein könnten, die die Bahn der zweiten Hälfte des Jahrhunderts stärken könnten.

Der zweifache Ausgangspunkt ist bekannt: die Ablehnung der Autobahnvorlagen und die Kostensteigerungen bei den Bahnprojekten. Kostensteigerungen heisst vor allem, dass es sich abgezeichnet hat, dass nicht alle Projekte finanzierbar sein würden. Der Auftrag an die ETH, den ich wahrnehmen durfte, war eine Priorisierung der Projekte, die offiziell geplant wurden. Keine neue Strategie, keine neuen Visionen oder Ideen, ganz pragmatisch. Es soll weitergehen, man

soll auf dem aufbauen, was da ist, aber priorisiert.

Der Finanzrahmen war vom UVEK gegeben mit 14 bzw. 24 Milliarden, die zwei Varianten, die Sie schon kennen. Wir haben Projekte im Umfang von 62 Milliarden vorgefunden, die wir anschauen mussten, insgesamt waren es 400 Einzelprojekte. Uns stellten sich zwei Fragen. Die erste ist: Wie konnte es so weit kommen? Die zweite ist: Wie könnte es im 21. Jahrhundert weitergehen?

Wenn wir verstehen wollen, wie es dazu kam, dann muss ich Sie enttäuschen. Es gibt jetzt kein Bashing von irgendwelchen Leuten oder Stellen, die irgendetwas falsch gemacht haben sollen. Ich glaube, es geht tiefer, und tiefer heisst, es geht zurück bis ins 20. Jahrhundert. Wenn wir die Bahngeschichte des 20. Jahrhunderts in der Schweiz etwas unter diesem Fokus anschauen, dann stellen wir fest: Eigentlich hatte die Bahn gar nie die Chance, sich rechtzeitig proaktiv an die Entwicklungen anzupassen, welche die Schweiz durchgemacht hat.

Die SBB ist schon mit den Schulden der Privatbahnen gestartet. Dann kam der Erste Weltkrieg, den sie selbst finanzieren musste. Als der vorbei war, kam die Weltwirtschaftskrise, dann die Elektrifizierung, die man beide stemmen musste. Darauf folgte der Zweite Weltkrieg, wieder mit sehr viel Sonderaufwand. Kaum war das durch, kam das Auto, die Erträge sind zusammengebrochen und schliesslich mündete dies in steigenden Defiziten. Die politische Diskussion dazu habe ich schon selbst miterlebt:

Durch die Defizite wurde die Bahn eigentlich grundlegend infrage gestellt. Rückblickend waren es das steigende Umweltbewusstsein und das wachsende Verständnis für die Bedeutung der Raumplanung für die Schweiz, die dann trotzdem zu vier wegweisenden Beschlüssen im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts geführt haben: die S-Bahn Zürich, die Bahn 2000, AlpTransit und der internationale Bahnanschluss.

Es lag nicht an der Bahn, dass man stets im Hintertreffen war, denn die Bahn war immer ambitioniert. 1955 war die Strecke Genf–Romanshorn erstmals durchgehend zweispurig befahrbar und im Nachrichtenblatt der SBB, das es damals noch gab, findet sich folgende Passage: «Es dauert nicht mehr lange und wir werden Genf–Bern in 90 Minuten zurücklegen.» Das war 1955. Ich habe den Fahrplan angeschaut, heute sind wir bei 111 Minuten, da ist 70 Jahre lang zwar etwas geschehen, aber nicht ganz der Durchbruch, den man eigentlich wollte.

Nun ist das 21. Jahrhundert auch schon zu einem Viertel vorbei; wo stehen wir heute? Im ersten Viertel des 21. Jahrhunderts wurden vor allem die grossen, wegweisenden Beschlüsse des letzten Viertels des 20. Jahrhunderts umgesetzt.

Was man dann aber auch beobachten kann, ist, dass sich die Prioritäten in Verkehrspolitik und Verkehrsplanung schrittweise verschoben haben: weg von der Geschwindigkeit hin zur Kapazität, von einer internationalen Anbindung zu einer weitgehend nationalen Sicht.



Das hat dazu geführt, dass am Schluss verschiedene Planungsparadigmen, das Knotenpunktsystem zum Beispiel, als Leitvorstellung eigentlich in Frage gestellt wurden. Wenn ich mir die Bemerkung erlauben darf: Irgendwie hat alles etwas den Tritt verloren.

Das führt mich zu einer ersten Zwischenfolgerung: Ganz grosse Würfe sind manchmal einfach zu gross für die Schweiz. Wir müssen realistisch sein, was dieses Land stemmen kann. Grosse Würfe wurden, mit wenigen Ausnahmen, wie zum Beispiel einige S-Bahnen, eher nicht fertig.

Dazu beigetragen haben die unglaubliche Kostensteigerung und die Verlängerung der Bauzeiten bei den Infrastrukturprojekten, was dann dazu geführt hat, dass die steigende Nachfrage auf einer rückständigen Infrastruktur bewältigt werden muss. Das Netz wird immer stärker belastet. Man konnte es nicht so ausbauen, wie es für die Nachfrage nötig gewesen wäre. Man musste auf der vorhandenen Infrastruktur verdichten, mit dem Resultat, dass das Netz langsamer, empfindlicher und sensibler geworden ist.

Nun habe ich einleitend gesagt, ich möchte den Blick etwas weiter schweifen lassen. Dazu mache ich zuerst ein kleines Zahlenspiel. Wenn wir uns jetzt überlegen, wir würden die ganzen 62 Milliarden in Ausbauten, die auf der Liste stehen, investieren. Wie lange würden wir brauchen? Mit 24 Milliarden würde es bis 2090 dauern, mit 14 Milliarden bis ins Jahr 2135. Das heisst

nichts anderes als: Mehr vom Gleichen kann keine Lösung sein. Da heisst es, Prioritäten zu setzen und zu reflektieren, welches eigentlich die wesentlichen Zielgrössen sind. Da komme ich auf drei, an denen wir uns ausrichten sollten, wenn wir über Priorisierung der Bahnentwicklung sprechen. Erstens: Welche Aufgabe, welche Mission hat der öffentliche Verkehr eigentlich im 21. Jahrhundert? Zweitens: Was ist die besondere Stärke der Bahn? Drittens: Was geschieht sonst noch, also welche Trends, welche Gegentrends lassen sich erahnen?

Ich beginne mit der Mission: Die Schweiz soll ein lebenswertes, wettbewerbsfähiges Land bleiben. Gleichzeitig sind wir aufgefordert, die Klimaemissionen, insbesondere das CO<sub>2</sub>, radikal zu reduzieren. Das in einem Land, das davon profitiert, dass es schon heute attraktiv ist und Leute anzieht. Die Bevölkerungszahl steigt.

Selbst das elektrische Auto kann nicht die grosse Lösung sein, weil es diese Leistung an den Schlüsselstellen des schweizerischen Strassennetzes gar

“ —————  
**Das sage ich hier nicht,  
 weil ich Lokführer:innen  
 einsparen möchte,  
 sondern es geht  
 mir um anderes,  
 zum Beispiel um  
 Produktionspräzision.** ”

nicht erbringen kann; die Stautunden explodieren schon heute. Darum braucht es den öffentlichen Verkehr. Innerhalb des öffentlichen Verkehrs kann die Bahn dort besonders viel beitragen, wo grosse Mengen auf kleinem Raum zu transportieren sind, wo grössere Geschwindigkeiten und kurze Fahrtzeiten gefordert sind. Wo sie Mühe hat, ist in der Naherschliessung und bei kleiner Nachfrage. Da ist die Bahn schon unglaublich teuer verglichen mit dem Bus.

Als Drittes wird sich in diesem Jahrhundert noch ganz viel ereignen. Ich werde aufgrund meines Jahrgangs leider vieles davon nicht mehr erleben, es würde mich zwar wahnsinnig reizen, aber es ist halt so. Ich greife nur drei

Aspekte heraus: Wir gehen heute davon aus, dass die Bevölkerung immer weiter steigt. Vielleicht steigt sie einmal nicht mehr. Ihr kennt alle die Geburtenraten, das ist fast auf der ganzen Welt gleich. Grosse Länder schrumpfen bereits. Möglicherweise schrumpft die Schweiz auch irgendwann, ob mit oder ohne politische Beschlüsse. Dann sollten wir nicht überinvestiert haben. Will heissen: Dann sollte das, was wir jetzt bauen, immer noch sinnvoll sein, auch wenn die Bevölkerungszahl vielleicht wieder etwas zurückgeht. Wir haben ein dezentrales Land, das dezentral besiedelt ist. Das ist sowohl Stärke als auch Schwäche für den öffentlichen Verkehr und vor allem für die Bahn eine Herausforderung. Drittes Stichwort: Substanzerhalt. Der ist jetzt schon spürbar, da haben wir auch einen Rückstand. Es braucht auch immer mehr Mittel und alles, was wir heute bauen, kommt in den Substanzerhalt. Die SBB sagt, jeweils 3% davon kommt jährlich als zusätzlicher Erhaltungsbedarf dazu.

Solche Aspekte haben wir nebst anderen in unserem Beurteilungssystem eingebaut und zu bewerten versucht. Nach rund 40 einzelnen Kriterien haben wir das qualitativ beurteilt, das war die Aufgabenstellung. Wir haben keine ausgefeilte Rechnung gemacht, denn das hätte definitiv zu unbrauchbaren Ergebnissen geführt. Solche Überlegungen macht man besser mit dem Kopf.

Das Kernresultat war: Das beste Ergebnis bei den beschränkten Mitteln ergibt sich, wenn wir sie auf grosse Vorhaben fokussieren, die im ganzen Netz etwas bringen. Wenn es vorab um Kapazität geht, sollte man zuerst schauen, ob man mit Digitalisierung und Unterstützung von IT mehr Kapazität herausholen kann. Wenn es um Investitionen nur für bestimmte Fahrpläne geht, ist es ratsam, zuerst abzuklären, ob die Fahrgäste vielleicht auch mit einem anderen Fahrplan gar nicht so unzufrieden wären. Wenn man so vorgeht, lässt sich einiges realisieren.

Wenn man diese Priorisierung so vornimmt und wenn man zusätzlich jene Projekte miteinbezieht, die schon beschlossen sind, die in den nächsten zwanzig Jahren umgesetzt werden, ist das schon sehr viel. Es ist eindrücklich, was alles ans Netz gehen wird. Die ersten zehn Jahre werden ziemlich vom Bau geprägt sein, aber dann geht es Schlag auf Schlag. Danach wird es leer, denn das ist ja dann weiter in der Zukunft als unser



- Aber auch schleichender Prioritätenwechsel:
- Bis 1985: Fahrzeitverkürzung im Inland.
  - 1985 – 2004: Fahrzeitverkürzung + Kapazität + internationale Anbindung.
  - Seit 2005: Kapazität im Inland.
- Folgen:
- Bisherige Planungsprinzipien in Frage gestellt.
- Vollständige Umsetzung Bahn 2000 und AlpTransit gestoppt.
- Verbesserung der internationalen Anbindung zweitrangig.



Gutachten. Die Projektpipeline kann wieder neu gefüllt werden.

In einem letzten Teil möchte ich ein paar Überlegungen anstellen, wie es weitergehen könnte. Wie könnten wir uns orientieren beziehungsweise ausrichten, damit wir in der Schweiz mit der Eisenbahn einen möglichst grossen Beitrag zur Mobilität leisten können? Erste Erkenntnis: Natürlich wird es weiterhin möglich sein, grosse Infrastrukturen zu realisieren, aber wahrscheinlich werden diese nicht netzweite zusätzliche Marktanteile bringen. Wir werden Mehrnachfrage abdecken können, aber höchstens punktuell einen Marktanteilsgewinn erreichen. Dabei spielt vor allem die zweite Erkenntnis, die wir gewonnen haben, eine Rolle: Den Ausbau der Ost-West-Achse, des Rückgrats des Schweizer Verkehrssystems, welche bestimmt, wie schnell die Bahn in der Schweiz ist, mussten wir depriorisieren. Sie hatte im gegebenen Finanzrahmen keinen Platz mehr gehabt. Zusätzlich haben wir gesehen: Sehr viele Projekte, die sinnvoll wären, mussten wir in die nächste Periode verschieben, der Investitionsstau geht also weiter. Es geht eigentlich weiter wie bisher, wir schieben ganz viel vor uns her.

Wie könnte ein Ansatz aussehen, mit dem man aus dieser Falle herauskommt? Ich denke, das Ziel muss die Stärkung des Marktanteils der Bahn sein. Das Ziel ist nicht so viel Bahn wie möglich, sondern das Ziel ist die Stärkung des Marktanteils zu tragbaren Kosten. Digitalisierung und Automation sind dabei eine wertvolle Option, die uns viel helfen wird. Das sage ich hier nicht, weil ich Lokführer:innen einsparen möchte, sondern es geht

mir um anderes, zum Beispiel um Produktionspräzision. Autonome Busse geben uns zusätzlich ganz neue Möglichkeiten der Feinerschliessung, also eine grosse Chance, die Bahn besser an den Siedlungsraum anzubinden. Ausserdem müssen wir grosse Schritte machen in der Integration der verschiedenen Verkehrssysteme. Die Bahn allein ist nicht existenzfähig, sie braucht Zubringer. Den öffentlichen Bus, den Privatverkehr, das Fahrrad, alles, was Räder oder Beine hat und sich bewegt, muss mit der Bahn verknüpft werden, und da sind wir noch etwas im Rückstand. So komme ich auf ein Zehn-Punkte-Programm:  $3 \times 3 + 1$ , welches diese Überlegungen zusammenfassen soll:

Wenn wir als Erstes den Infrastrukturausbau anschauen, denke ich, wir sollten uns auch langfristig auf die grossen Schlüsselvorhaben konzentrieren. Dort, wo die Bahn stark ist, wo sie ihre Geschwindigkeit und ihre Flächeneffizienz zum Tragen bringen kann. Des Weiteren muss Bahninfrastrukturplanung ganzheitlich gedacht sein mit Raumentwicklung, mit Mobilität, mit der Angebotsplanung, der Produktion, dem Rollmaterial und der Digitalisierung. Zuletzt kommen dann auch noch der Beton und der Stahl ins Spiel. Ich bin Bauingenieur und mag das sehr, aber ich bin mir darüber im Klaren: Sie sind immer das letzte Mittel. Dann sollten wir die Digitalisierung nutzen, um an den Schlüsselstellen des Netzes, die die Kapazität bestimmen, mit möglichst geringem Infrastrukturausbau zu versuchen, Kapazität zu gewinnen. Ein weiterer Aspekt ist die Integration der Verkehrssysteme, vor allem die

Feinerschliessung, unter anderem mit autonomen Bussen. Weiter braucht es Verkehrsdrehscheiben als Infrastrukturen zur Verknüpfung aller Verkehrssysteme vor Ort. Die Digitalisierung wird schliesslich helfen, alle Verkehrssysteme für die Kundinnen und Kunden, für welche wir den Verkehr letztlich machen, noch besser zu integrieren.

Zuletzt stellen sich Fragen an Planung und Governance. Wer plant in welchen Prozessen und wie? Wie gelingt die Finanzierung? Die Verkehrsträger sollten übergreifend geplant und übergreifend finanziert werden. Die digitalen Systeme sollten wir als eigenständige Infrastrukturen sehen, nicht nur als ein Add-on. Also nicht als etwas, das man auch noch einbaut, sondern als etwas Eigenständiges, das alle Elemente der physischen Infrastrukturen intelligent miteinander verbindet. Und ganz speziell müssen wir in der Schweiz neue Infrastrukturen verkehrsträgerübergreifend im Raum bündeln und gemeinsam ausführen.

Das braucht viele Menschen, die viel Wissen über das System haben oder sich das nötige Wissen erwerben, um die Systeme zu betreiben und um Innovationen einzubringen. Und wir brauchen mehr Leute, weil wir die Bahn ausbauen wollen; Fachkräfteentwicklung ist zwingend. Nicht nur zur Abdeckung der Pensionierungswelle, zu der ich auch gehöre. Ich wünsche uns allen, dass es gelingt, ganz viele Menschen für das faszinierende System Bahn zu begeistern.

Ganz herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. 🙏

# Rede von Adi Bucher

## Personalchef SBB

*Es gilt das gesprochene Wort*

Es ist für mich eine grosse Freude, heute zum ersten Mal als SBB Personalchef an der GV des Verbands Schweizer Lokomotivführer und Anwärter teilnehmen zu dürfen. Es ist für mich ein wichtiges Zeichen des gelebten gegenseitigen Respekts.



Vielen Dank für die Einladung und die warme Aufnahme in diesem Kreis von Profis, die Tag für Tag dafür sorgen, dass die Schweiz in Bewegung bleibt. Was jede einzelne Lokführerin und jeder Lokführer jeden Tag für die Schweiz leisten, ist nicht selbstverständlich – und wir wissen das bei der SBB sehr wohl zu schätzen.

Der VSLF blickt in diesem Jahr auf 150 Jahre Geschichte zurück – 150 Jahre Engagement für das Lokpersonal, für sichere, zuverlässige Züge und für gute Arbeitsbedingungen auf der Lok. Das ist eine beeindruckende Zahl: Euer Verband ist älter als die SBB selbst, die seit 1902 als Bundesbahn unterwegs ist – die SBB ist also gewissermassen der «jüngere Bruder» des VSLF, gut 25 Jahre jünger. Ein jüngerer Bruder, der viel gelernt hat – und weiter lernen will.

Was uns verbindet, ist die gemeinsame Verantwortung für den sicheren und pünktlichen Bahnbetrieb. Ohne Lokführerinnen und Lokführer fahren keine Züge – so einfach ist das. Diese einfache Wahrheit leitet uns im Alltag immer wieder. Eure Professionalität, eure Erfahrung und euer Pragmatismus sind das Fundament, auf dem die SBB jeden Fahrplan, jede Erweiterung des Angebots und jede Innovation aufbaut. Darauf bauen wir, darauf sind wir

angewiesen und darauf dürfen wir gemeinsam stolz sein.

150 Jahre VSLF zeigen auch: Ihr habt nicht nur zugeschaut, sondern die Entwicklung des Bahnverkehrs aktiv mitgestaltet – von der Dampflok über die ersten elektrischen Lokomotiven bis zur heutigen, digital vernetzten Bahnwelt. Diese Kontinuität und euer Stolz auf den Beruf sind für uns als Arbeitgeberin enorm wertvoll. Sie stiften Identität, Vertrauen und Zukunft.

“  
**Ohne Lokführerinnen und Lokführer fahren keine Züge.**”

Ein Punkt liegt mir besonders am Herzen: die Art, wie wir miteinander reden. «Respektvoll» ist ein zentraler Wert der SBB — er prägt unser Verhalten intern und nach aussen. Mir ist wichtig, dass dieser Respekt auch in der Art und Weise sichtbar ist, wie wir Kritik äussern, wie wir diskutieren und miteinander kommunizieren. Polemik, Diffamierung oder verbale

Aggressionen gehören für mich nicht zu einer von gegenseitigem Respekt geprägten Zusammenarbeitskultur.

Aggressionen oder Übergriffe generell gegen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind in keiner Form tolerierbar. Unsere Mitarbeitenden tragen Verantwortung für Sicherheit und Betrieb – sie verdienen Respekt, Schutz und Rückhalt. Dem entgegenzuwirken, beginnt bei uns – bei der Art, wie wir als SBB mit dem VSLF zusammenarbeiten. Nur wenn wir gemeinsam klar auftreten, einander zuhören und einander unterstützen, schaffen wir ein Umfeld, in dem unsere Mitarbeitenden ihre Arbeit sicher und mit Stolz leisten können.

Der Schweizer Schriftsteller Max Frisch hat einmal gesagt: «Krise ist ein produktiver Zustand. Man muss ihr nur den Beigeschmack der Katastrophe nehmen.»

Dieser Satz von Max Frisch passt gut zu unserem sozialen Dialog: Offenheit und direkte Ansprache sind wertvoll; sie bringen Dinge voran. Noch stärker wertschätzen wir aber einen Ton, der konstruktiv und respektvoll bleibt. Ich sage das, weil ich hierzu noch Verbesserungspotenzial sehe.

Gerade deshalb bin ich überzeugt: Wir werden gemeinsam wirksamer, wenn wir diesen Wert nicht nur einfordern, sondern vorleben. Darum bitte ich euch: Lasst uns auch in hitzigen Debatten auf Respekt und die feinen Formen der Kommunikation achten. Nicht, um Spannungen zu vermeiden – sondern um sie so zu führen, dass Vertrauen wachsen kann. So schaffen wir die Grundlage für nachhaltige Lösungen.

Als Personalchef der SBB ist es mir wichtig, dass wir gemeinsam – SBB und VSLF – auch die nächsten Jahre und Jahrzehnte partnerschaftlich gestalten: Damit der Lokführerberuf attraktiv bleibt, für junge Menschen ebenso wie für die erfahrenen Kolleginnen und Kollegen. Denn ohne Nachwuchs gibt es keine Zukunft – und ohne Erfahrung keine Stabilität. Damit wir gute Lösungen finden für

Schichtarbeit, Sicherheit, Ausbildung und Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Hier brauchen wir keine einfachen Antworten, sondern ehrliche Gespräche.

Und damit wir gemeinsam dafür sorgen, dass die SBB nachhaltig finanziell gesund bleibt. Das ist keine Aufgabe des Managements allein: Es ist unsere gemeinsame Verpflichtung und Aufgabe, die wirtschaftliche Basis der Bahn zu erhalten. Nur wenn wir diese Verantwortung teilen, können wir sie auch tragen. Nur mit stabiler Finanzlage können wir Arbeitsplätze sichern, in die Ausbildung investieren und das Angebot langfristig verbessern.

Ich möchte dir, lieber VSLF, stellvertretend für alle Lokomotivführer:innen, an diesem Jubiläum ausdrücklich danken: Danke für deinen täglichen Einsatz

auf den Lokomotiven der SBB und vieler weiterer Bahnen in der Schweiz. Danke für die Professionalität – aber auch für die Identifikation, mit der du diesen Beruf ausübst. Danke für die konstruktive Zusammenarbeit, auch dann, wenn wir nicht immer gleicher Meinung sind – denn genau dort beginnt echte Partnerschaft. Ich bin überzeugt: Wenn wir offen, klar und stets respektvoll miteinander umgehen, erreichen wir mehr.

Im Namen der SBB gratuliere ich dem VSLF herzlich zu 150 Jahren. Ich freue mich darauf, den heutigen Tag mit euch zu verbringen, ins Gespräch zu kommen – beim Kaffee, beim Stehlunch und natürlich beim Austausch über das, was uns alle verbindet: die Verantwortung für Menschen – und die Faszination für die Eisenbahn und den öffentlichen Verkehr der Schweiz. 🐘



# Rede von Sandro Baumgartner

**Präsident PeKo ZFR,  
Vorstand VSLF Region Ost/Thurbo/SOB**

*Es gilt das gesprochene Wort*



Mein Name ist Sandro Baumgartner.

Ich bin gelernter Elektromonteur. Danach war ich Buschauffeur bei den VBSG. Später Auslandchauffeur und Disponent bei Planzer. Die Jahre zwischen 30 und 40 war ich auf dem Strassenbau als Maschinist tätig. Mit 40 kam ich zur SBB. Von Anfang an beim VSLF. Von den Mitarbeitenden der SBB wurde ich in die Personalkommission der Zugführung Fläche gewählt, seit etwas mehr als einem Jahr deren Präsident. Ebenfalls seit einem Jahr bin ich im Vorstand des VSLF für die Region Ost sowie Thurbo und SOB zuständig. Ich stehe heute hier mit einer klaren Aufgabe. Ich vertrete die Rechte und Anliegen der Mitarbeitenden. Konsequenz. Direkt. Ohne Umwege.

Wenn ich auf die letzten zehn Jahre zurückblicke, sehe ich eine Entwicklung, die uns alle betrifft. Und ich sehe viele Punkte, die wir nicht länger einfach hinnehmen dürfen. Die SBB fährt heute nicht mehr primär für die Kundinnen und Kunden. Sie fährt für Kennzahlen.

Pünktlichkeit wird am Endbahnhof gemessen. Unterwegs kann passieren, was will. Für die Statistik zählt es nicht. Für die Menschen im Zug sehr wohl. Diese Art der Messung verzerrt die Realität. Sie nimmt Druck aus den falschen Bereichen und verlagert ihn auf diejenigen, die ohnehin am Limit arbeiten.

Ich spreche täglich mit Kolleginnen und Kollegen. Ich höre, was sie beschäftigt. Ich sehe, wie sich der Alltag verändert hat. Die Zufriedenheit der Mitarbeitenden ist so tief wie seit Jahren nicht mehr. Es werden Umfragen gemacht. Danach werden Zahlen präsentiert. Aber wenn aus einer Umfrage nur die besten Resultate herausgegriffen werden, dann entsteht kein realistisches Bild. Wir brauchen keine schönen Folien. Wir brauchen ehrliche Zustandsbeschreibungen. Ein weiteres Problem ist die

“ **Eine Bahn funktioniert nicht wegen Kennzahlen. Sie funktioniert wegen Menschen.** ”

Dienstplanung. Seit Jahren erleben wir, wie deren Qualität miserabel ist. Nun wird mit dem neuen Einsatzkonzept zusätzlich getrickst und geschoben. Übernahmen werden plötzlich «vergessen». Wegzeiten werden gekürzt. Hauptsache, der Dienst bleibt unter neun Stunden oder die 4,5 Stunden ununterbrochene Arbeitszeit werden formal nicht überschritten. So kann man vielleicht Tabellen planen. Aber so kann man keinen Menschen arbeiten lassen.

Um Fakten zu sammeln, haben wir die E-Mail-Adresse: [planungsfehler@sbb.ch](mailto:planungsfehler@sbb.ch) aufgeschaltet. In nur drei Wochen sind schon über 100 Mails eingegangen, wovon ca. 30% massive Fehler belegen.

In der Planung passt alles perfekt. Bis der erste Zug fährt. Dann sitzt der Lokführer im Führerstand und weiss: Wenn jetzt eine Kleinigkeit passiert, fällt der ganze Dienstplan auseinander. Dies führt zu Stress, zu Druck und zu Risiken. Der Lokführeralltag ist heute minutengenau geplant. Eine Minute Verspätung kann bereits ein Verstoß gegen das Arbeitszeitgesetz bedeuten. Es fehlen Puffer. Eine Planung ohne Puffer ist keine Effizienz. Sie ist Risiko.

Chauffeure auf der Strasse, deren Arbeit auf der Fahrerkarte aufgezeichnet wird, müssen regelmässig ihre Daten der Kontrollbehörde abgeben. Jede Übertretung wird mit einer Busse geahndet. Anders beim Lokpersonal: Dort wird nur im Ereignisfall die Einhaltung des AZG kontrolliert, und wenn etwas passiert, stehen zuerst wir im Fokus. Hinzu kommt die Kontrolle. Jede Handlung wird gespeichert. Fehlbedienungen landen in der Lernkurve. Das kann sinnvoll sein. Aber nur, wenn derselbe Massstab überall gilt.

Wir erwarten, dass auch in Westlink, Wylerpark und Wankdorf mit derselben Konsequenz gearbeitet wird. Für uns ein zentraler Punkt

ist die Zusammenarbeit mit den Mitarbeitervertretungen. Diese Zusammenarbeit ist nicht mehr partnerschaftlich. Das Einsatzkonzept 2.0 wurde durchgedrückt, obwohl es auf breite Ablehnung stösst. Nicht nur beim Lokpersonal. Auch im mittleren Kader gibt es grosse Vorbehalte. Dieses Konzept nutzt Grauzonen. Es lässt keinen Puffer zu. Es akzeptiert Abfahrtsverspätungen bis drei Minuten, die in keiner Statistik erscheinen. Das schafft kein Vertrauen. Es teilt mehr Arbeitsunterbrechungen von 20 Minuten ein. Wir sprechen hier von 20 Minuten in einem ganzen Arbeitstag. Dann steht man vor einer absurden Entscheidung: Gehe ich kurz auf die Toilette – oder esse ich etwas? Eine warme Mahlzeit ist da oft schon gar keine Option mehr.

Und ich frage mich ernsthaft: Ist das wirklich die Arbeitsrealität, die wir für das Lokpersonal der SBB wollen? Ich mache mir grosse Sorgen um dessen Gesundheit. Was mich besonders beschäftigt, ist die mentale Entwicklung beim Personal. Das Wichtigste, was unser Lokpersonal zur Arbeit mitbringt, ist Freude am Beruf. Diese Freude hat durch Stress und immer die gleichen Strecken mehrmals täglich – und das jeden Tag – massiv abgenommen.

Die meisten Lokführer haben ihren Beruf nicht gewählt, weil er einfach ist. Sie haben ihn gewählt, weil sie ihn gerne machen. Weil sie stolz darauf sind, Züge sicher und pünktlich durch dieses Land zu führen. Aber dieser Stolz wird kleiner, wenn man jeden Tag das Gefühl hat, dass nur noch Zahlen zählen – und nicht mehr die Menschen, die diese Bahn betreiben. Lokführer tragen jeden Tag eine enorme Verantwortung. Hunderte Menschen sitzen hinter uns im Zug. Sie vertrauen darauf, dass wir konzentriert sind und in einer ausserordentlichen Situation, wie einem Brand im Tunnel, einen kühlen Kopf bewahren und die richtigen Schritte einleiten, damit sie sicher an ihrem Ziel ankommen.

Dass wir ruhig sind. Dass wir unsere Arbeit im Griff haben. Aber Konzentration entsteht nicht unter Dauerstress. Konzentration entsteht, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Wenn sich Lokführer treffen, sind das Thema meistens die vielen Planungsfehler und der Stress, der durch zu kurze Arbeitsunterbrechungen nicht abgebaut werden kann. Diese Gedanken nimmt man dann mit in

den Führerstand. Die Folgen sehen wir bereits deutlich. Fehltage steigen. Unregelmässigkeiten nehmen zu. Die Konzentration leidet.

Auch Stress und Unzufriedenheit beeinträchtigen die Aufmerksamkeit. Wir sprechen oft über Sicherheit. Zu Recht. Aber Sicherheit entsteht nicht nur durch Regeln. Sicherheit entsteht durch stabile Abläufe, realistische Planung und Mitarbeitende, die ihren Beruf gerne ausüben.

“  
**Wenn Mitarbeitende sagen, dass etwas nicht funktioniert, dann ist das kein Störgeräusch. Dann ist das ein Warnsignal.**  
”

Ich sage klar: Sparen ist notwendig. Auch wir sehen die wirtschaftliche Lage. Auch wir wissen, dass Ressourcen begrenzt sind. Aber Sparen darf nicht einseitig erfolgen. Sparen darf nicht hauptsächlich auf Kosten derjenigen gehen, die den Betrieb täglich tragen. Bei SOB und Turbo waren Lohnerhöhungen möglich. Beim Lokpersonal der SBB nicht. Das wird wahrgenommen. Und es wird als fehlende Wertschätzung verstanden.

Wir steuern auf anspruchsvolle Zeiten zu. Gerade deshalb braucht es Dialog. Echten Dialog. Nicht Information im



Nachhinein. Es braucht die Einbindung der Mitarbeitervertretungen von Anfang an, und deren Einwände oder Vorschläge müssen miteinbezogen werden. Wenn Mitarbeitende sagen, dass etwas nicht funktioniert, dann ist das kein Störgeräusch. Dann ist das ein Warnsignal. Es braucht Lösungen, die tragfähig sind.

Im letzten Jahr wurden die BAR neu verhandelt. In diesen Tagen und Wochen finden die Abstimmungen dazu in den verschiedenen Gremien statt. Verbesserungen sind vorhanden, jedoch in kleinstem Ausmass. Das Vorgehen der SBB war höchst fragwürdig. Der letzte Verhandlungstag wurde bestimmt, ohne dass alle wichtigen Themen hätten besprochen werden können. Der Vorstand hat lange darüber diskutiert, ob ein solches Resultat annehmbar ist oder nicht. Es liegt nun an den Delegierten zu entscheiden, wo das Lokpersonal seine Grenzen setzt.

Die SBB hat eine Verantwortung, nämlich den Service public zu erfüllen, und das kann sie nur mit uns. Ich bin kein Hardliner. Ich fordere Respekt, Dialog und Kompromisse. Sollten weitere Verhandlungen im gleichen Ton seitens der SBB geführt werden, werden wir vor einer Konfrontation nicht zurückschrecken. Der VSLF steht bereit, Verantwortung zu übernehmen. Wir wollen und können konstruktiv mitgestalten. Aber wir sind auch bereit, klare Zeichen zu setzen, wenn es notwendig ist. Ich erinnere hier an die Piloten der Swiss.

Wir wollen eine Bahn, die zuverlässig funktioniert. Wir wollen Arbeitsbedingungen, die Sicherheit und Qualität ermöglichen. Und wir wollen, dass die Menschen, die diese Bahn täglich betreiben, ernst genommen werden, gerne zur Arbeit kommen und diese mit Stolz verrichten. Eine Bahn funktioniert nicht wegen Kennzahlen. Sie funktioniert wegen Menschen.

Menschen, die Verantwortung tragen. Menschen, die Sicherheit garantieren. Menschen, die jeden Tag dafür sorgen, dass dieses System läuft. Und diese Menschen verdienen Respekt. 🙏



# Rede von Raoul Fassbind

Präsident VSLF

*Es gilt das gesprochene Wort*

Sehr geehrte Gäste  
Geschätzte Mitglieder des VSLF  
Liebe Kolleginnen und Kollegen

Ich begrüsse Euch alle sehr herzlich an unserer Jubiläums-GV hier im pittoresken Safenwil im tiefsten Aargau. Ich freue mich sehr, dass Ihr alle so zahlreich an unserer speziellen Generalversammlung teilnehmen könnt. Ganz besonders möchte ich natürlich auch unsere Gäste begrüßen. Ich schätze die Teilnahme sehr, ganz besonders, da die BLS mit ihrer Konkurrenzveranstaltung in Bern deutlich zentraler gelegen wäre. Danke vielmals.

Wir befinden uns also in Safenwil. Zwar siedelten bereits Römer und Alemannen in der Gegend, aber abgesehen von der ehemaligen Sondermülldeponie drüben in Köllikon ist hier erdgeschichtlich eigentlich relativ wenig passiert. Dennoch erreichte im Jahr 1877 die Eisenbahn diese Region. Da konnte der VSLF bereits seinen ersten Geburtstag feiern. Der VSLF wurde 1876 hier ganz in der Nähe, in Herzogenbuchsee im Oberaargau, gegründet. So können und wollen wir heute alle zusammen das 150-jährige Jubiläum des VSLF feiern. Schön, seid Ihr alle auch hier. Das Auffälligste, was in Safenwil eigentlich passiert ist, ist die

Entwicklung des Ortes im Zusammenhang mit dem Autoverkehr. 1950 siedelte sich unser Gastgeber Emil Frey hier in Safenwil an, heute zählen sie zu den 500 weltweit grössten Familienunternehmen. Nutzt auf jeden Fall auch die Gelegenheit, die historische Autosammlung zu begutachten! Und es läuft heute auch gerade eine Online-Oldtimer-Auktion, falls jemand noch

“ **Seit 150 Jahren gehen wir den Bahnen auf die Nerven, auf die nächsten 150 Jahre, wir empfehlen uns!** ”

ein altes Auto braucht. Noch ein Hinweis in eigener Sache: Es hat sich bereits herumgesprochen, dass unsere hier anwesenden Mitglieder von SBB Personenverkehr wenig Begeisterung für die neue Planungsphilosophie zeigen. Der VSLF hat auch schon mehrfach und deutlich auf diesen Irrweg hingewiesen.

Nun, drei Monate nach Einführung, ist der Frust in den Depots gross und die betrieblichen Auswirkungen sind keineswegs marginal. Der VSLF startet deshalb gerade mit einer Resolution zuhänden SBB CEO Vincent Ducrot einen weiteren Versuch, diesen Irrweg zu beenden.

Mit dem Gästebuch geht ein Exemplar zur Ansicht durch die Reihen, vorne liegt ein Unterschriftenexemplar! Bitte nutzt die Gelegenheit, diese Resolution zu unterzeichnen und unser Anliegen zu bekräftigen!

Auch unsere Gäste und alle Freunde eines funktionierenden Eisenbahnsystems sind explizit dazu eingeladen mitzuunterschreiben! Herzlichen Dank dafür!

2026 ...  
Was für ein Jahr bis jetzt! Die Welt entzündet sich, die Brandkatastrophen summieren sich. Und trotzdem ist es im Moment meine Aufgabe, Euch allen etwas über die Eisenbahnen und ihre Irrwege, über ihre Irrlichter oder zumindest ein paar ihrer irrsinnig faszinierenden Fakten zu erzählen. Fällt mir tatsächlich gerade etwas schwer. Aber was solls, chacun à son goût ... Helfen wir uns mit einer kleinen Zeitreise, um auf andere Gedanken zu

kommen. Wir schreiben das Jahr 1989, der EC50 mit dem klingenden Namen «Manzoni» benötigt auf seiner Reise von Mailand nach Zürich planmässig 3h48min. Die Basistunnel unter Ceneri, Gotthard und Zimmerberg umfährt er lässig. Etwa 22,2 Mrd. CHF und ca. 81 km Tunnel später benötigt der Eurocity von Mailand nach Zürich in der Regel planmässige 3h17min. Wir schreiben nun das Jahr 2002. Der Cisalpino benötigt auf demselben Abschnitt gerade planmässige 3h41min; immerhin mit Neigetechnik und



Zimmerberg-Basistunnel. Er fährt aber auch weiter in Richtung Stuttgart. Die Reise ab Zürich war gemeinsam mit dem ICE T damals mit 2h41min geplant. Heute benötigt der – ebenso wie der Cisalpino glücklose – IC2 der Deutschen Bahn in der seltenen Ausnahme mal die veranschlagten 2h55min.

Aber weshalb war eigentlich der EC50 damals bereits verhältnismässig so schnell in Mailand? Richtig, er war interoperabel, also unbürokratisch interoperabel, und deshalb musste er an der Grenze nicht einmal anhalten.

Gehen wir nun in den Dezember 2004. Der grösste Fahrplanwechsel aller Zeiten steht an. Die Takte werden



verdichtet, die Verbindungen schneller, die NBS nimmt den Betrieb auf. Zürich–Genf schafft man nun in 2h40min. Da nahm sich der Swiss Express 1975 noch 10 Minuten mehr Fahrzeit. Aktuell sind wir übrigens bestenfalls bei 2h53min, wenn gerade kein Bedarf zum Perronwechsel in Renens besteht, um die Zeit noch um 2min zu drücken.

Was ist damals im Dezember 2004 noch passiert? Noch nichts, ETCS war nicht rechtzeitig bereit und wurde erst ab 2006 eingesetzt. Dies war ein Wendepunkt im Schweizer Eisenbahnnetz, denn ausser den milliardenteuren Tunnelbauwerken konnte keine technische Innovation mehr eine Reisezeitbeschleunigung bewirken. Ist auch nicht mehr nötig. Genug schwer tun sich die Eisenbahnen mit ihren hochmodernen und beschleunigungsstarken Fahrzeugen, die Fahrzeiten von vor 50 Jahren auch nur annähernd einzuhalten.

Am 28. Dezember 2025 erreichte die Eisenbahn einen Rekordwert mit 98,6% an pünktlichen Zügen. Ich gratuliere ... Und ich kondoliere ... Die Pünktlichkeitsstatistik in der Schweiz ist ein gewaltiger Marketinggag.

Wenn ich auf Autobahnen das Tempolimit von 120 km/h auf 20 km/h senke, reduziere ich übrigens die Stautunden und erhöhe die Kapazität ...

“  
**Know-how sei ziemlich wertvoll, habe ich mal gehört. Aber was hat schon einen Wert, wenn es nichts kostet?**  
”

Also, nochmals zurück ins Jahr 2006. ETCS wird erstmals auf der NBS eingesetzt. Eine generische Strecke ohne betriebliche Komplexitäten. Das System schafft. Nach und nach werden weitere Strecken und Fahrzeuge auf ETCS umgerüstet. Bis 2017 ist sogar die komplette Infrastruktur ETCS-bereit. Anschliessend wird ETCS Level 1 eingeführt. Long story short, die Züge werden immer langsamer.

Was fällt den Bahnen auf? Das Lokpersonal muss wohl die Ursache sein. Und natürlich auch der Fahrgastzuwachs ... Zumindest zwischen 7 und 9 Uhr und 16 und 18 Uhr; dienstags, mittwochs und donnerstags. Und manchmal noch bei Schönwetter an Wochenenden zu hübschen Plätzen in der Schweiz.

Was überlegt sich die Industrie dazu? Na ja, sie muss ein Produkt vermarkten, welches offensichtlich eine systemrelevante Struktur zerstört, aber starken politischen Rückhalt in ganz Europa geniesst. Sie verdient aufgrund der Komplexität des Produkts nicht mal viel Geld mit ETCS, obwohl Milliarden



an Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge getätigt werden. Und was fällt der Industrie noch auf? Richtig, das Lokpersonal muss wohl die Ursache sein, weil es nicht in der knappsten Bremskurve mit hochgezogenen Fussnägeln in Bahnhöfe reindonnern mag. Also ohne ETCS ja schon, aber dann ist das Risiko von Zwangsbremssungen kleiner.

Nebenbei noch ein Detail: ETCS ist so komplex, ähm, ich meine natürlich so gut, dass Stadler jetzt bei seinen Produkten sogar funktionierende Bremsen ausschalten muss. Beeindruckend, hatten wir in dieser Form glaub ich noch nicht. Einmal mussten wir beim Siemens-ETCS den V-Soll ausschalten und Alstom müssen wir jeden Morgen neu starten, aber funktionierende Bremsen ausschalten? Sieht so Innovation aus? Oder steckt da der Plan dahinter, langsamer zu werden, um eine höhere Streckenkapazität zu erreichen? Die Industrie spannt also mit Politik und Eisenbahn zusammen und überlegt sich, wie kann man das Problem des Personals ausmerzen. Das Lokpersonal sei langsam, unvorhersehbar und vor allem teuer. Die offensichtlichste Antwort ist wie überall heute die Automatisierung. Das ist aber eine Idee,



die ist so alt wie die Eisenbahn selbst. Sieht Innovation nun so aus?

Wir erleben beispielsweise eine Südostbahn, die sich sehr über ihren Fahrassistenten freut. Dieser hat mittlerweile sogar gelernt, das Fahrverhalten des Lokpersonals zu imitieren. Bravo. Offenbar sei es auch ein Bedürfnis des Lokpersonals, welches in stressigen Augenblicken Entlastung wünscht.

Das wirft bei mir Fragen auf. Weshalb benötigt das Lokpersonal der SOB Entlastung? (Aus Sicht der Projektverantwortlichen natürlich.) Das Lokpersonal erduldet wohl eine kritische Belastungsabwechslung zwischen hoher Monotonie und knapper Überforderung. Und das auf Sicherheitslevel SIL0. Das lässt



jede Sicherheitsanalyse explodieren. Kann ich sogar aus der Logik heraus verstehen.

Mir fällt vor allem auf, dass die SOB (und andere Bahnen ja auch) wohl eher einen Mangel an Vertrauen in die Kompetenzen und den Bildungsstand ihres eigenen Personals hat. Das Bedürfnis, den Beruf des Lokpersonals zu automatisieren, zeugt vor allem aber davon, dass die Personalrekrutierung schlecht sein muss, dass die Ausbildung auf tiefem Niveau ist und die Vermittlung von aktuellem Wissensstand miserabel umgesetzt wird.

Das sind aber Probleme, die keine Automatisierung löst. Erst recht nicht diese GoA1–3-Versuche, die die Problematik noch verschärfen. Automatisierung macht den Menschen schwächer und inkompetenter, erst recht, wenn sie als Fließbandarbeit mit Überwachungsfunktion ausgelegt wird. Die Bahn wird in Zukunft weiter daran scheitern, ihr Personal sinnvoll einzusetzen, und wird nicht verstehen weshalb.



Ich persönlich verstehe aber nicht, weshalb man der letzten Personalkategorie, die noch halbwegs vernetzt den Eisenbahnbetrieb draussen wahrnimmt und versteht, ihre Kompetenzen nimmt. Ich persönlich würde eher versuchen, sie besser zu nutzen. Know-how sei ziemlich wertvoll, habe ich mal gehört. Aber was hat schon einen Wert, wenn es nichts kostet?

Aber das bringt mich zu meinen beiden Kollegen hier vorne von der Fahrplananalyse. Ich habe wirklich viel Freude, dass Ihr heute hier sein könnt. Ihr versteht wirklich auch noch

“  
**Die Eisenbahn wendet Schwarmintelligenz an. Und merkt es nicht.**

„  
grundlegend, was es benötigt, um einen Betrieb gut funktionieren zu lassen. Okay, Ihr habt natürlich auch einen engen Austausch mit dem Lokpersonal, das ist einfach grundlegend kompetenzfördernd. Aber diese beiden Kollegen haben daran mitgearbeitet, die Pünktlichkeitsanzeige zu entwickeln.

Die Statistiken sagen aus, dass das Lokpersonal auf einzelnen Strecken bis zu 100% entlang der geplanten Trasse

arbeitet. Pünktlich, vorhersehbar und effizient.

Das, meine lieben Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, nennt man Schwarmintelligenz. Die Eisenbahn wendet es an und merkt es nicht. Oder schlimmer, die Eisenbahn versucht, das mit ETCS und ATO auszuhebeln. Das Kollektiv aus guten und nützlichen Informationen, aus Fachkenntnissen beim Personal und eine gesunde Portion Motivation für den Beruf genügt vollends, um die vordergründigen Probleme der Eisenbahn zu lösen. Seien wir mal ehrlich: Wir schaffen es nicht mehr, die hintergründigen Probleme zu lösen. Oder wer hat gerade Lust, Bern und Brüssel und alle anderen davon zu überzeugen, dass wir uns mit ETCS und Automatisierung auf der jetzigen Grundlage in ein Abseits manövrieren, vor welchem auch längere Tunnel, tiefere Tiefbahnhöfe und zusätzliche Gleisentflechtungen uns nicht mehr zu retten vermögen? Einfache Lösungen braucht es umso mehr.

SBB Personenverkehr hat gerade wieder den Beweis geliefert, dass wir mit einer totalen Effizienzkampagne beim Lokpersonal gerade mal kümmerliche 0.3% höhere Produktivität herausholen.



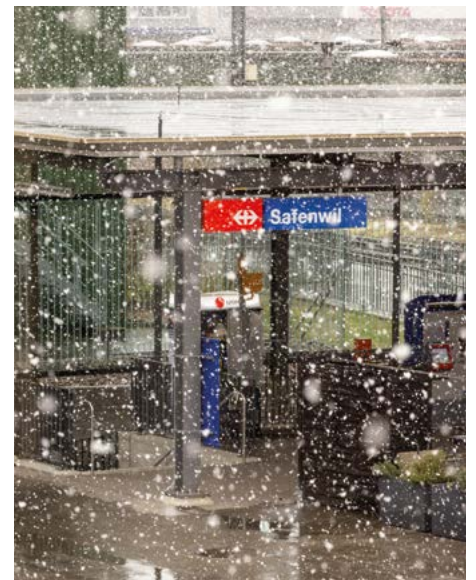
Und schuld daran seien erst recht noch das Lokpersonal und die Sozialpartner, die mit ihrem Gejammer noch effizientere Ansätze verhindert haben sollen.

Nein, liebe Eisenbahnerinnen und Eisenbahner. Die effizienten Ansätze sind bereits lange begraben worden. Die Zerstückelung der produktiven Leistungsketten auf viele Transportunternehmungen war ein gewaltiger Schritt; dass die Züge nicht mehr schnell und pünktlich in die Knotenbahnhöfe kommen, ein anderer.

Die neue Planung bei SBB Personenverkehr hat in erster Linie zutage gefördert, dass die Zitrone Lokpersonal fertig ausgepresst ist. Es müssen andere Lösungen her. Das Lokpersonal ist frei von jeder Schuld und zeigt mit seinen immens guten Werten bei Arbeitsqualität und Krankheitsquote, dass es auch diese Bürde im Moment noch auf sich nimmt.

Ich masse mir nicht an zu beurteilen, ob diese Werte so stabil bleiben werden. Dafür beschäftigen die Bahnen ohnehin sehr viel Personal, welches mir dies abnimmt. Ich verlange und erwarte sinnvolle Lösungen. Noch immer weigern sich die Planungen vehement, eine theoretische Grundlage über alle EVU und Berufssparten hinweg zu planen. Nicht mal, um ein bisschen einzuschätzen, wie gut dies funktionieren würde. Zu hoch würden die Effizienzsteigerungen ausfallen, zu nichtig wären die Argumente dagegen. Nur weil ein Managerstolz gekränkt wird, wenn das Personal an der Basis übergreifend sinnvoller und effizienter Arbeit nachgeht, muss man keine Berufsgruppe diffamieren. Auf anderen Ebenen funktioniert die Zusammenarbeit ja auch. Ich appelliere also einmal mehr an eine vollumfängliche, kooperative und sinnvolle Zusammenarbeit. Lasst uns das Bahnsystem wenigstens in dem Masse konservieren, in dem wir es heute noch halten können. Viele von uns haben nicht viel anderes und viele davon wollen nichts anderes. Und der VSLF braucht die Eisenbahnen, um die nächsten 150 Jahre zu überdauern. Aber das schaffen wir.

In diesem Sinne ein freudiges Jubiläum und ein freudiges Happy VSLF. Seit 150 Jahren gehen wir den Bahnen auf die Nerven, auf die nächsten 150 Jahre, wir empfehlen uns! 🐣



# Antrag der Sektion Tessin zur Unterstützungskasse angenommen: Ein starkes Signal der Basis

**Gianluca Romanini, Sektionspräsident Ticino**

Der VSLF verfügt über eine Unterstützungskasse für Mitglieder, die in eine finanzielle Notlage geraten. Die VLSF-Sektion Ticino reichte einen Antrag ein zur Erhöhung des maximalen Unterstützungsbeitrags von CHF 2000 auf CHF 5000.

Anlässlich der jüngsten Generalversammlung in Safenwil wurde die vom Sektionsvorstand Tessin eingereichte Motion zur Änderung des Reglements der Unterstützungskasse zur Abstimmung gebracht. Ziel des Antrags war es, die Unterstützungsleistungen an die heutigen realen Bedürfnisse der Mitglieder anzupassen. Vorgesehen waren insbesondere die Erhöhung des maximalen Jahresbeitrags sowie der Unterstützung für Hinterbliebene von CHF 2000 auf CHF 5000 sowie eine Anpassung der finanziellen Eckwerte der Kasse. Die anschliessende Diskussion verlief intensiv und engagiert.

Einerseits legte der Zentralvorstand einen Gegenantrag vor, welcher eine Erhöhung auf CHF 3000 vorsah. Andererseits betonten zahlreiche Wortmeldungen aus der Basis die Notwendigkeit einer höheren Anpassung. Am Ende der Debatte entschied die Versammlung äusserst knapp: Mit einem hauchdünnen Vorsprung wurde die Motion der Sektion Tessin angenommen. Eine Debatte, die einen breit abgestützten Bedarf bestätigt. Unabhängig vom knappen Abstimmungsergebnis zeigt sich ein klares Bild: Eine grosse Mehrheit der Mitglieder sprach sich für eine Erhöhung der Leistungen der Unterstützungskasse aus – sei es im Umfang der Tessiner Motion (CHF 5000) oder in der Variante des Zentralvorstands (CHF 3000). Dieser breite Konsens zeigt deutlich, dass die Notwendigkeit, dieses solidarische Instrument zu stärken, bei den Mitgliedern unbestritten ist. Beweggründe für den Antrag Im Verlauf der Debatte unterstrich

der Präsident der Sektion Tessin, Gianluca Romanini, die bereits in der Motion dargelegten Argumente und ergänzte sie mit konkreten Beispielen aus dem Berufsalltag. Hervorgehoben wurde insbesondere, dass wir bei unserer Arbeit Situationen ausgesetzt werden, die zu schweren psychischen Belastungen führen können. Das sind beispielsweise Personenunfälle oder Unfälle an Bahnübergängen. Sie können im Extremfall zur Fahruntauglichkeit führen.



Hinzu kommt eine veränderte betriebliche Praxis: Kolleginnen und Kollegen mit medizinischen Einschränkungen werden heute nur noch selten «zweimännig», also als Begleitperson, eingesetzt. Stattdessen wird die Fahrtauglichkeit aberkannt, was direkte Auswirkungen auf die berufliche und finanzielle Situation hat. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass zwar das schweizerische Sozialversicherungssystem grundsätzlich gute Leistungen bietet, jedoch nicht alle Kolleginnen und Kollegen gleichermassen davon profitieren. Insbesondere Mitglieder mit Wohnsitz im Ausland können sich in einer prekären Situation befinden, ohne auf die Schnelligkeit und Wirksamkeit der Unterstützung durch die Systeme ihrer Wohnländer zählen zu können. Aktuelle Ereignisse aus den letzten Monaten haben gezeigt, wie wichtig

eine rasche und unmittelbare Unterstützung in Notsituationen ist. Gerade weil die Unterstützungskasse gezielt und unbürokratisch in nachgewiesenen Fällen Hilfe leisten kann, stellt sie ein zentrales Instrument gelebter Solidarität dar. Schliesslich wurde betont, dass die steigenden Krankenkassenprämien sowie die allgemeine Teuerung viele Kolleginnen und Kollegen dazu gezwungen haben, ihre Franchisen zu erhöhen und Zusatzversicherungen zu reduzieren. In diesem Umfeld erscheinen die seit vielen Jahren unveränderten Unterstützungsbeiträge nicht mehr zeitgemäss.

Eine tragbare Investition in die Solidarität Im Rahmen der Diskussion wurde auch hervorgehoben, dass die vorgeschlagene Erhöhung trotz ihrer Bedeutung nur begrenzte Auswirkungen auf die Gesamtrechnung hat – insbesondere im Verhältnis zum sozialen und menschlichen Nutzen der Unterstützung. Der Entscheid der Generalversammlung ist daher nicht nur eine technische Anpassung, sondern auch ein klares politisches Signal: die Stärkung eines Instruments, das die Grundwerte der Solidarität und gegenseitigen Unterstützung innerhalb unserer Organisation verkörpert.

Ein stärkeres Instrument für die aktuellen Herausforderungen Mit der Annahme der Motion wird die Unterstützungskasse den heutigen Bedürfnissen besser gerecht und kann in schwierigen Situationen wirksamer Hilfe leisten. Das Ergebnis zeigt die Bedeutung des demokratischen Austauschs und des aktiven Engagements der Sektionen. Es bestätigt, dass auch bei komplexen Fragestellungen Lösungen gefunden werden können, die den Willen der Basis widerspiegeln.

Die Sektion Tessin dankt allen Kolleginnen und Kollegen, die die Motion unterstützt haben, sowie allen, die zu einer sachlichen, respektvollen und dem Gemeinwohl dienenden Diskussion beigetragen haben. 🙏

# Feierlichkeiten zum Jubiläum 150 Jahre VSLF

## Präsident VSLF

Kommen wir zu unseren Jubiläumsfeierlichkeiten. Der Vorstand hat sich zwei, drei Sachen ausgedacht, mal schauen, wie es euch gefällt.



Das Präsentationsvideo für das neue Logo wird abgespielt. Durch Scannen des QR-Codes kann das Video auf der VSLF-Website angeschaut werden.



## Neues Logo

Der Verband wollte einen neuen Auftritt. Frisch, klar und zeitgemäss. Gleichzeitig war uns wichtig, dass die Eule bleibt. Sie ist das stärkste Wiedererkennungsmerkmal und passt inhaltlich zum Beruf. Darauf haben wir bewusst Wert gelegt. Die Eule steht für Rundumblick, Aufmerksamkeit und Ruhe unter Druck. Sie ist aktiv in der Nacht und spiegelt den Alltag vieler Lokführer. Ihr scharfer Blick steht für Präzision, Verantwortung und Fokus auf das Wesentliche.



Gestalterisch ging es um Reduktion und Klarheit. Keine dekorativen Details. Jede Linie erfüllt eine Funktion. Das Zeichen wirkt ruhig, stabil und präzise in jeder Grösse. Die Wortmarke ist bewusst als Lok gedacht. Unten entsteht die Andeutung eines Führerstands. Kompakt, kraftvoll und vorwärtsgerichtet. Die Buchstaben tragen das Zeichen und bilden eine geschlossene Einheit.

## Trinkflasche



Alle Mitglieder erhalten eine, als Jubiläumsgeschenk. Also keine Angst, falls ihr in den nächsten Tagen Paketpost erhaltet, ist sie von uns.

## Jubiläums-Uhr

Lokpersonal ist stets pünktlich und hat deshalb immer den Fokus auf die Uhrzeit. Das fällt mit einem schönen Modell der Uhrenmarke TUDOR, welche dieses Jahr ihr 100-jähriges Jubiläum feiert, deutlich leichter. Wir konnten eine Sonderedition gestalten, am Stand von TUDOR liegen einige Probeexemplare dieser Serie aus. Die Mitglieder haben mit der Einladung einen Wettbewerbstalon erhalten, zahlreiche sind

## Eulen-Patenschaft mit Tierpark Goldau



Der VSLF hat mit dem Tierpark Goldau für ein Jahr eine Eulen-Patenschaft abgeschlossen.

Besucht den Tierpark, besucht unser Maskottchen Bubo und sagt den Eulen gerne einen lieben Gruss von uns.



zurückgekommen. Nun enthüllen wir das Geheimnis um die Verlosung. Mit grosszügiger und verdankenswerter Unterstützung unserer Krankenkassen-Partnerin KPT verlost der VSLF unter seinen Mitgliedern eine Eulen-Uhr von TUDOR. Ich bitte unseren Geschäfts- und Rechnungsprüfer Jan Engel mit den eingegangenen Talons nach vorne. Zudem bitte ich für die Verlosung unsere spontane Lottofee, zu mir auf die Bühne zu kommen. David Frei von Stadler Signalling, wärst du so nett?



David Frei zieht aus der Box einen Gewinner. Dieser sitzt auch tatsächlich im Saal. Ich gratuliere hiermit Michael Blaser von der BLS zur neuen Uhr!



Für alle anderen Interessenten liegt wie erwähnt am TUDOR-Stand ein Exemplar zur Ansicht und Anprobe aus.

Weitere Informationen und Preise findet ihr auf unserer Homepage. Auch die Bestellung erfolgt online über unsere Homepage. Bestellfrist ist der 15. April 2027. Bitte beachtet: Es müssen mindestens 30 Exemplare bestellt werden, damit die Produktion erfolgt. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen.

### Jubiläums-Lok

Und nun kommen wir zu meinem Lieblingsprojekt zum Jubiläumsjahr. Mit grosszügiger Unterstützung durch die CAP-Rechtsschutzversicherung gemeinsam mit unserem Sozialpartner SBB Cargo konnten wir eine Jubiläums-Lok entwerfen und designen. SBB Cargo geht gerade durch sehr schwierige Zeiten; lassen wir uns aber die kleinen Freuden zwischendurch trotzdem nicht verderben. Die Lok wird am 27. März 2026 das Licht der Welt erblicken. 🦉





# Unser neuer Verbandsauftritt

**Stefan T. Gall, Art Director VSLF**  
**Lokführer Ziegelbrücke**

Unser neuer Auftritt verbindet bestehende Symbolik mit klarer, technischer Gestaltung und schafft ein ruhiges, präzises Erscheinungsbild für den Einsatz im Alltag und in allen Anwendungen.



Der Entscheid für einen neuen Auftritt fiel nicht isoliert, sondern in einer Phase, in der sich im Verband vieles bewegt hat. Das 150-Jahre-Jubiläum stand im Raum, gleichzeitig veränderte sich der Vorstand, neue Perspektiven kamen dazu. Solche Momente bringen Dynamik. Sie stellen Bestehendes nicht infrage, aber sie laden dazu ein, es weiterzudenken. Für mich war klar, dass sich diese Bewegung auch im Erscheinungsbild zeigen darf, ruhig, klar und ohne Bruch.

Das bisherige Logo hat den Verband über viele Jahre hinweg geprägt. Es entstand in einer Zeit, in der Vielfarbigkeit und komplexere Darstellungen üblich waren, und es hat in diesem Kontext stark funktioniert. Besonders der Eulenkopf hat sich eingeprägt. Zusammen mit dem Schriftzug VSLF war er im Alltag präsent, auf Publikationen, auf Gegenständen und im täglichen Einsatz. Diese visuelle Identität ist gewachsen und trägt einen wesentlichen Teil der

Geschichte des Verbands. Der gestalterische Prozess begann deshalb nicht bei null, sondern mit einer einfachen Frage.

Was muss ein Zeichen heute leisten? Im Zentrum stehen Lesbarkeit, Reduktion und technische Sauberkeit. Ein Logo muss in jeder Grösse funktionieren, auf Kleidung ebenso wie auf kleinen Werbemitteln oder im digitalen Einsatz. Es muss ruhig bleiben, auch wenn es in einem dichten visuellen Umfeld steht, und es muss zuverlässig funktionieren, unabhängig vom Träger.

Mit dieser Grundlage war der Auftrag klar. Ein neuer Auftritt mit Fokus auf Klarheit und Funktion. Gleichzeitig war für mich von Beginn an klar, dass die Eule bleibt.

Sie ist mehr als ein grafisches Element. Sie verbindet Vergangenheit und Gegenwart und trägt die inhaltliche Aussage des Verbands. Die Eule steht für Rundumblick,

Aufmerksamkeit und Ruhe unter Druck. Sie ist nachtaktiv und spiegelt damit den Arbeitsalltag vieler Lokführer. Ihr Blick steht für Präzision, Verantwortung und Fokus. Diese Eigenschaften prägen den Beruf und sollten im neuen Logo sichtbar bleiben.

Der entscheidende Schritt lag deshalb im Neuaufbau. Aus einem fotografischen Element wurde ein klares, grafisches Zeichen. Linien wurden reduziert, Formen geschärft, Details bewusst gesetzt. Jede Linie erfüllt eine Funktion. So entstand ein Symbol, das auch in kleiner Grösse klar bleibt und sich technisch sauber reproduzieren lässt.

Der Weg dorthin verlief über viele Skizzen und Varianten. Ansätze wurden geprüft, weiterentwickelt und wieder verworfen. Dieser Teil gehört zur Arbeit. Reduktion entsteht durch Entscheidungen. Am Ende stand kein dekoratives Element, sondern ein präzises Zeichen mit klarer Aussage.



VERBAND SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER  
SYNDICAT SUISSE DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE ET ASPIRANTS  
SINDACATO SVIZZERO DEI MACCHINISTI E ASPIRANTI

Parallel dazu entwickelte sich die Wortmarke VSLF. In ihrer Form deutet sich eine Lok an, im unteren Bereich entsteht die Anmutung eines Führerstands. Kompakt, stabil und vorwärtsgerichtet. Die Buchstaben tragen das Symbol, Bild und Schrift greifen ineinander und bilden eine geschlossene Einheit.

Das Schweizerkreuz ist bewusst integriert. Es verankert das Logo in seiner Herkunft und stärkt die Verbindung zum Verband. Diese Ebene bleibt klar erkennbar und fügt sich selbstverständlich in das Gesamtbild ein.

Erst im Einsatz zeigt sich die Qualität einer Gestaltung. Genau dort bestätigt sich der Ansatz. Das Logo funktioniert in kleinen wie in grossen Anwendungen, bleibt lesbar, ruhig und präzise und lässt sich in unterschiedlichen Kontexten sauber einsetzen. Die Anwendung wird einfacher, die Wirkung bleibt konstant.

Ein solcher Prozess bringt unterschiedliche Rückmeldungen mit sich. Wahrnehmung ist subjektiv. Die Reaktionen waren zahlreich und mehrheitlich positiv. Gleichzeitig gab es auch kritische Stimmen. Diese habe ich aufgenommen und dort einfließen lassen, wo sie den Entwurf weitergebracht haben.

Am Ende wurde das Logo durch den Vorstand geprüft und freigegeben. Damit steht es für eine gemeinsame Entscheidung des Verbands.

Ein Erscheinungsbild für einen Verband mit 150 Jahren Geschichte zu entwickeln, bringt eine besondere Verantwortung mit sich. Man arbeitet nicht losgelöst, sondern im Bewusstsein dessen, was bereits besteht. Genau diese Haltung hat mich durch den gesamten Prozess begleitet.

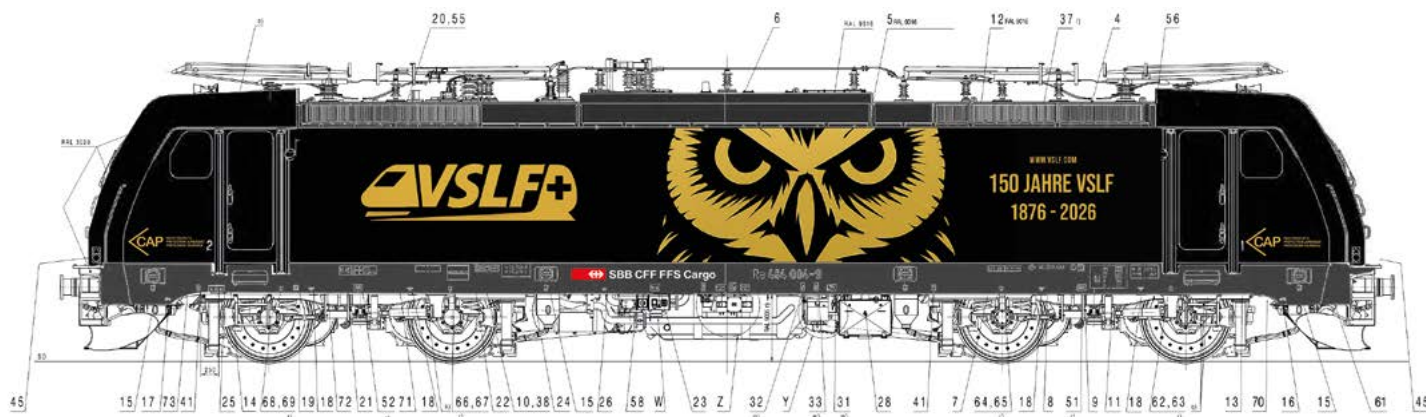
Das neue Logo steht für Kontinuität und klare Gestaltung. Es nimmt Bestehendes auf und führt es in eine Form, die heute funktioniert und auch in Zukunft Bestand hat. Es ist kein Bruch, sondern eine Weiterführung.

Am Ende geht es nicht nur um Gestaltung. Es geht um ein Zeichen, das Vertrauen trägt, im Alltag funktioniert und den Verband sichtbar macht. Nach innen wie nach aussen. 🦉



VERBAND SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER  
SYNDICAT SUISSE DES MÉCANIENS DE LOCOMOTIVE ET ASPIRANTS  
SINDACATO SVIZZERO DEI MACCHINISTI E ASPIRANTI

[WWW.VSLF.COM](http://WWW.VSLF.COM)

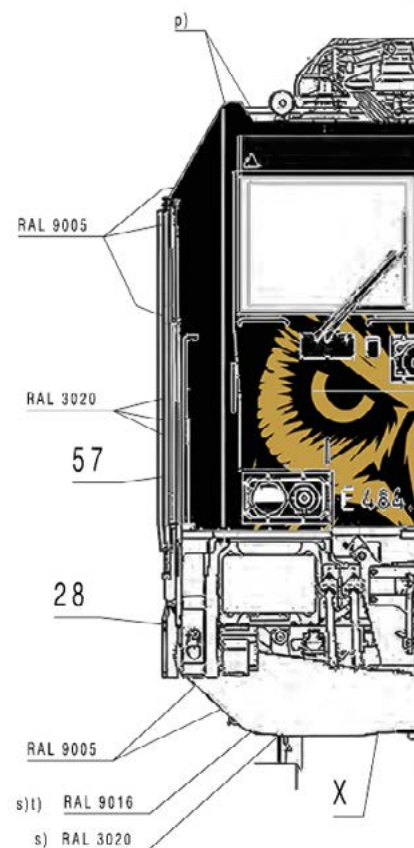


RE484

# Schwarz, Gold und ein scharfer Blick

**Stefan T. Gall, Art Director VSLF,  
Lokführer Ziegelbrücke**

Zum 150-jährigen Bestehen des VSLF durfte eine Re 484 von SBB Cargo ein neues Kleid erhalten. Schwarz, Gold und die wachsame Eule machen sie seither zu einem sichtbaren Zeichen für unseren Verband, unser Handwerk und unseren Blick auf die Bahn.



Als der VSLF damals eine RE 460 folieren durfte, entstand unter der Gestaltung von Stephan Gut eine Lokomotive, die vielen bis heute in Erinnerung geblieben ist. Sie fand Anklang, sie fiel auf und sie zeigte, wie stark ein Verband wirken kann, wenn er nicht nur intern präsent ist, sondern auch gegen aussen sichtbar wird.

Genau das ist bei einer Lokomotive besonders schön: Sie steht nicht irgendwo in einer Ecke, sie bewegt sich. Sie fährt durch die Schweiz, begegnet Menschen auf Bahnhöfen, in Städten, in Tälern und auf offener Strecke. Ein Verband bekommt dadurch wortwörtlich Fahrt.

Mit dem 150-jährigen Bestehen des VSLF bot sich die Gelegenheit, diesen Gedanken neu aufzunehmen. Dieses Jubiläum sollte nicht nur in einem

Jahresbericht stehen oder an einer Versammlung erwähnt werden. Es sollte sichtbar werden. Gross sichtbar. Auf Stahl, auf Rädern, im Einsatz. So entstand die Idee, eine Lokomotive

“  
**150 Jahre VSLF sind kein kleiner Eintrag in der Chronik, sondern ein Stück Eisenbahngeschichte.**

im Zeichen des VSLF zu gestalten und damit dem Verband weiter ein fahrendes Zeichen zu geben.

Zur Verfügung gestellt wurde eine Re 484 von SBB Cargo. Für mich als Gestalter war das eine besondere

Aufgabe. Einerseits durfte ich das neue Erscheinungsbild des VSLF auf eine Lok übertragen. Andererseits musste dieses Design auf einer Maschine funktionieren, die nicht für eine schöne Schreibtischansicht gebaut wurde, sondern für den harten Alltag im Güterverkehr.

Eine Lok ist keine glatte Plakatwand. Sie hat Kanten, Türen, Lüftungsgitter, technische Elemente, Aufschriften, Sicherheitsvorgaben und viele Flächen, die am Bildschirm viel einfacher aussehen als später in der Werkhalle.

Die Grundidee war schnell da. Die Lok sollte schwarz werden. Komplett schwarz. Diese erste Idee war für mich auch die stärkste. Schwarz gibt Ruhe, Kraft und Eleganz. Es nimmt sich zurück und macht gleichzeitig Eindruck. Für das Jubiläum kam Gold

dazu. Schwarz und Gold zusammen wirken festlich, klar und würdig.

Genau das passte zum Anlass. 150 Jahre VSLF sind kein kleiner Eintrag in der Chronik, sondern ein Stück Eisenbahngeschichte.

Im Zentrum des Designs steht das neue Logo mit der Eule. Die Eule ist nicht nur ein dekoratives Tier, weil man halt irgendetwas braucht, das nett aussieht. Sie steht für Wachsamkeit, Überblick und Fokus. Eigenschaften, die zum Beruf des Lokführers passen. Wer eine Lok führt, muss sehen, bevor andere sehen. Er muss ruhig bleiben, aufmerksam sein und den Blick auf das Wesentliche richten. Genau diesen scharfen Blick trägt die Eule im Design perfekt nach aussen.

Von der ersten Idee bis zur fertigen Lok war es trotzdem ein langer Weg. Die ersten Skizzen entstanden klassisch auf Papier. Danach wanderte das Ganze an den Computer. Dort begann das Schieben, Drehen, Prüfen und Verwerfen. Was am Bildschirm gut aussieht, muss auf der Lok noch lange nicht funktionieren. Wo sitzt das Logo? Wie gross darf die Eule sein? Wo wirkt der Schriftzug stark, ohne zu überladen? Welche Flächen dürfen beklebt werden? Welche technischen Elemente müssen frei bleiben? Solche Fragen entscheiden am Ende darüber, ob ein Design sauber wirkt oder wie ein übermotivierter Aufkleberunfall aussieht. Davon hat die Welt schon genug gesehen.

Wichtig war mir von Anfang an: Das Design muss einfach bleiben. Keine unnötigen Effekte. Keine Spielereien. Keine gestalterische Turnübung, nur damit man zeigen kann, dass man ein Grafikprogramm besitzt. Die Lok sollte klar wirken. Schwarz als Basis. Gold als Kontrast. Logo, Eule, Text. Mehr braucht es nicht, wenn die Idee trägt. Der Prozess begann bereits im Herbst des Vorjahres. Es gab viele Varianten, Absprachen und technische Klärungen. Immer wieder wurden Details angepasst. Manches wurde verworfen, anderes weiterentwickelt. Schwarz und Gold blieben gesetzt. Die eigentliche Arbeit lag in der Platzierung, in den Proportionen und in der Frage, wie man aus einer starken Idee eine Lok macht, die auch aus der Distanz funktioniert. Für die Umsetzung fragte ich die Thoma Werbetechnik AG aus dem Glarnerland an. Der persönliche Kontakt war mir wichtig, und die Nähe machte die Zusammenarbeit unkompliziert. Nach



den ersten Gesprächen war schnell klar, dass diese Firma mit ihrer Erfahrung und Qualität für dieses Projekt sehr gut passte. Normalerweise foliert das Team Autos, Lieferwagen und auch hochwertige Fahrzeuge. Eine SBB-Cargo-Lok ist dann doch eine andere Hausnummer. Etwas grösser als ein Ferrari. Minimal. Und mit etwas weniger Parkplatzromantik.

Die Freude im Team war von Anfang an spürbar. Für das Foliereteam war es ein spezieller Auftrag. Eine Lokomotive foliert man nicht alle Tage. Genau das merkte man während der ganzen Woche. Das ganze Team war mit Begeisterung dabei und nahm diese besondere Aufgabe sichtbar ernst. Da wurde nicht einfach ein Auftrag abgearbeitet. Da waren Konzentration, Handwerk, Stolz und echte Freude am Resultat zu spüren.

Die Umsetzung fand in Muttenz statt. Dort wurde die Lok zuerst gründlich vorbereitet. Eine normale Maschinenwäsche reichte nicht. Die Lok musste von Hand gereinigt werden, damit die Folie sauber haftet. Das allein dauerte bereits einen Tag. Wer glaubt, man könne eine Lok mal rasch abwischen und dann bekleben, hat vermutlich auch schon Möbel mit Klebeband repariert und sich danach über die Statik gewundert.

Danach lagen die vorbereiteten Elemente bereit: die schwarze Grundfolie, die Logos, der Eulenkopf für Front und Rückseite sowie die Texte. Die Lok wurde Stück für Stück in matts Schwarz eingekleidet. Diese Arbeit verlangt Geduld, Erfahrung und ein gutes Auge. Grosse Flächen sind dabei nicht automatisch einfacher. Im Gegenteil. Jede Unebenheit, jede Kante, jede Öffnung und jede Rundung fordert saubere Arbeit.

Während der Umsetzung war meine Rolle nicht nur die des Designers, der sein Layout wiedererkennt. Ich war auch Bindeglied zwischen dem Team vor Ort, SBB Cargo und der Folierungsfirma. In einer Werkhalle gelten klare Regeln. Sicherheit, Abläufe und Zuständigkeiten müssen funktionieren. Gleichzeitig tauchen während einer solchen Arbeit Fragen auf, die man am Schreibtisch nicht endgültig lösen kann. Manche Details sieht man erst, wenn man direkt vor der Lok steht. Dann muss man entscheiden. Nicht theoretisch, sondern praktisch. Genau dort zeigt



Fotos: Stefan Gall



Fotos: Dario Häusermann

sich, ob ein Design nur hübsch geplant wurde oder wirklich umsetzbar ist. Der Zeitplan war eng. Unmittelbar nach der Generalversammlung ab dem 23. März ging es los. Gearbeitet wurde von Montag bis Freitagmorgen. Bereits am Freitagabend, dem 28. März, fand die feierliche Einweihung statt. Viel Luft war da nicht mehr. Aber der Plan ging auf. Bis zur letzten Sekunde wurde gearbeitet, geprüft und fertiggestellt. Bei der Einweihung zeigte sich dann, warum sich dieser Aufwand gelohnt hatte. Die Reaktionen waren überwältigend. Es gab sichtbare Freude, Staunen und diesen Moment, in dem eine Idee plötzlich nicht mehr nur auf Papier oder auf dem Bildschirm existiert, sondern in voller Grösse vor einem steht. Eine Lokomotive hat eine andere Wirkung als ein Plakat. Sie hat Masse, Präsenz und Charakter. Wenn sie dann noch schwarz-golden vor einem steht, mit der Eule im Blick, dann bleibt das hängen. Kurz nach der Einweihung ging die Lok in den Einsatz. Seither ist sie unterwegs und trägt den VSLF sichtbar durch die

Schweiz. Besonders schön sind die Rückmeldungen von Lokführerinnen und Lokführern, die sie unterwegs sehen oder selber fotografieren. Immer wieder tauchen Bilder auf, die zeigen, wo die Lok gerade steht oder fährt. Das ist vielleicht der schönste Teil daran: Das

Design lebt weiter. Es steht nicht abgeschlossen in einem Archiv, sondern begegnet dem Bahnalltag. Für mich persönlich bleibt dieses Projekt eine besondere Erfahrung. Es ist eine Freude und auch eine Ehre, wenn man einen Verband, mit dem man verbunden ist, in dieser Form sichtbar machen darf. Das Ergebnis

wirkt edel, kraftvoll und festlich. Genau so sollte es sein. Die Lok zeigt den VSLF nicht laut um jeden Preis, sondern klar und selbstbewusst. Schwarz, Gold, Eule, Jubiläum. Mehr braucht es nicht.

Ein grosser Dank gilt allen Beteiligten, die dieses Projekt möglich gemacht haben. SBB Cargo für die zur Verfügung gestellte Lok und die Zusammenarbeit vor Ort. Thoma Werbetechnik AG für die starke handwerkliche Umsetzung, die Geduld und den Einsatz während

dieser intensiven Woche. Dem VSLF für das Vertrauen in die Gestaltung.

Und ganz besonders unserem Sponsor CAP Versicherungen. Ohne diese Unterstützung wäre das Projekt in dieser Form nicht möglich gewesen. So fährt nun eine schwarze, goldene Jubiläumslok durch die Schweiz. Sie erinnert an 150 Jahre VSLF, sie zeigt unseren Verband nach aussen und sie trägt eine Eule, die den Blick nicht verliert. Genau so darf Sichtbarkeit aussehen. 🦉

### Jubiläumslok unterwegs

Schick uns ein Foto von unserer Jubiläumslok, wie du mit ihr unterwegs bist oder wenn du sie beim Vorbeifahren erwischst hast. Dann können wir hier eine kleine Fotogalerie erstellen. Teile uns bitte mit, ob wir deinen Namen ebenfalls veröffentlichen dürfen oder nicht (*standardmässig würden wir ihn nicht erwähnen*).

**Mail:**  
**150er-lok@vslf.com**

# Rede zur Taufe der VSLF-Jubiläumslok Re 484 013

| Raoul Fassbind, Präsident VSLF



**Geschätzte Damen und Herren,  
liebe Kolleginnen und Kollegen,  
werte Gäste**

Also ich muss sagen:  
Wenn man sich diese Lok heute anschaut – Schwarz und Gold, geschneigelt bis ins letzte Detail –, das sah Anfang Woche noch anders aus. Man sieht der Lok ihr nicht mehr ganz jugendliches Alter ein bisschen an. Die Re 484 hier hinter uns ist eine moderne Mehrsystemlok – gebaut für den internationalen Güterverkehr über die Alpen. Seit 2005 ist sie bei SBB Cargo angestellt. Mit 5600 Kilowatt Leistung und einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bringt sie ordentlich Kraft auf die Schiene. Mit ihren 19 m Länge und rund 85 Tonnen auf der Waage ist sie auch kein Leichtgewicht. Und sie könnte sogar unter vier verschiedenen Stromsystemen fahren; heute ist man aber froh, wenn sie nur schon Anhängelast hat. Wir feiern 150 Jahre VSLF. Das bedeutet 150 Jahre Einsatz für diejenigen, die den Laden am Laufen halten – auch dann, wenn draussen Schnee liegt, die Technik zickt oder der Dienst wieder einmal «leicht optimiert» wurde ...  
In diesen 150 Jahren hat sich vieles verändert. Früher musste man noch Kohle schaufeln – heute kämpft man eher mit Software-Updates. Früher war eine Lok laut und heiss und mechanisch – heute ist sie leise, komplex und manchmal ein bisschen ...

sagen wir ... diskussionsfreudig. Aber eines ist gleich geblieben: Ohne den Menschen fährt hier gar nichts. Auch wenn die Technik immer besser wird – die wichtigste Komponente sitzt noch immer da vorne im Führerstand. Und genau für diese Menschen steht der VSLF. Seit 150 Jahren! Mal unbequem, mal hartnäckig, mal sehr direkt – aber genau so, wie man es braucht, damit nicht nur die Züge rollen, sondern auch die Arbeitsbedingungen stimmen. Heute bekommt die Re 484 013 ein neues Kleid – Schwarz der Hintergrund, unser neues VSLF-Orange wirkt hier goldig. Das Schwarz passt perfekt: unempfindlich, robust und steht für die Arbeit in der Nacht ...  
Das Orange für den alltäglichen Blick des Lokpersonals in den Sonnenaufgang oder Sonnenuntergang. Und das Gold – das gönnen wir uns zum Jubiläum. Das ist die elegante Seite. Die zeigt: 150 Jahre – das ist nicht einfach irgendein Jubiläum. Das ist eine Leistung. Und ich finde: Wer 150 Jahre durchhält im Bahnumfeld – der hat sich ein bisschen Glanz wirklich verdient. Und über allem thront unsere klassische Eule: Mit scharfem Blick und grossem Sachverstand schaut sie auf die Gleise, genau wie das Lokpersonal. Wachsam und stets in der Nacht auf der Jagd. Diese Lok wird künftig durch die Schweiz fahren. Sie wird auffallen. Und vielleicht sorgt sie ja dafür, dass der eine oder andere Kollege sagt:

«Heute habe ich die Schönste im Umlauf.» Und das ist doch auch mal etwas. Möge die Re 484 013 immer genügend Spannung haben – und eine Handvoll Adhäsion im Niesel am Bözberg. Möge sie pünktlich bleiben – oder zumindest gute Gründe haben, wenn nicht.  
Und möge sie uns allen ab und zu ein kleines Lächeln ins Gesicht zaubern – auch nach einem langen Arbeitstag. In diesem Sinne: Allzeit gute Fahrt, liebe 484, immer genügend Traktion – und dem VSLF weiterhin den richtigen Druck auf dem Kessel ... auch wenn heute keiner mehr mit Dampf fährt. Und das wäre der Moment, an dem ich eine Flasche gegen die Lok werfen würde. Aber ich habe Auflagen erhalten. Er darf kein Alkohol sein und es darf keinen Dreck machen. Scherben sind eh hochriskant und es wäre schade, wenn die Folie gleich am ersten Tag kaputt ginge.



Und deshalb taufe ich dich, liebe Lok, mit präsidialem Weihmineral aus hochsicherheitszertifiziertem PET! Ich wünsche der Lok alles Gute und bedanke mich bei dieser Gelegenheit auch noch ganz herzlich für die grossartige Unterstützung von SBB Cargo und der CAP und natürlich auch für die tolle Arbeit unseres Art Directors Stefan Gall. 🍷



# Unser Patientier, der Uhu

Markus Leutwyler & Simon Steinmann

Der VSLF hat eine Patenschaft für den Uhu im Natur- und Tierpark Goldau übernommen. Der Uhu ziert unser Logo und hat viele Gemeinsamkeiten mit uns Lokführerinnen und Lokführern.

So sind wir beispielsweise auf einen ausgezeichneten Sehsinn und eine hohe Aufmerksamkeit angewiesen. Ein grosser Teil unserer Arbeit fällt in den frühen Morgenstunden oder nachts an, die Uhus und wir, wir sind die Könige der Nacht. Der Uhu frisst alles, was er überwältigen kann, bis hin zu Igel und sogar Greifvögeln. Auch hier ist die Ähnlichkeit überwältigend: Auch wir sind beim Essen Opportunisten und nehmen, was die Blechmarie grad hergibt. So wie der geheimnisvolle Uhu erledigen wir unsere Arbeit meist unbemerkt von der Öffentlichkeit und oft lautlos. Und auch wir erfüllen wichtige Aufgaben in unserem Ökosystem.

*Teams-Interview mit Dr. Katja Schönbächler, Kuratorin Natur- und Tierpark Goldau, 10. April 2026*

## LOCOFOLIO:

Frau Schönbächler, danke, dass Sie sich Zeit nehmen für dieses Gespräch! Sie sind Kuratorin des Natur- und Tierparks Goldau. Was muss man sich darunter vorstellen?

## DR. KATJA SCHÖNBÄCHLER:

Die meisten kennen diese Funktion von Museen. Dort ist die Kuratorin / der Kurator die Person, welche festlegt, was ausgestellt wird. Ähnlich wie Museumsstücke wurden früher die Tiere auch in Zoos ausgestellt. Doch diese Zeiten sind zum Glück vorbei. Ich bin im Tierpark Goldau als Kuratorin mit unserem Team zuständig für den Tierbereich: Welche Tiere leben bei uns, wie halten wir sie, wie entwickeln wir uns weiter, wie gestalten wir deren Ernährung, wie können wir zum Artenschutz und der Forschung beitragen? Ausserdem koordinieren wir Kurator:innen die Zusammenarbeit mit den Tierpflegenden und Tierärzt:innen. Den Tieren soll es gut gehen, sie sollen möglichst ihren natürlichen Bedürfnissen entsprechend, also artgerecht leben können.

Ein moderner, wissenschaftlich geführter Zoo oder Tierpark übernimmt heute zentrale ökologische und gesellschaftliche Aufgaben. Ein wichtiger Punkt ist die Forschung, wo es zum Beispiel darum geht, Bedürfnisse und Verhalten der Tiere zu beobachten und in Zusammenarbeit mit

verschiedenen Forschungsinstitutionen verschiedenen Fragestellungen nachzugehen. Dadurch sind moderne Zoos auch immer im Wandel. Neue wissenschaftliche Erkenntnisse werden umgesetzt, und es kann sich zeigen, dass etwas, das vor zwanzig Jahren Standard war, heute als überholt gilt.

Durch Erhaltungszuchtprogramme tragen wir zum Artenschutz und zum Erhalt der genetischen Vielfalt bei. Wichtig sind auch Naturschutz und Umweltbildung.

Der letzte Punkt ist hier in Goldau besonders wichtig. Im Park zirkulieren Rangerinnen und Ranger, die über die Tiere aufklären und so von Mensch zu Mensch wertvolles ökologisches Wissen weitergeben. Nicht zuletzt helfen sie den Besuchenden auch, die etwas scheueren oder besser getarnten Tiere zu entdecken.

Die Eulen beispielsweise halten sich gerne versteckt und sind gut getarnt.

## LOCOFOLIO:

Wie geht es «unseren» Uhus zurzeit, was sind im April ihre Hauptaufgaben?

**DR. KATJA SCHÖNBÄCHLER:**

Jetzt ist grad eine spannende und intensive Zeit, die Brutzeit. Da die Tiere nun leicht gestresst werden können, bleibt die Voliere aktuell manchmal geschlossen. Wir können aber mit etwas Glück von aussen die Balzrufe hören. Die Brut dauert rund einen Monat. Übrigens leben die Uhus wie viele andere Vögel monogam. Nur wenn einer der Partner stirbt, sucht sich der andere Teil eine neue Gefährtin oder einen Gefährten. Sieben bis neun Wochen nach dem Schlüpfen sind die Jungtiere flügge. Sie werden dann aber noch eine Zeit lang weitergefüttert. Einen Winterschlaf machen Eulen nicht, sie finden auch im Winter genügend Beute. Uhus sind sehr gute Beutegreifer und ernähren sich von allem, was sie greifen können. Das sind vor allem Mäuse, aber auch Hasen oder andere Vögel. Deshalb haben die Uhus auch ein eigenes Abteil in unserer Voliere. Sonst wären die anderen kleineren Vögel bald verschwunden ...

Wir haben eine Uhu-Familie bei uns: ein Paar und zwei seiner bereits erwachsenen Jungtiere. Das geht in diesem Fall gut, es hätte aber auch zu Revierkämpfen kommen können. Da ist es wichtig, dass man das Verhalten gut beobachtet. Unser Uhu-Weibchen ist aktuell in der Felsnische und wird wohl bald ein Ei legen. Sie ist bereits 19 Jahre alt und legt nicht mehr jedes Jahr Eier. Zwanzig Jahre sind ein übliches Alter für Uhus. Uhus legen ein bis vier Eier. In der Natur sind vier Eier aber schon eine grosse

Herausforderung, denn die Jungtiere wachsen schnell und benötigen enorme Mengen an Futter. Unsere Tiere werden mit toten Tieren gefüttert, denn eine Lebendfütterung ist in der Schweiz nicht gestattet. Nur selten verirrt sich eine freilebende Maus in die Voliere, deren Leben nimmt dann meistens einen kurzen und ungünstigen Verlauf. Als Futter verwenden wir Mäuse, Küken aus Betrieben in der Region und Fleischstücke, z.B. von Kaninchen. Auch im Tierpark ist es manchmal nötig, Tiere fachgerecht zu töten und zu verfüttern. Wir legen grossen Wert auf eine gute Futterqualität und arbeiten mit Unternehmen aus der Umgebung zusammen. Die Nahrung präsentieren wir nicht einfach auf dem Silbertablett, sondern verstecken sie an immer wieder unterschiedlichen Orten. Diese Form der Beschäftigung ist wichtig für die Tiere. Das Thema Fleischfütterung – besonders die Verfütterung von Parktieren – hat eine starke emotionale Komponente. Das verstehen wir gut, und deshalb erklären wir es den Besuchenden bewusst. Nicht alle Tiere sind Vegetarier und die Verfütterung von Fleisch ist für karnivore Arten lebensnotwendig.

In der Umgebung des Tierparks leben wilde Uhus. Manchmal hört man sie rufen und unsere Tiere antworten. Die Zoos und Tierparks sind europaweit vernetzt. Wenn unser Uhu-Paar sterben sollte, würden wir online melden, dass wir ein neues Brutpaar suchen. Umgekehrt geben wir unsere Jungtiere ebenfalls an andere Zoos weiter. Dieser Tausch ist gratis und es fliesst kein Geld.

Er dient dem Erhalt der genetischen Vielfalt.

**LOCOFOLIO:**

Wie unterscheidet sich das Leben in einer Voliere vom Leben im natürlichen Lebensraum? Was unternimmt der Natur- und Tierpark Goldau, damit sich die Tiere allgemein und die Uhus im Speziellen möglichst wohl fühlen?

**DR. KATJA SCHÖNBÄCHLER:**

Die natürliche Nahrungsbeschaffung kann den Tieren etwas fehlen und sie haben kleinere Territorien. Wir kümmern uns aber darum, dass ein Tier alles findet, was es von seiner Natur her benötigt, und versuchen, so viel Beschäftigung wie möglich anzubieten. Leider kann man das Tier nicht befragen. Stattdessen muss wissenschaftlich beobachtet werden. Die Tiere haben aber auch Vorteile. Sie sind bei uns weniger Risiken ausgesetzt, besser geschützt und bei medizinischen Problemen sind Tierärzt:innen rund um die Uhr für sie da. Unser Ziel ist es, ihnen bei uns im Park die bestmögliche Version eines möglichst natürlichen Lebensraums anzubieten. Die Greifvögel in freier Wildbahn fallen immer wieder Stromleitungen oder dem Verkehr zum Opfer. Hier stehen Zoos übrigens auch mit den Eisenbahnen im Austausch, um vogelsichere Strommasten zu entwickeln und zu erforschen.

**LOCOFOLIO:**

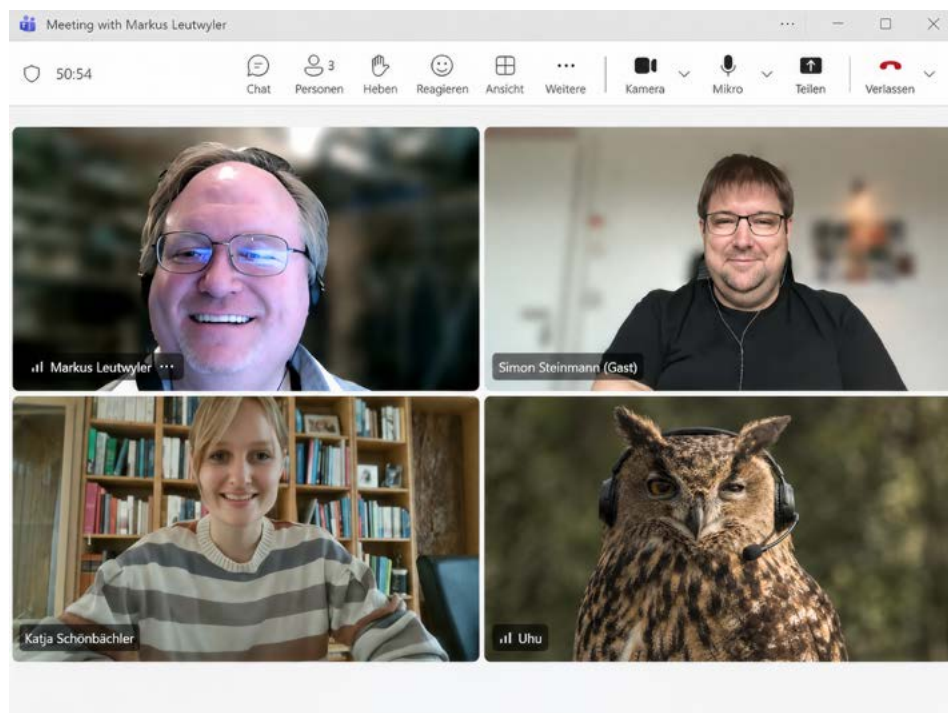
Sind die Uhus hier im Park handzähm wie in einer Falknerei?

**DR. KATJA SCHÖNBÄCHLER:**

Nein, gar nicht! Während der Brutzeit können sie sich stark verteidigen! Wenn wir während dieser Zeit nahe an die Tiere müssen, gibt es Situationen, wo wir einen Helm tragen, weil die Vögel aus der Luft angreifen können. Aktuell ist diese Zeit, da versuchen wir, so wenig wie möglich mit den Tieren zu interagieren. Falls wir doch etwas machen müssen, z.B. Beringen oder wenn es um den Transport für die Wiederansiedlung geht, tragen wir lange, dicke Handschuhe.

Die Eulen sind Wildtiere und benehmen sich genauso. Übrigens betreiben wir auch eine Wildtier-Pflegestation im Natur- und Tierpark Goldau. Die Tiere in Not, die uns aus der Natur gebracht werden, zeigen genau die gleichen Verhaltensweisen wie die «eigenen».

Das ist ein gutes Zeichen.



**LOCOFOLIO:**

Kann man die Uhus als Besucher sehen oder verstecken sie sich meistens?

**DR. KATJA SCHÖNBÄCHLER:**

In der Natur ist es sehr schwierig, Uhus zu sehen. Im Tierpark leben sie in einer grossen Voliere. Aber auch hier sollte man sich Zeit nehmen, stehen bleiben und richtig aufmerksam beobachten. Das benötigt Geduld und auch ein wenig Übung. Die Uhus verstecken sich gut und sie sind gut getarnt. Sie möchten nicht gesehen werden. Bei uns findet man sie meist in der Felslandschaft der Anlage – dort hat man gute Chancen, sie zu entdecken. Die Rangerinnen und Ranger helfen beim Suchen gerne. Übrigens kann die Voliere auch mal geschlossen sein, wenn es die Bedürfnisse der Vögel erfordern.

**LOCOFOLIO:**

Was gibt es im Sommer im Natur- und Tierpark Goldau sonst noch alles zu sehen? Für wen lohnt sich ein Besuch?

**DR. KATJA SCHÖNBÄCHLER:**

Wir haben eine wunderbare Natur, die durch den Goldauer Bergsturz geformt wurde. Wer will, kann grillieren oder auch in einem unserer Restaurants etwas essen und trinken. Eines der Restaurants heisst übrigens «Bubo», die lateinische Bezeichnung für den Uhu. Für die Kinder hat es – neben den zahlreichen tierischen Beobachtungen – einen Wasserspielplatz sowie Outdoor- und Indoor-Spielplätze.

Wir legen den Fokus auf einheimische und europäische Wildtierarten ... Die grosse Attraktion sind im Moment zwei junge Syrische Braunbären. Nach 18 Jahren können wir einen Zuchterfolg vermelden. Die Kleinen sind seit Ostern mit ihrer Mutter draussen in der Anlage unterwegs und zeigen sich den Besuchenden. Die Tiere sind aber nicht nur herzig, sondern sehr wertvoll im Zusammenhang mit dem Arterhalt.

Generell ist im Frühling und Sommer die Jungtierzeit. Mufflons und Sikahirsche in der Freilaufzone haben zum Beispiel Junge. Majestätisch sind unsere Bartgeier, die grösste einheimische Vogelart. In der freien Wildbahn sind sie immer noch sehr selten. Sie dort zu sehen, ist fast wie ein Sechser im Lotto. Bei uns kann man sie beobachten! Unser Ziel ist es, dass jede Besucherin und jeder Besucher mit schönen Erlebnissen und einem guten Gefühl unseren Park verlässt und dass



wir Wissen über die Zusammenhänge in der Natur vermitteln konnten.

Vielen Dank, dass wir unseren Park im LocoFolio vorstellen durften!

Öffnungszeiten im Sommer: täglich von 9 bis 18 Uhr.

**LOCOFOLIO:**

Danke für das interessante Gespräch! 🐾

### Eule, Uhu, Kauz und Co.

«Eule» ist der Oberbegriff für die ganze Ordnung (Strigiformes), Uhu ist die Art (*Bubo bubo*). Jeder Uhu ist also eine Eule, aber nicht jede Eule ist ein Uhu. «Kauz» ist ein traditioneller Name für einige Eulenarten, die meist einen runden Kopf ohne Federohren haben.

Und damit ist bereits eine Besonderheit der Uhus genannt: seine Federohren, die ihm sein typisches Aussehen verleihen. Seine goldgelben Augen sind ein weiteres wichtiges Merkmal.

Bei den Flügeln hat die Natur etwas besonders Cleveres hervorgebracht: die kammartig gezähnten Federn an den Flügelvorderkanten (Serrations), die den Luftstrom brechen. In Kombination mit einer samtigen Federoberfläche ermöglichen sie es dem Uhu, absolut lautlos zu fliegen.

Die Flügelspannweite des Uhus kann bis zu 170 cm messen. Die Männchen sind leichter (1.5–2.8 kg) als die Weibchen (2–4 kg). Mit den starken Fängen kann ein Uhu Beute greifen, die beinahe sein eigenes Gewicht erreicht. Uhus nutzen gezielt den Gleitflug. Sie fliegen im Normalfall zwischen 30 und 50 km/h schnell, können aber bis zu 80 km/h erreichen. Ein Uhu ist sehr wendig und manövrierfähig. In freier Wildbahn erreichen Uhus meist ein Alter von 12 bis 18 Jahren, in Gefangenschaft sind auch schon Alter von 60 Jahren erreicht worden.

Der Uhu war in der Schweiz Mitte des 20. Jahrhunderts fast ausgerottet. Der Bestand hat sich nun aber wieder erholt und er ist in vielen Landesteilen mit geeigneten Felsstrukturen anzutreffen (Jura, Alpen und seltener im Mittelland in Steinbrüchen, Kiesgruben oder felsigen Flussufern). Aktuell wird der Bestand in der Schweiz auf ca. 200 bis 250 Brutpaare geschätzt. Uhus reagieren empfindlich auf Störungen, z.B. durch Freizeitnutzungen wie Klettern. Neben dem Uhu sind in der Schweiz noch einige andere Eulenarten heimisch, wie z.B. der weit verbreitete Waldkauz, die Waldohreule oder die Schleiereule.

# Hier kommt die Zu(g)kunft

Ab Juli 2026 sind die ersten Flirt Evos  
auf der S26 im Tösstal unterwegs.



Bild: Auf dem Sitterviadukt



# LocoFolio-Wettbewerb aus der Ausgabe 2/25

Markus Leutwyler, ehem. Redaktor LocoFolio

In der letzten Ausgabe des LocoFolio gab es einen Wettbewerb, bei dem neben einer H0-Modelllokomotive zahlreiche andere schöne Preise zu gewinnen waren.



Wer am Wettbewerb teilnehmen wollte, musste sich über einen Link oder QR-Code auf die entsprechende Website begeben. In 18 Fragen wurde das Wissen der Teilnehmenden hart auf die Probe gestellt. Einige Fragen waren tatsächlich recht knifflig. So musste beispielsweise beim Bild des Gotthard-Tunnels erkannt werden, dass es sich um den alten Gotthard-Scheiteltunnel handelt. Rund 170 Personen haben am Wettbewerb teilgenommen und 60 haben die volle Punktzahl erreicht. Wir haben nach dem Start des Wettbewerbs festgestellt, dass einige Fragen nicht in jeder Landessprache gleich einfach zu beantworten waren. Mit statistischen Mitteln haben wir die Punktzahlen angepasst, damit faire Bedingungen herrschten. Nun sind die Preise schön gleichmässig über unser Einzugsgebiet verteilt. Die Bilder für den Wettbewerb wurden



grösstenteils von Dario Häusermann und Daniel Schärer zur Verfügung gestellt, genauso wie je fünf Kalender. Ganz herzlichen Dank dafür! Insgesamt konnten sechzig Preise vergeben werden: Kugelschreiber, Taschenmesser, Rucksäcke, Aktenmappen und die erwähnten Kalender. Die Rückmeldungen waren sehr positiv und wir erhielten viele Dankesmails.

## Der Hauptpreis

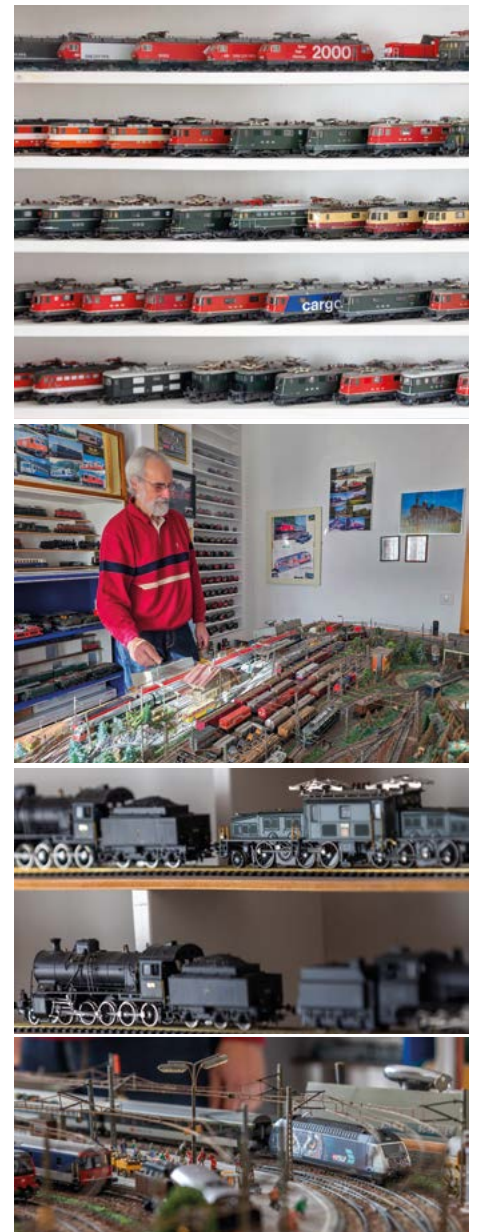
Am spannendsten war natürlich die Vergabe des Hauptpreises. Diesen konnten nur Personen mit der vollen Punktzahl gewinnen. Der Excel-Zufallsgenerator hat sich dann für Daniel Scherrer aus Oberschan entschieden. Daniel Scherrer ist seit 2021 pensionierter P-Lokführer und arbeitet im SBB-Depot Sargans. Er



startete seine Karriere bei der Bahn im Jahr 1980. Daniel hat eine schöne Modelleisenbahn, an der auch sein Enkel grosse Freude hat. In seiner Vitrine befinden sich rund 240 Loks! Unsere VSLF-Modelllokomotive ist also in guten Händen. Sie durfte beim ersten Probelauf standesgemäss eine Komposition von EW-IV-Wagen ziehen. Was rät uns ein Kollege mit so viel Erfahrung? «Nicht hetzen, sich nicht über die Rahmenbedingungen ärgern

und immer auch für sich schauen. Geniesst die Sonnenaufgänge, das Wetter und die schönen Bilder.

Das kann euch niemand nehmen.»



# 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
- Reisekosten 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 | <b>Ihre Vorteile</b><br><br>✓ <b>Günstige Prämien:</b><br>bis 50% Spezialrabatt<br><br>✓ <b>Geldleistungen bis</b><br><b>CHF 750 000.–</b><br>pro Schadenfall<br><br>✓ <b>Weltweite Deckung</b> |
| <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 |                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Mehrpersonenversicherung</b>                                                               |                                |                                                            |                                                                                                                                                                                                 |
| <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](mailto: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.  |
| <input type="text"/>                                      | <input type="text"/> |
| Name / Vorname                                            | Geburtsdatum         |
| <input type="text"/>                                      | <input type="text"/> |
| Strasse / Nr.                                             | PLZ / Ort            |
| <input type="text"/>                                      | <input type="text"/> |
| Telefon / Mobil                                           | E-Mail               |
| <input type="text"/>                                      | <input type="text"/> |

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](http://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 Produktoptimierungen 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](http://cap.ch/privacy)).

|                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| Ort / Datum          | Unterschrift         |
| <input type="text"/> | <input type="text"/> |

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



VERBAND SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTLER  
SYNDICAT SUISSE DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE ET ASPIRANTS  
SINDACATO SVIZZERO DEI MACCHINISTI E ASPIRANTI



# Erfolgsgarant statt Kostenfaktor

Simon Steinmann, Redaktor LocoFolio

Am Lokpersonal wird viel herumgörgelt: Zu unproduktiv, zu unflexibel, zu störrisch. Dabei wird übersehen, welch zentrale Rolle die Ausführung unserer Arbeit für den Erfolg der Schweizer Bahnunternehmen spielt. Es wird Zeit, dies wieder einmal zu erläutern.

Dazu hilft uns folgende Frage: Was ist eigentlich das Geschäftsmodell der grossen Bahnen in der Schweiz? Oder anders gefragt: Womit verdienen diese Bahnen ihr Geld? Bestimmt nicht mit der Infrastruktur, auch von den Güterbahnen ist der Geldfluss spärlich bis negativ. Der Personenfernverkehr trägt sich mit einer schwarzen Null selbst, der Regionalverkehr wird so subventioniert, dass er keinen Verlust einfährt. Den eigentlichen Gewinn fahren die Immobilienabteilungen ein, weil sie aufgrund des dichten Bahnverkehrs in der Schweiz zahlreiche Gebäude an bester Lage besitzen. Land, welches früher dem Bahnbetrieb diente und heute nicht mehr benötigt wird, kann durch teure Geschäftsflächen, Büroräumlichkeiten und Wohnungen aufgewertet werden. Die Immobilien sind also die Haupteinnahmequelle der grossen Schweizer Bahnen.

## Das Lokpersonal als Erfolgsgarant

In der Coronapandemie hat man eindrücklich gesehen, was mit dem Einnahmezentrum Immobilien passiert, wenn an den Bahnhöfen kaum mehr Menschen vorbeikommen. Die

Verluste waren drastisch, der heutige Schuldenberg ist eine direkte Folge. Wenn aber nicht gerade eine Pandemie die Welt in Atem hält, ist das Lokpersonal ein wichtiger Garant für die Einnahmen der Immobilienabteilungen. Um Züge voller Menschen zu den Gebäuden zu bringen, ist der Mensch im Führerstand bis auf Weiteres unabdingbar. Man täte also gut daran, diesem überlebenswichtigen Personal gut zu schauen, es zu hegen und zu pflegen.

## Sparübungen statt Wertschätzung

Doch von Hege und Pflege kann keine Rede sein. An allen Orten versucht man, das Lokpersonal zu optimieren, sprich mit auf Kante genähten Touren einzudecken. Die Löhne wurden und werden mit unvollständigem Inflationsausgleich über Jahrzehnte gedrückt. Die oft angerufene Wertschätzung ist grösstenteils ein reines Lippenbekenntnis, spüren tut man davon nichts. Wenn das Lokpersonal dann öffentlich über diese Umstände klagt, wirft man ihm vor, verwöhnt zu sein. Der unausgesprochene Tenor

gegenüber dem Lokpersonal in der Bahnbranche ist mit «Fahren und den Mund halten» recht gut umschrieben. Auch unbedachte Aussagen werden zuweilen getätigt. Ob es da, wie letztes Jahr in einem Fall bei einer grossen Schweizer Bahn geschehen, klug ist, aufgebrachtes Lokpersonal mit «Seid doch froh, dass euer Lohn noch immer pünktlich kommt!» zu «beruhigen», sei dahingestellt. Typischerweise stehen

“ —————  
**Lasst uns in Ruhe unsere Arbeit machen. Das wäre die billigste und wirksamste Optimierung.**

Unternehmen, bei denen man über pünktliche Lohnzahlungen froh sein muss, meistens kurz vor dem Konkurs ...

Ebenfalls wenig klug ist es, in einer Neujahrs-E-Mail an das Lokpersonal laut über ein finanzielles Bonus-Malus-System für ZUB-Fälle nachzudenken. Bei derartigem Vorgehen handelt es

sich um eine Art Langzeitvergiftung: «Wie viele bittere Pillen können wir das Lokpersonal zwingen zu schlucken, bevor der Markt an willigen Bewerbern austrocknet?» Eine riskante Wette, spielt man doch, wie im obigen Absatz dargelegt, mit der Existenzgrundlage der Unternehmen. Bis jetzt scheint die Wette auf jeden Fall noch aufzugehen.

## Roboter und KI brauchen kein Management

Irgendwann in nicht allzu ferner Zukunft könnte der süsse Traum der Managerkaste endlich in Erfüllung gehen: Wertschöpfung ohne Personal. Die Freude darüber wird allerdings von kurzer Dauer sein. Denn Roboter, automatische Züge und KI-Tools benötigen kein Management. Ein paar fähige Computeringenieur:innen genügen. Es ist für uns Lokführer:innen immerhin ein kleiner Trost, dass unsere Führungsriege sich mit uns zusammen selbst abschaffen wird. Aber bis es endlich so weit ist, dürfen wir immerhin zwischenzeitlich noch dem GoA2-Halbautomaten dabei zuschauen, wie er für uns, mehr schlecht als recht, den Zug fährt, während wir weiterhin die Verantwortung tragen müssen. Schöne neue Welt!

## Lasst uns doch einfach in Ruhe!

Die Kosten des Lokpersonals sind, gemessen an der durch uns generierten Wertschöpfung, vernachlässigbar. Die Einsparungen durch Massnahmen zur Produktivitätssteigerung sind im besten Fall homöopathisch, sehr viel wahrscheinlicher verursachen sie durch die Unzahl von Menschen in den Optimierungsgruppen und durch den beim Lokpersonal durch Frust verursachten Flurschaden hohe Mehrkosten. Das Einfachste wäre, uns einfach in Ruhe unsere Arbeit machen zu lassen. Ich habe bis dato noch keine in sich schlüssige Argumentation gehört, weshalb man das nicht einfach tut.

## Epilog

Nur so nebenbei: Weiss das Management der bahneigenen Immobilienfirmen eigentlich, dass das Management des Erfolgsgaranten Lokpersonal der Zugführung im Jahresrhythmus einen metaphorischen Revolver an die Schläfe hält und frisch-fröhlich abdrückt? Die letzten paar Male hat es auch nicht geknallt, also wird es auch dieses Mal gut gehen. 🐾

# Ich bin enttäuscht!

**Kommentar von Markus Leutwyler,  
P-Lokführer SBB Depot Zug**

Stell Dir vor, Du bist Profimusiker in einem der besten Orchester der Welt. Der Ruf des Orchesters strahlt weit über die Landesgrenzen hinaus. Es ist bekannt für Präzision und Qualität. Es gibt sogar Leute, die extra in die Schweiz kommen, um das Orchester selber zu erleben.

Nun wird dieses Orchester aber genötigt, eine Symphonie zu spielen (und ausnahmslos nur noch diese), die massive qualitative Mängel aufweist. Einige Teile sind für das jeweilige Instrument gar nicht spielbar, das Zusammenspiel der einzelnen Sektionen klappt nicht und überall hat es Fehler, die dazu führen, dass die Musik auseinanderfällt. Was eigentlich das Waldhorn spielen sollte, ist der Geige zugeteilt, die Celli sollen den Piccolo-Part spielen und das Fagott hat «pizzicato» drin. Die Komposition ist

“ **Wer Pufferzeiten streicht, spart auf dem Papier und bezahlt im Betrieb.** ”

langweilig, hat keinen Spannungsbogen und ist repetitiv monoton. Sie klingt, als wäre sie von einer schlechten Software geschrieben worden. Die Musikerinnen und Musiker geben ihr Bestes, doch man kann es drehen und wenden, wie man will, die Symphonie ist eine Kakophonie. Frust macht sich breit.

Die erfahrenen Musikerinnen und Musiker haben schon beim Begutachten der Noten auf die Mängel hingewiesen. Nach den ersten Aufführungen wurde die Kritik immer lauter. Doch Dirigent

und Komponist sehen keinen Grund zu Änderungen. Für die Anliegen haben sie kein Musikgehör, denn mit der neuen Orchestrierung konnten einige Instrumente eingespart werden (unter anderem die ganze Rhythmusgruppe). Sie finden, ihre Komposition sei ein avantgardistisches Meisterwerk. Sie nehmen die Kritik persönlich und ermahnen zu mehr Respekt in der Kommunikation. Es wird nicht über den Inhalt geredet, sondern über den Stil. Der Intendant bekommt von alledem nicht viel mit, die Finanzen stimmen noch, denn ein grosser Teil des Publikums hat ein Jahresabo. Und die Vorjahreszahlen waren grossartig.

Viele meiner Kolleginnen und Kollegen fühlen sich wie ein Mitglied dieses Orchesters. Statt nach Noten arbeiten wir nach Dienstplänen. Die Dienstpläne weisen systematische und objektive Mängel auf. Pfüffig wurden Pufferzonen als «Leerzeiten» identifiziert und eliminiert. Hurra, eine Einsparung! Ja, tatsächlich ist es so, dass im absolut reibungslosen Betrieb eine kleine Pufferzeit dazu führt, dass das Lokpersonal etwas Luft hat. Wir sind aber die Ersten, die genau diese Pufferzeiten einsetzen, wenn es eben nicht hundertprozentig rundläuft (also fast immer).

So bin ich z.B. letzthin auf einen ETCS-Führerstand gekommen, bei dem die Sicherheitseinrichtungen seit zwei

Tagen nicht geprüft worden waren. Irgendwo im Planungsdschungel muss dies übersehen worden sein. Mit der geteilten Inbetriebnahme ist die Übersicht für die Einteiler sicher nicht einfacher geworden. Das kann vorkommen. Bei Problemen im Betriebsablauf müssen die Disponenten in Echtzeit reagieren und umorganisieren. Ich mache niemandem von ihnen einen Vorwurf.

Eine Abfahrt ohne Prüfung der Sicherheitseinrichtungen war aber unter den gegebenen Umständen nicht erlaubt. Mit einer Pufferzeit von wenigen Minuten wäre das ohne Folgen geblieben. Doch die Pufferzeit fehlt. In zehn Minuten muss der ganze Zürcher HB diagonal durchquert (Gleis 44 Seite Stadelhofen -> Gleis 9 Spitze) und ein IC 2000 in Betrieb genommen werden. Die kleinste Unregelmässigkeit führt bei diesem Zug zu Verspätungen. Manchmal unter drei Minuten, heute leider darüber. Das hatte Folgen bis Luzern, und ich begegnete mindestens fünf anderen Zügen, die dadurch ebenfalls verspätet wurden.

Ich bin echt enttäuscht davon, was im Moment abgeht. Ich wurde an der GV des VSLF vom Leiter Zugführung

eher rhetorisch gefragt, ob ich denn den Lokführerberuf noch gerne mache. Eine Antwort gab er mir gleich selber: «Du fährst doch immer noch gern!» Ja. Ich bin grundsätzlich gerne Lokführer. Da bin ich ein richtiger Bünzli und will, dass alles präzise und von bester Qualität ist. Typisch schweizerisch, typisch SBB. Eine der besten Bahnen der Welt. So geht es fast all meinen Kolleginnen und Kollegen, denn bei der Einstellung wurden wir exakt nach diesen Kriterien ausgewählt. Und ich habe nicht vor, aus dieser Haut zu schlüpfen, nein, ich bin stolz darauf. Es ist ein Teil meiner Identität, dass ich als Lokführer nahezu perfekte Arbeit leiste. Die Pünktlichkeitsanzeige ist mein Befindlichkeitsmesser und «+0:00» löst in mir eine Befriedigung aus. Umgekehrt schäme ich mich sehr, wenn durch mein Verschulden eine Verspätung entsteht. Ich bin vollkommen intrinsisch motiviert, eine perfekte Arbeit abzuliefern. Deshalb fühle ich mich vom Einsatzkonzept 2.0 und von den Führungskräften, die es unterstützen, verraten. Es wird mir verunmöglicht, eine tadellose Arbeit abzuliefern. Ich muss bei fast jeder Tour ein «Ja nu...» über die Lippen quetschen. Ja nu, ja nu, ja nu. Ist halt so. Nicht mein Fehler. Ich

kann nichts dafür. Und jedes Mal muss ich Energie dafür aufwenden, mich nicht zu ärgern oder stressen zu lassen. Und ich muss mir die Zeit lassen, trotzdem korrekt weiterzuarbeiten, auch wenn das Zeit braucht.

Ja, ich bin noch gerne Lokführer. Lokführer bei der SBB ist – respektive könnte – der absolute Traumjob sein. Ich empfinde es auch nach wie vor als Ehre, bei der SBB arbeiten zu dürfen. Die SBB, das sind wir alle, völlig unabhängig von der hierarchischen Position. Ich empfinde es so, dass eine Handvoll Führungskräfte das identitätsstiftende Qualitätsdenken aufgegeben und durch ein vermeintliches Wirtschaftsdenken ersetzt hat. Vermeintlich deshalb, weil diese Übung unter dem Strich faktisch mehr kostet, als was sie einspart. Ich bin zum Glück lange genug dabei, um zu wissen, dass nach jeder Abwärts- wieder eine Aufwärtsbewegung kommt. Liebe Führungskräfte, ihr seid am längeren Hebel. Deshalb meine ganz respektvoll formulierte Bitte: Sorgt bitte dafür, dass wir unsere Arbeit wieder (nahezu) perfekt und motiviert machen können! Dazu gehören Abwechslung, Pufferzeiten, planerische Präzision, geeignete Pausen und echter Dialog. Let SBB arise! 🙏



Foto: Dario Häusermann

# Das Einsatzkonzept ZF 2.0 ist nur der Vorgeschmack

## Prozessgruppe VSLF

Die Resolution des VSLF, welche im Rahmen der GV2025 im März in Safenwil zuhanden von SBB CEO Vincent Ducrot eingereicht wurde, ist bis Redaktionsschluss Mitte Mai noch immer nicht abgearbeitet.

Lediglich eine Quittung zum Erhalt, ein kurzes Antwortschreiben und eine anschliessende Terminsuche zur Aussprache fanden statt. Mitte Juni wird diese dann folgen. Was dabei auffällt, ist, dass von CEO Vincent Ducrot dies an den Leiter Produktion Personenverkehr delegiert wurde. Dieser delegierte es weiter an die Leiterin Bahnproduktion. Diese gab dann den Leitern Zugführung und Rangier sowie Planung den Auftrag zur

Aussprache. Die Herunterdelegation in tiefere Hierarchiestufen ohne Entscheidungskompetenz in dieser Sachlage zeugt von grossem Desinteresse, sich dieser Thematik ernsthaft anzunehmen. Der Ausgang des Gesprächs ist bei Veröffentlichung dieses Magazins bereits auf anderem Weg kommuniziert worden. Erste Planungsgedanken und Entwürfe deuten darauf hin, dass mit dem neuen Einteilungsprogramm mit integriertem

Optimierungsprogramm die Touren nochmals kleinteiliger, knapper, eintöniger und ausgereizter gestaltet werden. Der Phönix-Optimierer bei SOPRE ist also nur der Vorgeschmack. Und entgegen diesem wird das neue Programm schweizweit eingesetzt werden, was nochmals weitere Einschnitte in Touren-/Strecken- und Fahrzeugvielfalt nach sich ziehen wird. Diesmal auch an grösseren Standorten. 🐦



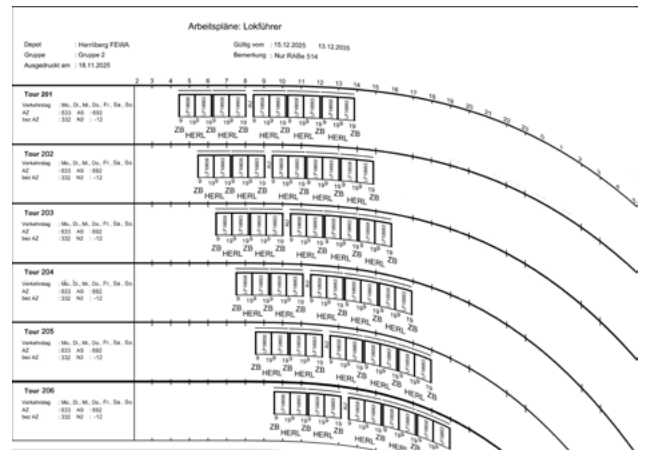
**Weniger wär  
dir lieber?**  
Wir beraten ohne  
Schnickschnack.

**kpt.ch/vslf**

# Blog der VSLF Sektion Ostschweiz zum Einsatzkonzept 2.0

**Simon Steinmann,  
Präsident VSLF Sektion Ostschweiz**

Das Einsatzkonzept 2.0 bei ZFR schlug und schlägt beim Lokpersonal grosse Wellen. Um frei von der SBB-Netiquette diskutieren zu können, lancierte die Sektion Ostschweiz auf ihrer Sektions-Website einen Blog. Die weit über 60 Beiträge zeigen, dass das Thema nach wie vor Aktualität hat.



## Das Einsatzkonzept 2.0; eine Hiobsbotschaft

Die Nachricht verbreitete sich wie ein Lauffeuer. Die APK-Vertreter aus der ganzen Ostschweiz hatten soeben die provisorischen Dienstpläne für das Jahr 2026 erhalten und überhäuft uns mit Hiobsbotschaften. Die Telefone klingelten Sturm. «Dreimal Rapperswil-Niederweningen und zurück als Tour!» – «Gesamter Fernverkehr weg!» – «Ziegelbrücke wird ein Drei-S-Bahn-Depot!» – «Ich demissioniere als APK-Vertreter!» Die VSLF-Sektion Ostschweiz hat mit Unterstützung unseres Präsidenten Raoul Fassbind und unseres Vorstandsmitglieds und Präsidenten PeKo Fläche ZFR Sandro Baumgartner umgehend einen offenen Brief an den Chef SBB-PP Reto Liechti verschickt. Eine direkte Antwort haben wir leider nie erhalten ...

Gleichzeitig erschien in den internen SBB-News ein Artikel zum Einsatzkonzept, welcher mit 376 «Daumen nach unten» und 74 «Tränen im Gesicht» die Frustration des Personals mit einer noch nie dagewesenen Offenheit zeigte. Die über 80 Kommentare sprechen eine

👍 47    👎 376    ❤️ 3    😞 74

deutliche Sprache. Dass die Personalzufriedenheitsumfrage grösstenteils vor der Veröffentlichung des Einsatzkonzeptes abgeschlossen wurde, muss als Glück für die Verantwortlichen bezeichnet werden.

## Einrichten eines Blogs auf der VSLF-Website

Nun war die Frage: Wie können wir die Lokführer unterstützen? Die Idee war geboren: Ein Blog auf der VSLF-Webseite unserer Sektion, in dem alle ihre Meinung schreiben und gemeinsam diskutieren können. Postkarten-Flyer mit dem Design sich ewig wiederholender Dienstpläne wurden als Werbeträger in den Depotstandorten aufgelegt.

## Eindrückliche Texte

Sehr schnell kamen erste Beiträge für die Veröffentlichung. Es ist sehr erfreulich, dass viele Lokführer und Lokführerinnen, auch viel sehr junge, mit ihren Namen ihre Meinung kundtaten. Keine Selbstverständlichkeit, da das neue Konzept von vielen Vorgesetzten mit Nachdruck verteidigt wurde. Die ausführlichen, sehr gut geschriebenen und auf den Punkt gebrachten Texte zeugen vom Niveau des Lokpersonals. Dass innert drei Monaten über 60 Beiträge eingegangen sind, zeigt die Belastung auf dem Personal eindrücklich. So wütend und so einig hatte ich das

Lokpersonal in meiner ganzen Zeit bei der Eisenbahn noch nie erlebt. Die Lokführer:innen, normalerweise ausgesprochene Einzelkämpfer:innen, standen zusammen und bemängelten ein System, das ihnen die tägliche Arbeit nachhaltig vermies und am Schluss keine Kosten einspart.

## Die Ernüchterung

Der Protest und die Besorgnis wurden definitiv gehört, aber leider nicht erhört. Die Zeitspanne vom Zeitpunkt der Kommunikation bis zum Fahrplanwechsel im Dezember war wohl nicht ohne Absicht viel zu kurz, um noch gross etwas ändern zu können. Dieser Überfall auf die Attraktivität der Arbeit des Lokpersonals war stabsmässig organisiert und ausgeführt worden. Es hat funktioniert, die Dienste wurden gross-

SEKTION OSTSCHWEIZ



## Neues Einsatzkonzept bei SBB PP-BP-ZFR Diskussions-Blog im Internet

**Diskussions-Blog auf der VSLF-Homepage**

Bitte schreibt uns eure Überlegungen in den Diskussions-Blog.  
Eure Meinung ist gefragt!

[www.vslf.com](http://www.vslf.com) / Sektionen / Ostschweiz / Blog: Einsatzkonzept SBB P ZFR



8. Oktober 2025  
VSLF Sektion Ostschweiz CJ, SS

mehrheitlich unverändert eingeführt, Widerstand zwecklos.

Es sieht auf den ersten Blick fast so aus, als hätte die Arbeitgeberseite hier auf der ganzen Ebene gewonnen. Oder etwa doch nicht? So ganz sicher bin ich mir nicht. Die Dienste sind in fast allen Depots extrem auf Kante genäht. Erst im verkehrsreichen Sommerhalbjahr 2026 wird sich wirklich zeigen, ob die proklamierten Optimierungen ihr Versprechen einhalten können. Erste Folgen und Folgekosten sind bereits aufgebrochen. Vom Lokpersonal und der Einteilung haben wir diverse Rückmeldungen erhalten, dass eng geplante Touren gerne mal «platzen». Aber vermutlich wird auch einer negativen Bilanz wie gewohnt ein positiver Spin verpasst werden, ganz nach dem Motto: «Es wird gespart, koste es, was es wolle.» Das spielt aber nicht wirklich eine Rolle. Einer effektiven Mitsprache beraubt, wird das betroffene Personal wohl einfach mit den Füßen abstimmen.

So erreichten uns auch enttäuschte Beiträge: Der VSLF könne ja gar nichts bewirken, das System GAV mit Friedenspflicht sei ein goldener Käfig und das Personal einseitig auf den Goodwill des Arbeitgebers angewiesen.

Tatsache ist, dass das Management in Kombination mit IT-Systemen den Parameter «Anstand» nicht mehr beachtet. Die Folge sind Dienste, die das Personal aus menschlichen Gründen dazu zwingen, den Betriebsablauf zu behindern. Es ist noch nicht vorbei, es beginnt erst. Und der Preis könnte für alle hoch sein, denn Loyalität geht in beide Richtungen. Wenn Eisenbahner zu Angestellten werden, sind diese weder der Pünktlichkeit noch dem Verkehrsaufkommen verpflichtet.

Die Lokführer:innen werden sich damit schwertun zu lernen, wie man tiefe Wertschätzung in qualitativ minderwertige Arbeit ummünzt. Aber lernen werden sie es, früher oder später.

### Der Blog bleibt online

Wir möchten auch Lesern des LocoFolio, die den Blog bis jetzt nicht besucht haben, die Möglichkeit geben, die Gedanken des Lokpersonals zum Einsatzkonzept 2.0 zu lesen. Siehe QR-Code. Wer noch einen Beitrag verfassen möchte, kann dies auch gerne weiterhin tun. Es ist garantiert, die Beiträge werden weitherum gelesen. Danke.

# Sinnvolle Personalplanung

**Raoul Fassbind, Präsident VSLF**

Die Debatte um das Einsatzkonzept ZF 2.0 bei SBB  
Personenverkehr befeuert die Diskussion, wie eine sinnvolle Personalplanung zu entwickeln ist.



Mit dem Argument, dass das Lokpersonal von SBB Produktion Personenverkehr effizienter werden muss, wird seit Monaten vehement ein Konzept durchgedrückt, welches in gewissen Regionen aufgrund hoher Monotonie für gewaltigen Unmut beim Lokpersonal sorgt. In anderen Regionen fällt auf, dass so viele unproduktive Dienstfahrten verplant sind wie noch nie zuvor. Weshalb also die gewaltige Differenz zwischen einzelnen Standorten?

Dazu benötigt es einen Blick in die Geschichtsbücher. Bis in die 90er Jahre des letzten Jahrhunderts wurde, mit Ausnahme der Privatbahnen auf ihren eigenen Strecken, der Bahnverkehr von der SBB gesamtheitlich erbracht. Dies beinhaltete allen Personen- und Güterverkehr, Rangierleistungen, Züge der Infrastruktur und jeglichen Sonderverkehr, welchen es damals noch gab. Dass die damaligen Strukturen eines Staatsbetriebs nicht unbedingt eine produktive Arbeitsgestaltung und die perfekte Grösse eines

Personalkörpers hervorbringen, liegt in der Natur der Sache.

Die hohen Kosten des Staatsbetriebs und die Liberalisierungsträume der 90er förderten politische Stossrichtungen für eine Auflösung der damaligen SBB. Dies resultierte in der Divisionalisierung mit einer Trennung in Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur, Immobilien und Konzern. Anfänglich nur administrativ, entfernten sich die Divisionen im Laufe der Jahre immer weiter voneinander. Integriertes, übergreifendes Know-how ging verloren, Konkurrenzdenken entstand. Verstärkt wurde dies aufgrund des Landverkehrsabkommens, welches die Übernahme von EU-Normen vorsieht. Unter anderem darf die Infrastruktur grundsätzlich eigentlich in keiner Verbindung mehr mit einer Eisenbahnverkehrsunternehmung wie Personenverkehr oder Cargo stehen. Zudem muss das Netz für alle EVU frei zugänglich sein. Die Schweiz strebt hier mittlerweile eine eigene Lösung an. Während der Güterverkehr mittlerweile

vollständig liberalisiert ist, wird im Personenverkehr mittels Regional- und Fernverkehrskonzessionen Protektionismus gegenüber ausländischen EVU betrieben. Dies wird durch das Tarifmodell für die Fahrtickets unterstützt. Dies kann durchaus sinnvoll sein, da die Qualitätsansprüche der Schweizer Bahnkundschaft relativ hoch sind. Denn was noch immer gleich ist wie bei der alten SBB, ist, dass Betrieb und Unterhalt der Eisenbahn sehr teuer sind und Sparversuche sich immer direkt auf die Qualität durchschlagen.

Weshalb gibt es dennoch ständige Versuche, das Lokpersonal irgendwie sinnvoll einzusetzen? Der Güterverkehr wurde auf diverse Unternehmen aufgesplittet und Cargo national leidet aufgrund der Deindustrialisierung, der teuren Produktion und der unflexiblen Betriebsabwicklung stark unter wegbrechenden Verkehren. Eine Zusammenarbeit mit der Tochterfirma SBB Cargo International, welche sich auf den Transitzüterverkehr konzentriert, findet kaum mehr statt. Andere EVU sind ohnehin direkte Konkurrenten, man geht sich weitgehend aus dem Weg.

Auch der Personenverkehr ist von einer starken Aufsplittung der Produktion betroffen. Um den Kantonen günstigere Verkehre anbieten zu können, wurden diverse Tochterfirmen gegründet, welche eine schlankere Organisationsstruktur aufweisen und das Lohnniveau tiefer halten. Auch die Arbeitsbedingungen wurden teilweise «optimiert», weshalb unterschiedliche Bestimmungen für denselben Beruf entwickelt wurden. Da sich diese Differenz nicht in einer gemeinsamen Planung abbilden liess, wurde das Lokpersonal schlicht aufgeteilt. Während beispielsweise das SBB-Lokpersonal in der Ostschweiz

ausserhalb der S-Bahn Zürich keinen Regionalverkehr mehr kennt, darf das Turbo-Lokpersonal an kaum einem Bahnhof durchfahren. Es hat also den aufwändigeren Beruf trotz des tieferen Lohnniveaus. Ein Relikt aus der Zeit, als man dachte, der Fernverkehr sei hochwertiger. Aber auch bei der Zusammenarbeit zwischen SBB P und Turbo gibt es mittlerweile Kooperationen, darauf komme ich später.

“ **Nicht das Lokpersonal ist zu unflexibel, sondern das System ist zu zerstückelt.** ”

Zuerst noch ein Blick auf die weitere Entwicklung im Personenverkehr mit Fokus auf den Fernverkehr. Früher waren die Privatbahnen tendenziell im Besitz der Kantone, ihr Betrieb und Unterhalt wurde auch dort vom Eigner finanziert. Mit der Einführung der Regionalverkehrskonzessionen durften sie keine Gewinne in diesem Bereich mehr einfahren. Dies führte zu grossen Bilanzschulden, welche sie nicht selbst ausmerzen konnten. Deshalb wurde der Einstieg in den Fernverkehr notwendig, welcher eigenwirtschaftlich betrieben wird und Gewinne realisieren darf. Im Rahmen der Neuvergabe der Fernverkehrskonzession wurden im Jahr 2017 zuerst Konkurrenzsituationen diskutiert, mittlerweile besitzt aber immer noch die SBB das Monopol; sie lässt aber die EVU BLS und SOB im Auftrag einzelne Linien betreiben und garantiert ihnen so, dass keine Verluste entstehen. Die rentableren Strecken betreibt die SBB natürlich selbst.

Erstaunlich ist, dass auch trotz dieses Konstrukts noch immer der Ansatz verfolgt wird, dass die EVU ihr Lokpersonal sehr strikt getrennt verplanen. Mit Ausnahmen natürlich. Man hat erkannt, dass es doch nicht ganz überall Sinn macht. In Erstfeld hat man es beispielsweise geschafft, alles aus einem Guss zu planen. Aber die EVU sind nicht glücklich damit. Die verschiedenen Zeiterfassungssysteme und Führungstools führen zu unhandlichem Datenaustausch, teilweise sogar händisch per Exceltabelle.

Dies ändert sich zwischen der SOB und der SBB in naher Zukunft zwar nicht, jedoch werden immer mehr Tochterfirmen der SBB bald das neue «Haus-Planungssystem» IVU. rail verwenden und somit kongruent und synergetisch Personal und Fahrzeuge aus einem Guss planen und einteilen können. Dies betrifft auch die verschiedenen Kategorien an Lokpersonal, welche bei der SBB unter verschiedenen Unterabteilungen angestellt sind. Die SBB schafft sich mit der Beschaffung dieses Programms unglaubliche Möglichkeiten, ihr Lok- und Rangierpersonal viel gesamtheitlicher und einheitlicher verplanen und einsetzen zu können. Es wäre fahrlässig, diese gewaltigen Synergien nicht zu nutzen und das immense Effizienzsteigerungspotenzial brachliegen zu lassen. Die SBB könnte einerseits viel effizientere und produktivere Touren gestalten als heute, sie könnte aber auch umfangreich die Vielspurigkeiten bei der Planung, Einteilung, Disposition und vor allem der Verwaltung stark reduzieren. Begünstigt würde dies auch aufgrund von zunehmend homologisierten Fahrzeugeinsätzen. Die steigende Personalmotivation und die reduzierte Monotonie wären

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](mailto:locofolio@vslf.com)  
Hau in die Tasten -  
Wir freuen uns auf deine Zeilen!

**LocoFolio**

**VSLF+**

zudem weitere positive Effekte. Auch das Aufrechterhalten eines vernetzten Know-hows im Bahnbetrieb wäre eine zusätzlich zu erwartende positive Auswirkung.

Es gibt bis dorthin jedoch einige administrative Hürden auszumergen, es wären auch monetäre Startinvestitionen zu tätigen. In der jüngeren Vergangenheit war es Usus, die Kompetenzen des Lokpersonals bedarfsabhängig zu entwickeln. Dies führte zu sehr kleinteiligen Kundigkeiten, altes Know-how wurde dabei kaum oder gar nicht konserviert. Zwar kann das Lokpersonal mit relativ wenig Aufwand auf einen grossmehrheitlichen Stadler-Fahrzeugpark blicken, es sind dort jedoch stets noch aufwändige Fahrzeugkurse zu besuchen. Obschon sich diese Fahrzeuge seit 25 Jahren grundsätzlich relativ ähnlich wären. Diese Regel entstand in einer Zeit, als die Fahrzeuge mechanisch waren und das Lokpersonal Störungen noch handwerklich beheben musste. In der Ära elektronischer Fahrzeuge, an welchen nur noch Resets mit Unterstützung eines Helpdesks durchgeführt werden, wirkt dies etwas aus der Zeit gefallen. Wobei, es gibt anscheinend auch hochkomplexe moderne Fahrzeuge, eine Art fahrende Rechenzentren ...

In Zukunft wird sich – mit Ausnahme des kleinen Einkaufsausflugs nach Deutschland vom letzten Herbst – am Stadler-Standard so bald kaum etwas ändern. Ältere Fahrzeuge scheiden zudem je länger, je mehr aus. Auch die Normierung auf europäischer Ebene wird die Fahrzeuge einander immer mehr angleichen. Und sogar SBB Cargo hat eine üppige Bestellung an neuen Lokomotiven bei Stadler in den Büchern.

Etwas anders sieht es bei den Streckenkundigkeiten aus. Auch dort wurde beim Lokpersonal auf Bedarf reduziert; also behalten, was noch gebraucht wird, und höchstens das ausgebildet, was gerade benötigt wird. Aber die administrativen Hürden sind dort relativ hoch. Immerhin kann man zwar mittlerweile die Hälfte der Instruktionsfahrten per Video machen, eine Strecke lernt man trotzdem immer erst beim Fahren kennen. In der Vergangenheit war jeder Bahnhof mit gewissen Eigenheiten ausgestattet, welche ein Kennenlernen erst notwendig machten. Und anders als in anderen Ländern kennt die Schweiz auch keine einheitliche Signaldistanz. Die Signale hängen in der Regel gerade



irgendwo, wo es passt. Das ist auch nicht förderlich, um das vereinfachte Kennenlernen einer Strecke zu fördern. Hier erweist die Infrastruktur den EVU einen Bärendienst. Aber in dieser Situation könnte die Normierung auf ETCS-Standard immerhin einen kleinen Lichtblick generieren. Wenn alle Strecken mit demselben System nach denselben Grundsätzen design sind, braucht es theoretisch keine Streckenkundigkeiten mehr. Aber das wird vermutlich erst nach dem Jahr 2100 der Fall sein. Aber vielleicht fahren wir bis dann ja auch automatisch ... Was wären zudem noch weitere

“ **Es würde sich lohnen, den Personaleinsatz des Lokpersonals in der Schweiz grundlegend neu zu denken.** ”

denkbare Szenarien in einem sinnvollen Personaleinsatz? Da auch die Arbeitsbedingungen und Planungsgrundsätze nicht bei allen Tochterunternehmen kongruent sind, stellt sich die Frage, ob man diese weiterentwickeln und auch auf einen generischen Standard bringen soll. Grundsätzlich würde das Lokpersonal ja mehrheitlich denselben Beruf ausüben. Die EVU argumentieren hier jeweils mit der Kostenfrage. Die

Tochterunternehmen produzieren günstiger, da ihre Regelungen einen flexibleren und ausgereizteren Einsatz zulassen würden. Ich zweifle dies an. Sie haben nur eine Produktion geschaffen aus einem Bereich, welcher bei der SBB wegbrach. Sie produzieren also günstiger auf Kosten des Mutterhauses. Dieses Argument würde mit einer ganzheitlichen Einteilung und sinnvollen Touren wegbrechen. Es würde keine Rolle mehr spielen, wer «vorne» sitzt.

Macht es unter dieser Voraussetzung überhaupt noch Sinn, dass das Lokpersonal bei jeder Unternehmung separat angestellt ist? Wäre dann nicht mehr Nutzen vorhanden, wenn das Lokpersonal in einem Poolsystem nach österreichischem Vorbild geführt und geplant wird? Oder wäre es sogar noch interessanter, das Lokpersonal extern zu verwalten und in den benötigten Regionen bedarfsgerecht einzusetzen? Man kennt es ein bisschen bei der SBB, wo mit gezieltem Personalausleih Spitzen abgedeckt werden und gerne auch ein paar arbeitsrechtliche Regularien «optimiert» werden. Welches Lohnniveau wäre dann marktgerecht und welche arbeitsspezifischen Vorgaben müssten erfüllt werden? Würde es den Bahnen so endlich gelingen, die richtige Menge an Lokpersonal zur richtigen Zeit am richtigen Ort einzusetzen? Es wäre aber auf jeden Fall einen Versuch wert, sich mit einigen zukünftigen Szenarien auseinanderzusetzen, statt die fortlaufende kleinteilige und fragmentierte Bewirtschaftung für ein und denselben Beruf fortzuführen. Auch wenn beispielsweise SBB Personenverkehr mit seinem neuen Einteilungstool argumentiert, dass die Bedürfnisse junger Dienstangestellter viel besser berücksichtigt werden können, so funktioniert dies stets erst ab einer gewissen kritischen Standortgrösse. Und solange sich die Bahnen den Luxus erlauben (müssen), an einem Ort mehrere getrennte Produktionen aufrechtzuerhalten, wird diese Grösse nie erreicht. Die Bedürfnisse des Personals können also nicht abgebildet werden und sämtliche Effizienzsteigerungen werden nicht in Fülle erreicht. Es würde sich also lohnen, den Personaleinsatz des Lokpersonals in der Schweiz grundlegend neu zu denken und neue Ansätze zuzulassen. Nicht nur für das Lokpersonal, vor allem auch für die Bahnen. 🐣

# Abstimmungsergebnis der Delegiertenversammlung des VSLF zur neuen BAR P 131.3 bei SBB PP-BP-ZFR

## Vorstand VSLF

Am Mittwoch, 18.03.26, war der Einsendeschluss zur Delegiertenversammlung über die Abstimmung der neuen Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelung BAR des Lokpersonals bei SBB Personenverkehr.

Die Wahlbeteiligung lag bei sehr hohen 88%. Dabei wurde die neue BAR P 131.3 mit 75% JA aller gültigen Stimmen deutlich angenommen. Dieses Ergebnis ist ein klares Zeichen der Wertschätzung für die Arbeit

der Verhandlungsdelegation. Der Vorstand VSLF bedankt sich herzlich bei allen, die sich die Zeit genommen haben, sich vertieft mit der Thematik auseinanderzusetzen. Es zeigt auch auf, dass die Weiterentwicklung der BAR nachvollzogen werden kann und wie das Bedürfnis der SBB nach zukünftigen Arbeitsmodellen gestützt wird. Die neuen BAR sollen in zwei Schritten eingeführt werden: Ende 2026 und voraussichtlich Ende 2027. Sie beinhalten unter anderem klare

Grenzwerte für die Dienstplanung mit dem neuen Einteilungssystem IVU.rail, eine verbesserte Regelung bei Arbeitsunterbrechungen sowie Anpassungen bei der Ausgestaltung der Nebenarbeitszeit.

Es gilt nun noch abzuwarten, wie die Mitglieder und Verantwortlichen der weiteren Verbände und Gewerkschaften entscheiden. Die Delegierten des VSLF haben hierbei ein deutliches Zeichen gesetzt, wo die Bedürfnisse des Lokpersonals bei SBB Personenverkehr liegen.

Auf unserer Homepage sind die neuen BAR sowie ein Vergleich zwischen Alt und Neu aufgeschaltet, siehe QR-Code.



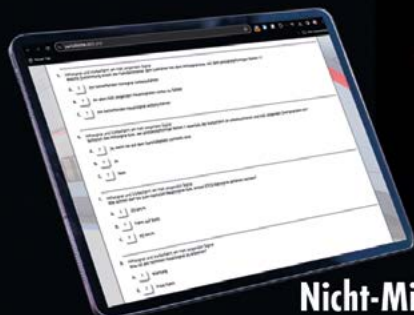
## Einführung von IPP verzögert sich

Gemäss der Information von Samuel Rindlisbacher auf der Plattform «Bahnproduktion aktuell» vom 13. Mai, verzögert sich die Einführung der Einteilungssoftware IPP, die dereinst SOPRE ablösen soll, bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2028. Mit dieser Nachricht entwickelt sich IPP, wie vom Lokpersonal vorhergesehen, langsam vom SOPRE-Gegenentwurf zu SOPRE 2.0. Anscheinend führt auch die Strategie, ein Einteilungsprogramm «as is» bei IVU.rail zu bestellen und dann die internen Regelwerke darauf anzupassen, bei der SBB nicht zwingend schneller zum gewünschten Erfolg.🐦



# 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



# Abstimmungsergebnis der Delegiertenversammlung zur BAR Lokpersonal SBB P 131.3

Rahel Wyss, Vorstand VSLF SBB P,  
Mitglied der Verhandlungsdelegation

Wie bereits mehrfach via Newsletter berichtet, war der Verlauf der Verhandlungen zu der BAR Lokpersonal SBB P 131.3 alles andere als optimal. Auf dieser Grundlage war es wenig erstaunlich, dass die Mehrheit der Lokführerinnen und Lokführer nach Verhandlungsabschluss der neuen BAR so ganz und gar nichts Positives abgewinnen konnte. Umso erstaunlicher war, dass sie am Ende doch mit einem JA-Stimmen-Anteil von 75% angenommen wurde.

Wie kam es dazu?

Nach zehn Monaten der Verhandlungen stand eine neue BAR für das Lokpersonal von SBB Personenverkehr. Der Verlauf dieser Verhandlungen könnte auch als interessant beschrieben werden: Anfänglich wurden sie aufgrund von gewünschten Zeitfenstern anstelle von Touren seitens SBB gefordert. In der Folge kristallisierte sich aber immer mehr heraus, dass mit der Einführung von IVU.rail auch eklantante Missstände für das Lokpersonal in den bestehenden Regelwerken zutage gefördert würden. Das erzielte Verhandlungsergebnis lässt sich am Ende als klassischer schweizerischer Kompromiss einordnen: Die SBB kann ihr neues Einteilungstool auf Basis einer überarbeiteten und nachhaltigen BAR einführen – das Lokpersonal hat im Gegenzug mehr Verlässlichkeit in Bezug auf Einteilung und Privatleben gewonnen. Viele der heutigen Probleme mit Tourenänderungen und Reservetagen, denen erst sehr kurzfristig spezifische Dienste zugeordnet werden, gehören damit der Vergangenheit an.

## Hohe Zustimmung trotz Unmut

Selbstverständlich war die Kommunikation des VSLF während der Verhandlungen mitunter auch darauf ausgerichtet, den Druck auf die SBB

hoch zu halten. Umso schwieriger war es für das Lokpersonal im Allgemeinen und für die Delegierten im Speziellen, das Ergebnis neutral einzuordnen. Die Infoveranstaltungen förderten dabei viele interessante Diskussionen zutage. So wurden zwar die Verhandlungsergebnisse von den meisten im Grossen und Ganzen als wertvoll erachtet, gleichzeitig herrschte aber ein derart grosser Unmut gegenüber der SBB, dass nicht wenige erwogen, die BAR deshalb

„  
**Unseren Mitgliedern  
gebührt höchster Respekt.  
Sie haben erkannt, dass  
es nichts bringt, sich  
ins eigene Fleisch zu  
schneiden, nur um der  
SBB eins auszuwischen.**“

abzulehnen. Viele unserer Delegierten setzten sich aber mit grossem Engagement mit den Erwartungen und Konsequenzen auseinander. Am Ende wurden die BAR mit 75% angenommen –  $\frac{3}{4}$  der Delegierten sprach sich für die Vorteile des neuen Regelwerks aus,  $\frac{1}{4}$  der Delegierten rebellierte standhaft gegen das Vorgehen der SBB.

## Es bleiben viele Baustellen

Die Rebellion ist aus Sicht des Vorstands genauso wichtig wie die vernünftige Betrachtung der Situation. So sind die derzeitigen Missstände beim Lokpersonal vielfältig. Neben der Einführung des neuen Einsatzkonzepts war die Lohnverhandlung des vergangenen Herbstes miserabel, die Zulagenverhandlung zieht sich grundlos in die Länge, die Dienstzuteilung des Folgetags wird vermehrt erst nach Feierabend veröffentlicht und die Streichung von Dienstfahrten bei Arbeitsbeginn und -ende setzt der Stimmung den Deckel auf.

Auf dieser Grundlage wäre selbst eine Ablehnung der neuen BAR nachvollziehbar gewesen – einfach nur, um zu zeigen, dass wir mit unseren Arbeitsbedingungen nicht zufrieden sind! Unseren Mitgliedern gebührt somit höchster Respekt. Sie haben erkannt, dass es nichts bringt, sich ins eigene Fleisch zu schneiden, nur um der SBB «eins auszuwischen».

Die neue BAR zu versenken, trifft das Lokpersonal selbst schlussendlich viel härter als die SBB. Im Falle einer Ablehnung wäre höchst fraglich, ob sich die SBB auf Nachverhandlungen einlässt oder ob sie sich doch dazu entscheidet, mit der alten BAR durchaus leben zu können und deren Lücken gut auszunützen.

## Begleitgremium überwacht künftig Einhaltung der BAR

Für den Fall, dass die neue BAR eingeführt werden, wurde die Installation eines Begleitgremiums zugesichert. Dieses wird mit Argusaugen darüber wachen, dass die verhandelten Parameter eingehalten und Verfehlungen zeitnah korrigiert werden. Es ist jedoch noch offen, ob sie tatsächlich eingeführt werden; zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses liegen leider weder von SEV / LPV noch von transfair Abstimmungsergebnisse vor – und dies anderthalb Monate nach der Abstimmung des VSLF. An dieser Stelle ist festzuhalten, dass der VSLF über 50% des Lokpersonals bei SBB Personenverkehr vertritt und seine Delegierten die Abstimmung deutlich angenommen haben. Dies zeigt sehr klar, wo die Mehrheit des Lokpersonals bei SBB P seine Prioritäten setzt.

Die Abstimmungsunterlagen sind nach wie vor auf der Homepage des VSLF aufgeschaltet. 🍷

# Kein Ende in Sicht bei der Endkontrolle

Simon Steinmann,  
Präsident VSLF Sektion Ostschweiz

Vor der Abstellung eines Zuges kontrolliert das Lokpersonal den Fahrgastraum auf Reisende, welche den Ausstieg verpasst haben. Dabei trifft es immer wieder auf schlafende Fahrgäste, die sich nicht wecken lassen. Dies wird dann oft ein Fall für die Polizei. Diese hat sich aber für grundsätzlich nicht zuständig erklärt. Eine SBB-Fachgruppe befasste sich 2025 mit dem Thema, kam aber leider zu einem für das Lokpersonal nicht akzeptablen Ergebnis.

## Die Fachgruppe Weckdienst

Das Dossier der Fachgruppe «KWS-ID 2506» wurde mir zugespielt. In ihr wirkten 14 Mitarbeiter:innen der SBB aus verschiedenen Abteilungen mit, auch aus den oberen Echelons der Zugführung. Die Hauptprobleme sind einerseits, dass die Polizei sich im Fall von Reisenden, die sich nicht wecken lassen, für grundsätzlich nicht zuständig erklärt hat, da dies Ressourcen bindet und Kosten verursacht. Andererseits will auch SBB Infra möglichst nichts mit der Angelegenheit zu tun haben, das sei ja schliesslich ein Problem des jeweiligen EVU.

Die für das Lokpersonal bedeutendste Schlussfolgerung dieser Fachgruppe: Das Lokpersonal wird am Weiterbildungstag 1 ZFR 2026 nun «befähigt», schlafende Reisende zu wecken. Brisant dabei: Nachdem jahrelang gepredigt wurde, dass wir aufgebrachte Kund:innen möglichst nicht anfassen sollen,

werden wir nun informiert, dass wir schlafende Reisende wecken dürfen, indem wir sie an der Schulter antippen bzw. leicht schütteln. Warum jetzt im Zusammenhang mit schlafenden Fahrgästen alles anders sein soll als bei wachen, erschliesst sich mir nicht so ganz ...

Neu soll ausserdem bei Fahrgästen, die sich nicht wecken lassen, je nach Situation der Meldeweg über das TCC gewählt werden, denn die Infrastruktur will, wie schon erwähnt, am liebsten nichts mit Reisenden zu tun haben. Nur: Wenn Züge wegen Tiefschläfer:innen im Bahnhof blockiert sind, bleibt SBB Infra wohl kaum aussen vor. Ganz so kinderleicht lässt sich das Problem nicht auf die EVU abwälzen,

auch wenn das bei der Infrastruktur mittlerweile das Standardvorgehen für jegliche Probleme darstellt.

## Kontrolle ist nicht gleich Räumung

Es ist gut und recht, dass die (Transport-) Polizei nicht für das Wecken schlafender Fahrgäste zuständig sein will. Aber warum sollte ausgerechnet das Lokpersonal zuständig sein? Wohl einfach, weil wir praktischerweise schon vor Ort sind. Was nun folgt, ist mehr als nur Wortklauberei: Es ist eine **Endkontrolle**, keine **Endräumung**. Das Lokpersonal stellt Reisende im Zug nur fest, von Wecken und Hinausbegleiten war dabei bisher nie die Rede. In Zeiten, in denen Zugbegleiter:innen regelmässig tätlich angegriffen und wegen läppischer 60 € sogar totgeschlagen werden (Fall Serkan C. in Deutschland), käme es mir nicht im Traum in den Sinn, schlafende Reisende anzufassen, egal ob

**KWS-Dossier  
Weckdienst im Zug**

KWS-ID: 2506

ich das jetzt darf oder nicht. Wer durch lautes Zurufen allein nicht aufwacht, hat meistens erheblich zu viel Alkohol oder sonstige Drogen konsumiert. Eine solche Person im Alleingang zu wecken, stellt ein unkalkulierbares Risiko dar, welches das Lokpersonal nicht in Kauf nehmen muss. Kosten hin oder her.

Anders als das SBB-Personal darf die Polizei verhältnismässige Gewalt anwenden, trägt Schutzwesten, hat Reizstoff, Taser und Schusswaffen dabei und wenn man ihren Anweisungen zu viel Widerstand leistet, endet die Nacht mit Handschellen und Gewahrsamszelle. Am nächsten Morgen blüht dann eventuell noch ein Termin beim Staatsanwalt. Darum wird, im Gegensatz zu unserer freundlichen Bitte, auch Folge geleistet, wenn Polizist:innen befehlen: **«Polizei, Endstation! Jetzt sofort aussteigen!»** Einmal mehr versucht man also, dem Lokpersonal eine Tätigkeit aufzubürden, für die es weder angestellt noch ausgerüstet ist, damit alle anderen es schön einfach und billig haben. So nicht!

## Wozu haben wir zwei Sicherheitsdienste?

Zumindest in der Ostschweiz hat die SBB mit Transsicura und Securitas nicht nur einen, sondern sogar zwei (!) interne Sicherheitsdienste. Genau für solche Einsätze sind die Jungs und Mädels in Lemongrün da, am Zürcher HB braucht man genau ihretwegen seltenst die Polizei. In einem Club wird man schliesslich auch nicht vom DJ oder der Barkeeperin rausgeworfen, sondern vom Türsteher.

Die Patrouillen von Transsicura/Securitas sind, wie vom VSLF auch schon gefordert, für **jede** kundendienstliche Endkontrolle fix einzuteilen, am Perron, nicht im Gleisfeld. Wenn sie woanders dringlich gebraucht werden, bietet sich als Rückfallebene das Vieraugenprinzip an. Wenn das Lokpersonal dann Fahrgäste durch Zurufen nicht wach bekommt, bleibt der Zug halt, wo er ist, bis jemand mit passender Ausbildung sich der Sache annimmt.

Das Thema lässt uns seit mindestens einem Jahrzehnt nicht los. Können wir endlich eine definitive Lösung finden und das Geschäft ad acta legen? Braucht es erst schwerverletzte oder gar tote Lokführer:innen, bis man die Endräumung ohne uns regeln kann? «Er war doch weisungsbefugt» will ich nicht auf meinem Grabstein lesen ... 🙄

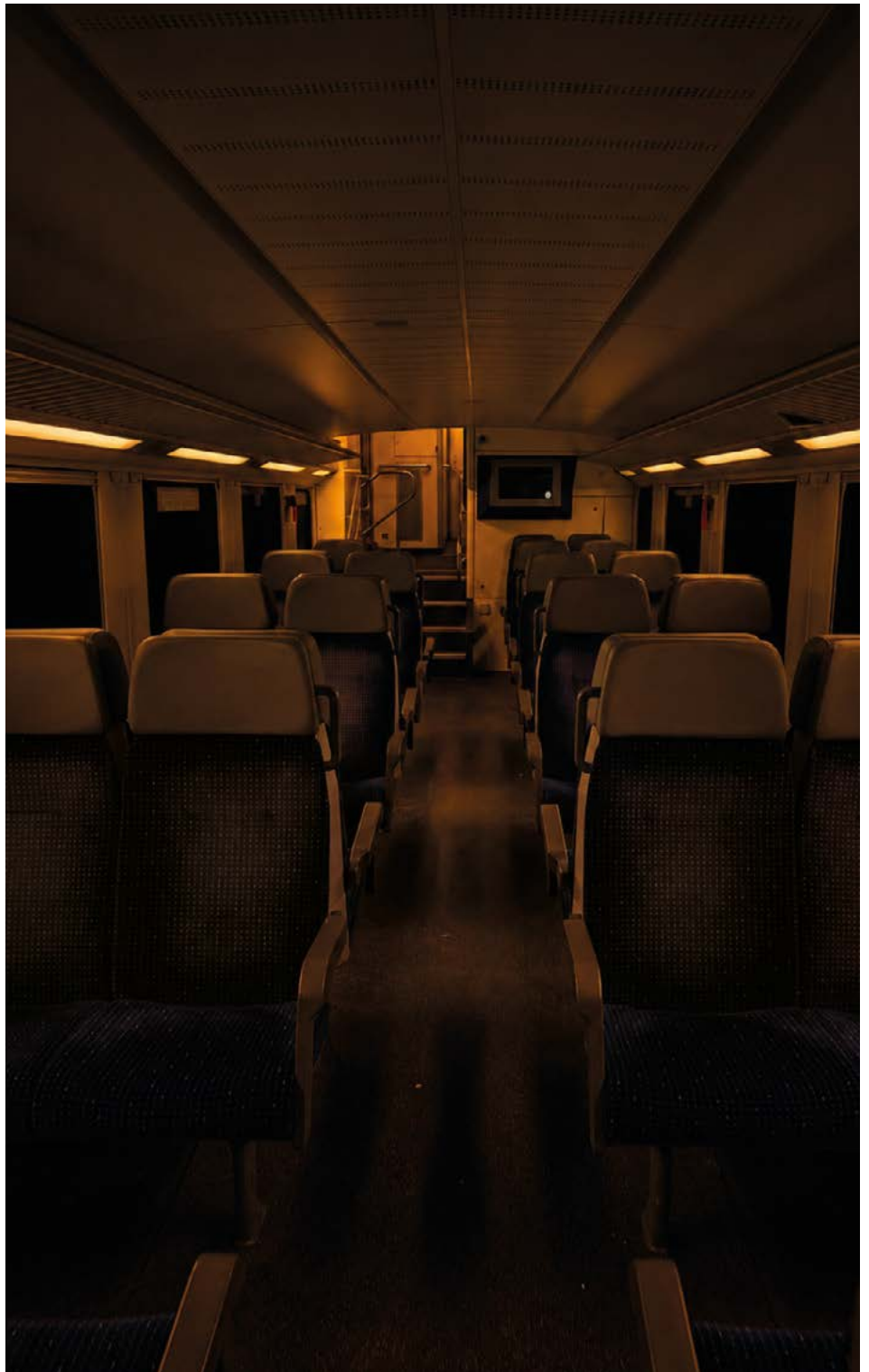
Bei gewissen im Dossier getroffenen Aussagen stehen einem echt die Haare zu Berge. Hier eine Auswahl:

*"Weckdienst ist ein sehr emotionales Thema. Im Vordergrund steht der Selbstschutz beim Personal aber das kann im Thema Weckdienst oft falsch angewendet werden. Eine schlafende Person zu wecken, ist keine Bedrohungslage. Gesunder Menschenverstand ist gefragt."*

*"Lf hat ein Rückstellzeit, wenn er nicht fertig ist und es Verspätungen geben könnte, dann ruft er BZ an aber ob Person in Zug ist interessiert BZ nicht dass sollte doch die EVU interessieren."*

*"Lf melden sich in BZ und melden eine schlafende Person, ohne etwas zu unternehmen – das sind diese Lf die ihren Job besser machen können, denn der Weckdienst gehört zur Endkontrolle. Hier sollte FdI sensibilisiert sein, nachzufragen «bist du wirklich bedroht? ist die Situation wirklich gefährlich?»"*

*"Ein klares Commitment das alle an diesem Thema zielorientiert weiterarbeiten. Wenn das nicht funktioniert dann bleibt das Problem bei Infrastruktur auch wenn es kein Infra Problem ist"*



# Dienstfahrtenoptimierung

## Prozessgruppe VSLF

Bei SBB Personenverkehr werden neuerdings konsequent alle Dienstfahrten entfernt, welche nicht angetreten werden. Diese Regelung ist grundsätzlich nicht neu, sie wurde in der Vergangenheit jedoch nicht konsequent angewendet. Der Grund hierfür war die eigentliche Win-win-Situation für beide Parteien. Das Lokpersonal konnte optimiert zum Arbeitseinsatz anreisen, die SBB sich bestenfalls viele Taxikosten sparen.

Wenn also beispielsweise eine Dienstfahrt mit dem Taxi erfolgt, der Angestellte aber mit seinem Fahrrad schneller am Zielort ist, wurde die Lenkung verständigt und das Taxi abbestellt. Die SBB spart Taxigeld, das Lokpersonal kann etwas länger schlafen. Neu wird die Zeit für die ursprüngliche Taxifahrt nicht mehr in die Tour eingeteilt. SBB P gibt vor, dass die Zeit im Hintergrund im Rahmen der 36-Stunden-Regelung erhalten bleibt, die Nachvollziehbarkeit wird jedoch nur im unübersichtlichen Personalstundennachweis ermöglicht.

Die Verantwortlichkeit wird auf das Lokpersonal übertragen, da die Verkürzung der Reisezeit ein Wunsch des Angestellten ist. Die allfälligen Zulagen für die verkürzte Zeit fallen ersatzlos weg, auch wenn dennoch eine Zeit für die Verschiebung stattfindet. In gewissen Fällen wird die Zeit auch ersatzlos gestrichen.

Auch sogenannte Dreiecksfahrten sind betroffen, falls das Lokpersonal

den Wohnort zwischen Anstellungsdepot und dem ersten Einsatzort hat. Auch wenn die Reisezeit die ursprüngliche Zeit für die Dienstfahrt übersteigt, besteht kein höherer Anspruch. Der Arbeitgeber ist nur verantwortlich für die Verschiebung zwischen den Arbeitsorten, private Reisen und «Tourenoptimierungen» fallen nicht in seine Zuständigkeit und erfolgen auf Anliegen des Angestellten.

Auch die präzise Kontrolle über die korrekte Zeitabrechnung und die Nachvollziehbarkeit über allfällige Konflikte mit dem Arbeitszeitgesetz kommt grundsätzlich beim Personal zu liegen, welches die Anpassung der Tour wünscht. Beispielsweise wäre es möglich, bei einem knappen Übergang am Tourenanfang bereits mitzuteilen, dass man einen anderen Heimweg wählt. Falls dann eine relativ lange Dienstfahrt wegfällt und die Einteilung am Folgetag aufgrund des früheren Tourenendes noch um einen früheren Dienstantritt bittet, können wirkliche Konflikte entstehen. Die offiziellen Überwachungsmechanismen wirken in solchen Fällen nicht mehr.

Das konsequente Anwenden dieser Regelung zeugt vom rauer werdenden Umgang beim Lokpersonal und dem schärferen Ton. Die Anwendung der Regelung ist jedoch nur möglich, solange das Lokpersonal treu und ehrlich seine Tourenanpassungen auch kommuniziert. Ob mit diesem

Umgang die Zusammenarbeit zwischen Lenkung/Einteilung und Lokpersonal weiter leiden wird und sich das Pflichtbewusstsein des Lokpersonals verändert, wird die nahe Zukunft zeigen.

Es ist davon auszugehen, dass dann wieder eine kollektive Androhung von disziplinarischen und/oder juristischen Massnahmen die Folge sein wird.

Was dann übrig bleibt, ist die Wirkung von steigender Akademisierung und konsequenter Anwendung von effizienzmaximierenden Management-

prozessen. Die kollegiale Kultur und die Loyalität gegenüber dem Arbeitgeber wird untergraben und reduziert. Ob der Verlust an wichtigen Faktoren wie Bereitschaft zu zusätzlichen Arbeiten und das «Feu sacré» für den Beruf am Schluss nicht grössere finanzielle Auswirkungen haben als die Einsparung von ein paar Rappen an Zulagen, lässt sich schwer nachvollziehen.

Die Statistiken und Bilanzen führen diese Werte in der Regel nicht auf. 🙄

**Zeitabrechnung\***

|                |         |
|----------------|---------|
| Schichtdauer   | 09:06 h |
| Arbeitszeit    | 08:10 h |
| Bezahlte Zeit  | 08:18 h |
| Bezahlte Pause | 00:08 h |
| Ruhezeit       | 12:06 h |

\*Angaben sind Planungsrichtwerte. Diese sind nicht verbindlich. Verbindliche Angaben sind dem SAP PSN in Industrieminuten zu entnehmen.

|                              |             |  |
|------------------------------|-------------|--|
| 09:10 Briefing               |             |  |
| 09:20 GO                     | 21332       |  |
| 09:50 Dienstfahrt            | DF          |  |
| 09:50 GOB- L2(1)             |             |  |
| 09:55 Durchgehende Besetzung | 4715/4716   |  |
| 10:05 L2(2)                  |             |  |
| 10:05 Zug                    | 4716        |  |
| 10:52 L2(2)- OUt(1)          | LF          |  |
| 10:52 Durchgehende Besetzung | 4715/4719   |  |
| 11:06 OUt(1)                 |             |  |
| 11:06 Zug                    | 4719        |  |
| 11:55 OUt(1)- L2(2)          | LF          |  |
| 11:55 Übergabe               | 4719        |  |
| 11:59 L2(2)                  | LF          |  |
| 11:59 Wegzeit                |             |  |
| 12:04 L2                     |             |  |
| 12:04 Pause                  |             |  |
| 13:00 L2(2)P(1)              |             |  |
| 13:00 Wegzeit                |             |  |
| 13:05 L2                     |             |  |
| 13:05 Übernahme              | 2624        |  |
| 13:09 L2(2)                  | LF          |  |
| 13:09 Zug                    | 2624        |  |
| 13:51 L2(2)- ZUE(A1)         | LF          |  |
| 13:51 Übergabe               | 2624        |  |
| 13:55 ZUE(A1)                | LF          |  |
| 13:55 Arbeitsunterbrechung   |             |  |
| 14:24 ZUE                    |             |  |
| 14:26 Durchgehende Besetzung | 2122/2122   |  |
| 14:35 ZUE(A)                 | LF          |  |
| 14:35 Zug                    | 2122        |  |
| 15:25 ZUE(A)- L2(2)          | LF          |  |
| 15:25 Durchgehende Besetzung | 2122/2122   |  |
| 15:35 L2(2)                  |             |  |
| 15:35 Zug                    | 2127        |  |
| 16:25 L2(2)- ZUE(A1)         | LF          |  |
| 16:25 Übergabe               | 2127        |  |
| 16:29 ZUE(A1)                | LF          |  |
| 16:46 Durchgehende Besetzung | 20453/20463 |  |
| 16:51 ZUE(A)                 | 20463       |  |
| 16:51 Zug                    | 20463       |  |
| 17:26 ZUE(A)- ZOR            | 20463/20468 |  |
| 17:26 Durchgehende Besetzung | LF          |  |
| 17:34 ZOR                    |             |  |
| 18:00 Dienstfahrt            | DF          |  |
| 18:16 ZOR- ODR               |             |  |

**Zeitabrechnung\***

|                |         |
|----------------|---------|
| Schichtdauer   | 07:49 h |
| Arbeitszeit    | 06:53 h |
| Bezahlte Zeit  | 07:01 h |
| Bezahlte Pause | 00:08 h |
| Ruhezeit       | 12:48 h |

\*Angaben sind Planungsrichtwerte. Diese sind nicht verbindlich. Verbindliche Angaben sind dem SAP PSN in Industrieminuten zu entnehmen.

|                              |             |  |
|------------------------------|-------------|--|
| 08:45 Briefing               |             |  |
| 09:55 L2                     |             |  |
| 09:55 Durchgehende Besetzung | 4715/4716   |  |
| 10:05 L2(2)                  |             |  |
| 10:05 Zug                    | 4716        |  |
| 10:52 L2(2)- OUt(1)          | LF          |  |
| 10:52 Durchgehende Besetzung | 4715/4719   |  |
| 11:06 OUt(1)                 |             |  |
| 11:06 Zug                    | 4719        |  |
| 11:55 OUt(1)- L2(2)          | LF          |  |
| 11:55 Übergabe               | 4719        |  |
| 11:59 L2(2)                  | LF          |  |
| 11:59 Wegzeit                |             |  |
| 12:04 L2                     |             |  |
| 12:04 Pause                  |             |  |
| 13:00 L2(2)P(1)              |             |  |
| 13:00 Wegzeit                |             |  |
| 13:05 L2                     |             |  |
| 13:05 Übernahme              | 2624        |  |
| 13:09 L2(2)                  | LF          |  |
| 13:09 Zug                    | 2624        |  |
| 13:51 L2(2)- ZUE(A1)         | LF          |  |
| 13:51 Übergabe               | 2624        |  |
| 13:55 ZUE(A1)                | LF          |  |
| 13:55 Arbeitsunterbrechung   |             |  |
| 14:24 ZUE                    |             |  |
| 14:26 Durchgehende Besetzung | 2122/2122   |  |
| 14:35 ZUE(A)                 | LF          |  |
| 14:35 Zug                    | 2122        |  |
| 15:25 ZUE(A)- L2(2)          | LF          |  |
| 15:25 Durchgehende Besetzung | 2122/2122   |  |
| 15:35 L2(2)                  |             |  |
| 15:35 Zug                    | 2127        |  |
| 16:25 L2(2)- ZUE(A1)         | LF          |  |
| 16:25 Übergabe               | 2127        |  |
| 16:29 ZUE(A1)                | LF          |  |
| 16:46 Durchgehende Besetzung | 20453/20463 |  |
| 16:51 ZUE(A)                 | 20463       |  |
| 16:51 Zug                    | 20463       |  |
| 17:26 ZUE(A)- ZOR            | 20463/20468 |  |
| 17:26 Durchgehende Besetzung | LF          |  |
| 17:34 ZOR                    |             |  |

# ZVV möchte sich an AFAS versuchen

## Technikgruppe VSLF

Weshalb der Versuch eines automatischen Fahrassistentensystems im Kernbereich der S-Bahn Zürich keine nützlichen Erkenntnisse hervorbringen wird.



Letzten Winter veröffentlichte der Zürcher Verkehrsverbund ZVV seine Pläne, im Kernbereich S-Bahn Zürich ein bis zwei Fahrzeuge der Serie RABe 512 mit einem automatischen Fahrassistentensystem AFAS verkehren zu lassen. Dies bedeutet, dass die Züge teilautomatisiert unterwegs sind; das Lokpersonal beschäftigt sich mit dem Abfahrtsprozess und sieht danach nur noch dem Zug beim Fahren zu. Voraussichtlich wird das Lokpersonal dabei ziemlich allein die Verantwortung für das Handeln des Zuges haben. Der ZVV erhofft sich davon, Erkenntnisse zu erlangen, wie sich ein teilautomatisierter Fahrbetrieb auf die Fahrplanstabilität auswirken kann. Was auf Anhieb als Innovationsprojekt daherkommt, ist nichts anderes als alter Wein in neuen Schläuchen und wird überhaupt keine neuen Erkenntnisse zutage fördern. Die Probleme liegen ähnlich wie beim Projekt mit AFAS bei der Südostbahn, über welches bereits ausführlich in früheren Ausgaben berichtet wurde. Der Unterschied zum ZVV liegt einzig in der Streckenwahl. Während der SOB-

Versuch sich auf eine periphere und schwach befahrene Linie beschränkt, findet der ZVV-Versuch auf viel befahrenen Strecken im Kernbereich der S-Bahn Zürich statt. Ansonsten fällt auf, dass der ZVV beabsichtigt, das einzige ETCS-Baseline-3-Fahrzeug, welches dort (nur sporadisch) zum Einsatz kommt, mit AFAS auszurüsten. Es soll also das langsamste Fahrzeug beschleunigt werden, was wiederum ETCS korrekt als Betriebshindernis einordnet. Die grossen Verzögerungen im Kernbereich S-Bahn Zürich kommen jedoch in erster Linie von den langen Passagierwechseln, also vor allem von zu kleinen und zu wenigen Türen. Die Infrastruktur kann mit ihren Zugfolgezeiten von gut 45 Sekunden problemlos den 2-minütigen Folgetakt der Züge bewältigen. Auch im komplexen Bahnhof Stadelhofen bestehen gemessen an der Zugdichte und Streckenvernetzung kaum Konflikte. Ausser ein RABe 512 fährt sehr langsam in den Bahnhof ein. Ein Blick zurück legt dar, dass ab 2014 im Rahmen der 4. Teilergänzung diverse S-Bahn-Linien neu verknüpft

und mit grosszügigen Fahrplanreserven ausgestattet wurden. Auf den Linien im Kernbereich liegt also kein Qualitätsproblem bezüglich Pünktlichkeit vor. Die Fahrgastwechsel können mit AFAS auch nicht beschleunigt werden. Ebenso könnte auch ein Projekt, welches beispielsweise das Aufrüsten der Führerstände mit Bremsprobe automatisieren würde, keine wirkliche Effizienzsteigerung bringen. Das Lokpersonal ist während der Wendezeiten ohnehin auf dem Zug und bezahlt. Das Lokpersonal würde auch hier einfach dem Zug bei der Arbeit zusehen und dabei aktiv Kompetenzen und Fertigkeiten verlieren. Auf fast keiner Linie der S-Bahn Zürich ist die zu kurze Wendezeit ein Problem, dass sich allfällige Verspätungen auf Folgezüge übertragen würden. Und im Störfall wird ohnehin vorzeitig gewendet.

Auch die oft erwähnte fachliche Unterstützung für das Lokpersonal in angeblichen Stresssituationen kann kein intrinsisches Bedürfnis des ZVV darstellen. Die meisten Lokführerinnen und Lokführer können recht gut Zug fahren. Wohl ist aber eher das Potenzial, Personalkosten in Zukunft drücken zu können, mögliches Interesse. Das Potenzial zum Kostendrücker, welches ein AFAS-Projekt fälschlicherweise verspricht, ist aber ohnehin vernachlässigbar. Es sollen im Rahmen dieser Versuche die ureigenen Kompetenzen einer hochprofessionellen Personalkategorie ersetzt werden, welche aber trotzdem auf dem Zug verbleiben muss.

Das sind schon sehr hohe Ansprüche, und extrem überflüssige dazu. Sämtliche Bahnen und Verkehrsverbünde werden nicht müde zu erwähnen, dass das Geld immer knapper wird und der politische Druck auf Effizienz stetig steigt. Und dennoch werden die sinnlosen technischen Digitalträume weitergeträumt. Ohne Rücksicht auf Nutzen, Logik, Sinnhaftigkeit, Zukunftsfähigkeit und Auswirkungen auf Personalmotivation. Es stellt sich auch die Frage, ob Infrastruktur der SBB ohnehin schon dazu bereit ist, ein AFAS-Projekt umzusetzen, oder ob noch Nachrüstung nötig ist.

Im Übrigen ist auch die SBB nicht ernsthaft an der Weiterverfolgung dieses Projekts interessiert; sie hat bereits selbst erkannt, dass dieser Versuch überhaupt keine Erkenntnisse zutage fördern wird. Man würde mit dem restlichen Verkehr einfach um

die AFAS-Versuchszüge herumfahren. Zwar wären die AFAS-Züge so sehr pünktlich und schnell dargestellt, der negative Impact auf den restlichen Verkehr wird jedoch verzerrt. Erst wenn der komplette Verkehr im Kernbereich Zürich mit AFAS verkehren würde, könnten Evidenzen generiert werden. Aber dazu fehlt wohl der Mut und ein bisschen zu teuer ist es wohl auch. Und am Schluss kommt dabei dann sowieso einmal mehr heraus, dass das Lokpersonal seine Arbeit jetzt schon extrem gut macht. Eine Weiterentwicklung von ADL und vPRO auf Echtzeitinformation würde mehr bringen, sodass das Lokpersonal sich jederzeit auf die Pläne der Leitstelle einstellen kann und dementsprechend seine Fahrweise situativ adaptieren kann. Aber das ist leider auch nicht besonders spektakulär und innovativ, nur sinnvoll. 🐣

## Äusserung aus dem SOB-Projekt AFAS irritiert

Bei den Diskussionen über die Verantwortlichkeiten bei einem teilautomatisierten Betrieb unter Betrachtung der Human and Organisational Factors HOF lässt sich ein Projektverantwortlicher mit folgendem Satz zitieren:

«Monotonie ist ein Thema – insbesondere auch im Führerstand, und es gibt entsprechende Studien. Gewisse Menschen können besser mit Monotonie umgehen und andere weniger. Dies ist Teil der Tests, welche Anwärterinnen und Anwärter vor dem Start der Ausbildung absolvieren. Das heisst, alle LF haben eine höhere Monotonietoleranz. Die Schlussfolgerung ist insofern richtig: Irgendwann ist es zu monoton. Deshalb läuft das Projekt über 1 Jahr, um genau diese Aspekte besser bewerten zu können.»

Der spannende Aspekt dahinter ist, dass die SOB dies auf einer Strecke mit 25 Minuten Fahrzeit und sechs Zwischenhalten zu eruieren versucht. Die angeblich erhöhte Monotonietoleranz des Lokpersonals bezieht sich wohl auf die Eignungsprüfung nach VTE. Dort wird etwa 15 Minuten lang ein Konzentrations-Modul durchgearbeitet, was also noch kürzer ist als der Versuch auf der S31. Es wird hier mit hypothetischen Grundlagen versucht, eine Argumentation zu konstruieren, welche am Ende die Verantwortung für die Aufrechterhaltung der Vigilanz (Wachsamkeit und Konzentration) allein beim Lokpersonal sieht.



## Das Kinderbuch für Eisenbahnfans!

Die fröhliche Geschichte und die tollen Illustrationen von «Zettchens Abenteuer» begeistern grosse und kleine Bahnfans.

Mit dem **Promo-Code RE460** erhältst du das Buch **für CHF 24.00** statt CHF 29.00 inklusive Gratis-Versand. Dazu gibt es kostenlose Sticker und Ausmalbilder.



Bestelle im Webshop:



[www.zettchen.ch](http://www.zettchen.ch)

Nachtschicht Verlag

Meisterstrasse 1, 6010 Kriens — [www.zettchen.ch](http://www.zettchen.ch) — [info@nachtschicht-verlag.ch](mailto:info@nachtschicht-verlag.ch)

# Zu viele Hierarchien verderben den Brei

**Raoul Fassbind, Präsident VSLF**

Dies gilt erst recht, wenn es eigentlich nur denselben Beruf betrifft. Einblick in die neuen Berufsbilder des Zugpersonals, unserer netten Begleiter:innen von hintertendran.

Vor mehreren Monaten wurden beim Zugpersonal neue Rollenbilder eingeführt. Einerseits werden Einzelne in die Rolle des Chefs Kundenbegleitung CKB erhoben, dies vor allem, um dem Anspruch nach gleichbleibendem Lohn gerecht zu werden. Andere verbleiben in der Rolle der Kundenbegleitung in tieferem Lohnniveau mit vereinfachtem Stellenbeschrieb. Hier wird das Lohnmaximum angepasst und der Aufstieg abgeflacht. Es besteht die Möglichkeit, sich über das Erlangen zusätzlicher Kompetenzen in die Funktion CKB weiterzuentwickeln. Natürlich mittels Bewerbung bei Bedarf der Unternehmung.

Neu wird auch Personal der Frequenzerhebung und der Stichkontrolle im Regionalverkehr auf Fernverkehrszügen eingesetzt. Dies aber ohne die Kompetenzen eines Zugchefs oder der Kundenbegleitung, sprich ohne die Ausbildung, einen Zug zur Abfahrt abzufertigen, und mit tieferem Kenntnisstand in kundenberatenden Funktionen. Für diese Kolleginnen und Kollegen bedeutet es einerseits mehr Abwechslung und einen grösseren Einsatzrayon, es bringt aber auch einige Konflikte mit sich.

## **Animositäten machen sich breit**

Es gibt mehrere Berichte von diskriminierenden Verhaltensmustern von Zugchefs und Kundenbegleitenden gegenüber den «Frequenzlern». Zitat: «Jetzt muss ich bei der Abfertigung noch auf einen mehr aufpassen.» Ebenso würden direkte Kontakte vermieden und Zuweisungen von

Arbeitsaufträgen herablassend per SMS verbreitet. Es zeugt wohl stellenweise von fehlender Kompetenz zur Erfüllung einer Führungsfunktion, als welche CKB mittlerweile gewertet werden. Aber vor allem Angestellte im Lohnmaximum mit umfänglicher Ausbildung von früher werden dort automatisch zugewiesen. Die ganz Alten dürfen sogar selbst entscheiden, ob sie dies möchten oder ob sie die letzten Jahre bei Maximallohn als Kundenbegleitende ausklingen lassen. So wird ein soziales Gefälle zwischen den Angestellten gefördert, welche das «Glück» hatten, früh genug in einen Beruf einzusteigen. Die Jüngeren haben diese Gelegenheit schlicht nicht.

## **Vermischung von Funktionen**

Spannend ist auch die Kompetenzausgestaltung der neuen Funktion CKB. Sie übernehmen einerseits Funktionen des ehemaligen Zugchefs, andererseits werden ihnen auch Aufgaben zugewiesen, welche eher durch Teamleitungen zu erfüllen wären. Pro bono natürlich. Was die Teamleitenden in der zusätzlichen freiwerdenden Arbeitszeit bewerkstelligen, wurde nicht kommuniziert. Aber es gibt sicherlich ein breites zusätzliches Beschäftigungsgebiet oder Entlastung in einem möglicherweise breiten Aufgabenfeld.

## **Grenzenlose Gewinnmaximierung**

Man könnte also feststellen, dass bei zu gewährendem Lohn aufgrund Besitzstands zusätzliche Kompetenzen

zu erfüllen sind. Die Eignung dafür ist wohl nicht immer gleichermassen gegeben. Spannend ist die gegenteilige Entwicklung zwischen menschlichen Ressourcen und Produkten. Während der Preis gleich bleibt, soll der Mensch immer mehr liefern; Produkte wie beispielsweise Schokolade hingegen werden im Umfang reduziert. Höchste Gewinnmaximierung führt ähnlich wie grenzenloses Wachstum am Ende immer zu einer Art Krebsgeschwür, welches den Wirt früher oder später erledigt, falls es nicht austherapiert werden kann.

Die SBB schafft es also, in einer Personalkategorie, welche in erster Linie durch umgänglichen Kontakt mit Kundschaft und kollegiale Zusammenarbeit geprägt ist, herablassendes und hierarchisches Denken einzuführen. Hintergrund ist wieder einmal der Versuch zur Darstellung einer Effizienzsteigerung. Auch wenn offensichtlich ist, dass sich die Rolle einer Kundenbegleitung aufgrund moderner Fahrzeuge weiterentwickeln muss, wirkt dieser Versuch unausgereift und nicht auf alle möglichen Konsequenzen hin beurteilt.

## **Benötigen wir CKB?**

Denn grundsätzlich wäre die Rolle der CKB eigentlich obsolet. Die SOB praktiziert beispielsweise die Rolle ihrer Kundenbegleitenden als reine Funktion in der Zusammenarbeit mit der Einnahmensicherung und Kundeninformation. Die Verantwortung für den Abfahrtsprozess wird dabei allein dem Lokpersonal zugewiesen. Dass diese Lösung nicht nur Vorteile

hat, ist mittlerweile auch bekannt. Die SBB hat hierzu einen neuen Abfahrtsprozess entwickelt, welcher aber wie gesagt die Rolle eines CKB eigentlich nicht erfordert.

Beim Lokpersonal gab es in Vergangenheit ähnliche Tendenzen. Man wollte mal das Lokpersonal auf Fernverkehr und Regionalverkehr aufteilen. Das hätte reiche Fernverkehrsler mit entspannter Arbeitsanforderung und arme Regionalverkehrsler mit strengerer Arbeit zutage gebracht. Produktiv zu verplanende Leistungsketten beim Lokpersonal wären kaum mehr möglich gewesen. Die Deutsche Bahn hat dies beispielsweise umgesetzt; man sieht gut, wohin so eine Diversifizierung führen kann. Die SBB praktiziert es aber in Form der Unterscheidung zwischen Strecken- und Rangierlokalpersonal. Steigende Zwergsignalfälle und unproduktive Zeitfüller in den Touren zeugen von den Mängeln in diesem Konzept.

### **SBB Bahnproduktion will «sinnstiftendes Arbeitsumfeld»**

Beinahe etwas ironisch mutet das Ziel von SBB Bahnproduktion in einem Strategiepapier an, dass ein sinnstiftendes und attraktives Arbeitsumfeld zu entwickeln sei. Davon ist in der Praxis kaum etwas wahrzunehmen. Im Zusammenhang mit diesem Strategiepapier lassen sich aber auch Aussagen entnehmen, dass der Einsatz von ATO (autonome Zugführung) beim Lokpersonal akzeptiert sei. Das wäre mir völlig neu. Es zeigt vor allem, dass sich die Geschäftsentwicklung sehr realitätsfern verhält und abgesehen von der Platzierung einiger netter Schlagwörter auf einer PowerPoint-Folie keine sinnvollen Kompetenzen ausweisen kann. 🙄



### **Roman Brun, Vorstand Sektion Ostschweiz**

Der gläserne Mensch, besser gesagt der gläserne Mitarbeiter, wird immer mehr überwacht. Wir sind zu nett und so dauerhaft online, dass unsere Telefongespräche jederzeit aufzeichnet werden können, und bei einer Unregelmässigkeit werden/können alle Daten ausgewertet werden. Wir stehen somit im Geschäfts- wie auch im Privatleben unter Generalverdacht und werden daher auch überwacht.

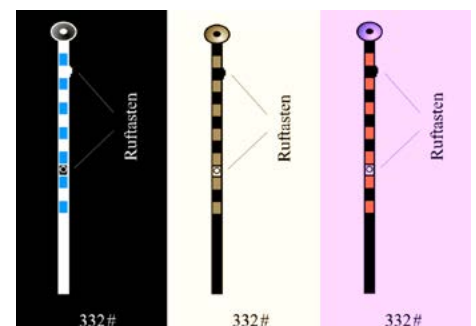
Ihr sollt wissen, dass die IT-Abteilungen der Arbeitgeber jederzeit und an jedem Ort vollen Zugriff auf ihre an euch abgegebenen elektronischen Arbeitsgeräte haben. So kann nachgeschaut werden, was fotografiert wurde und welche Klicks ihr getätigt habt. Bei Unregelmässigkeiten kann es sehr problematisch werden, wenn zum gleichen Zeitpunkt irgendwelche Webseiten angeschaut wurden.

Ich habe daher neben den dienstlichen Geräten auch meine privaten Geräte, welche zwar auch nicht von dem Datenkraken befreit sind, aber (höchstwahrscheinlich) nicht von der IT des Arbeitgebers mitgelesen werden. Die Kolleginnen und Kollegen, die ihr Arbeitsmobiltelefon auch privat gebrauchen, sind aus Glas und völlig digital einsehbar für den Arbeitgeber. Meine Empfehlung: Privates und Arbeit trennen, vor allem bei den elektronischen Geräten. Banking Apps und weitere höchst persönliche Daten gehören nur auf das private Telefon.

Auch bei den WhatsApp-Gruppen stelle ich fest, dass einige mit den privaten Nummern angemeldet sind. Alles, was privat gepostet wird, sehen andere auch.

Daher ist eine gewisse Distanz angebracht. Leider haben die Smartphones und Tablets das Suchtpotenzial von Alkohol, Heroin und anderen Drogen ...

In diesem Sinn: Herzlich willkommen im Reich vom Big Data Meta Universum. 🙄



# Die Arbeitgeber lesen mit!

**Simon Steinmann, Präsident VSLF Sektion Ostschweiz**

Roman Brun bringt es gut auf den Punkt: Über die letzten Jahrzehnte hat die intelligente Technologie unser aller Leben durchdrungen. Mit Mobilgeräten sind wir jederzeit und überall online, ihre Nutzung wird aber, gerade im Arbeitsumfeld, mehr und mehr problematisch.



Auch die Schweizer Bahnen haben vor geraumer Zeit festgestellt, dass es eine gute Idee ist, das Lokpersonal mit Mobilgeräten auszurüsten. Namentlich mit Tablet-PCs für Fahrbilder, Reglemente und digitale Helferlein und mit einem Smartphone für globale Erreichbarkeit. Unser Berufsalltag hat sich dadurch verändert, auch zu unserem Vorteil, denn unsere Arbeitstaschen sind wesentlich leichter geworden, diverse andere Aufgaben auch. Auch der Satz «Das ist unmöglich», früher oft im Zusammenhang mit seltenen Störungen geäussert – das Lokpersonal hatte für seine Beobachtungen oft keine Beweise –, ist heutzutage mit einem Beweisfoto/Video schnell widerlegt.

## Nicht nur Vorteile

Die ständige Erreichbarkeit hat unseren Beruf aber auch zum Schlechten verändert.

Kurzfristige Dienstanpassungen werden immer häufiger, da jetzt möglich. Früher musste man das Lokpersonal über jede Dienständerung telefonisch verständigen, heute genügen ein paar Klicks und der Dienstplan wird auf den Kopf gestellt, gerne auch selbständig durch automatisierte und verknüpfte Systeme. Je länger, je mehr wird auch alles zur Holschuld, sprich Tätigkeiten, die früher von vorgesetzten Stellen erledigt wurden, werden vermehrt digital an die Arbeitnehmer:innen delegiert.

## Der gläserne Mitarbeiter

Anders als im Privatleben, wo immer noch ein gewisses Mass an Privatsphäre gewahrt werden kann, ist der gläserne Bürger innerhalb der Unternehmen bereits Realität. Viele beim Lokpersonal wissen es schon, andere werden es hier jetzt lesen. Roman schreibt es richtig: Die IT-Abteilungen der Bahnen sehen ALLES, was ihr mit euren Dienstgeräten so treibt.

Dementsprechend muss das Verhalten an Arbeitsgeräten von dem an Privatgeräten abweichen.

Gerade in Zeiten, wo Tonfall und Gangart gegenüber dem Lokpersonal merklich verschärft werden, ist es hilfreich, einige Tipps zu beachten:

- Nutzt eure Diensttelefone ausschliesslich für dienstliche Zwecke.
- Kommunikation mit Ärzt:innen, Krankenkasse, Berufsrechtsschutz, Polizei und Justiz, Vermietern und allem anderen, was euren Arbeitgeber nichts angeht, hat auf den Dienstgeräten nichts verloren.
- Kommuniziert mit Funktionär:innen des VSLF, dem LocoFolio und anderen Berufsverbänden nur von Privatgeräten, besonders wenn wir eure Anonymität wahren

sollen. Auch Fotos, Videos und Printscreens, die ihr mit Arbeitsgeräten aufgenommen habt, verraten im Zweifel eure Identität an die Arbeitgeberseite.

## Finger weg vom Handy beim Fahren!

Eigentlich sollte es selbstverständlich sein, ich erwähne es gerne noch einmal. Es ist absolut ratsam, beim Rangieren und beim Führen von Zügen sowohl das Diensthandy als auch das private Smartphone in einer Tasche ausserhalb eurer Reichweite aufzubewahren.

Bei Unfällen kann alles ausgelesen werden, und wer zum Unfallzeitpunkt am Handy war, kommt straf- und arbeitsrechtlich an die Kasse. Wenn Strafverfolgungsbehörden oder die SUST in Geschehnisse involviert werden, kann und wird auch auf private Mobiltelefone und Geräte vollumfänglich zugegriffen werden!

Die Bahnen haben, auch wenn ihr im Dienst seid, kein Recht darauf, euch jederzeit unverzüglich zu erreichen. Sicherheit geht stets vor der Kommunikation, im Stillstand zurückzurufen, ist immer schnell genug.

Für Notfälle existiert der Bahnnotruf. 📞



# Rauchzeichen statt Mobilfunk

Sandro Baumgartner, Mitglied Vorstand VSLE, Präsident PEKO ZF

Ein Bericht über die erwartbaren Folgen der neuen Richtlinie Fahrdienst und Technik ZFR

Ich möchte hier an dieser Stelle der ausserordentlich guten Arbeit der Fachführung und ihren kompetenten Mitgliedern danken. So ist es dem Lokpersonal ab dem 1. Mai 2026 nun freigestellt, ob sie während der Arbeit für den Betrieb erreichbar sein wollen oder nicht. Denn gemäss Dokument 20147430 im Repertoire, das nun für alle Zugführenden gültig ist, steht unter dem neuen Absatz 4.4 Ergonomie:

*«Ablenkungsquellen müssen vermieden werden: Smartphones und Smartwatches müssen sich stumm ausserhalb des Sichtfeldes befinden.»*

Da bei Fahrzeugen die Fenster und die Rückspiegel als Sichtfeld definiert sind, könnte das Lokpersonal das Smartphone stumm vor sich auf dem Ablagetisch deponieren.

Auf die andere Seite könnte man das Smartphone (auch das Samsung-Diensttelefon der SBB ist ein Smartphone) stumm in der Tasche oder im Rucksack belassen und wäre so für Fahrdienst, Zugchef und alle anderen Stellen der SBB nur via Cab Radio erreichbar.

Ihr müsst wissen, dass zu dem Thema eine Anfrage der Verantwortlichen der

Fachführung an mich bereits Anfang dieses Jahres stattgefunden hat. Der Grund aus der Sicht der Fachführung war die Ablenkung, die von privaten Smartphones ausgeht, und Unregelmässigkeiten, die daraus angeblich entstünden.

Schon damals habe ich mich unmissverständlich gegen eine Gleichbehandlung von Diensthandy und privatem Smartphone ausgesprochen! Anscheinend ist eine Redundante, sichere Zugführung der Fachführung weniger wichtig, als dem Lokpersonal den selbständigen, verantwortungsbewussten Einsatz

der Smartphones zuzugestehen. Man könnte den Eindruck erhalten, dass Verantwortungsbewusstes Handeln im Rekrutierungsprozess mittlerweile kein Kriterium mehr ist. Bekommt man die Klassen sonst nicht mehr voll?

Schon damals war mein Vorschlag bei dem Dienstgerät analog LEA- iPad die Administratorrechte voll auszuschöpfen und ein sogenanntes «Zugführung ein» beim SBB Handy einzurichten. Dies blieb anscheinend ungehört.

Interessanterweise traf es am ersten Tag nach Inkrafttreten dieser Regelung mich selbst. Hier ein Ausschnitt aus meiner ESQ-Meldung:

...  
*Ich übernahm den Zug in Zürich auf dem Bt. Gemäss Tip2 und Lf gab es keine fahrtechnischen Einschränkungen. Mein Diensthandy war funktional registriert und lautlos in der Tasche auf dem Beifahrerstuhl deponiert. Auf der Höhe Killwangen Spreitenbach erhielt ich einen Anruf „02“ auf dem CAB-Radio. Ich nahm ab, hörte aber nichts ich fuhr in den Heitersbergtunnel ein mit vmax und versuchte nach Aufhängen*

*des Microtel, die BZ meinerseits via Zugfunk zu erreichen, dies dreimal ohne Erfolg. Ich fuhr aus dem Tunnel und als ich die Strecke nach dem Bhf Mellingen Heitersberg Richtung Mägenwil überblicken konnte, lehnte ich mich so weit ich konnte rüber zum Stuhl und erwischte eine Ecke meiner Tasche. So konnte ich das Diensthandy hervornehmen und sah, dass die BZ mich bereits auch auf dem Diensttelefon zu erreichen versuchte! Ich rief an und die BZ warnte mich sogleich mit einer Person im Tunnel Heitersberg! Ich antwortete, dass ich schon fast in Mägenwil bin und keinen Aufprall gespürt und gehört hätte.*

...  
*Die BZ fragte, warum ich auf dem Diensttelefon nicht abgenommen hätte, ich erklärte ihnen die neue Weisung nach welcher wir alle Smartphones lautlos ausserhalb des Blickfeldes versorgt haben müssen.*

...  
*In Bern angekommen machte ich bei der Einfahrt dem abgehenden LF ein Zeichen, dass ich ihn anrufe. Im Stillstand musste ich erst das Handy hervornehmen und versuchte den Anruf... keiner*

*nahm ab. Sehr wahrscheinlich, weil auch dieser Lf gemäss Weisung das Handy lautlos in der Tasche hatte ...*

Diese neue Regelung torpediert also seit Inkrafttreten eine sichere und redundante Kommunikation mit dem Lokpersonal. Allerdings muss man das Ganze auch immer von der positiven Seite sehen. Die ständigen Anrufe während des Dienstes gehören nun endlich der Vergangenheit an. Welch himmlische Ruhe!

So möchte ich euch, ganz im Sinne unseres alten Präsidenten, mit einem Lächeln im Gesicht bei der Arbeit sehen. Denn sind wir mal ehrlich: Egal was sich jemand einer höheren Lohnklasse für das Lokpersonal ausdenkt, Zug gefahren wird genau gleich wie in den letzten 100 Jahren. Schlussendlich sind wir, wenn das Signal aufgeht, die einzigen die entscheiden wann und wie gefahren wird. In diesem Sinne wünsche ich Euch allen eine gute Zeit, bleibt gesund und regt Euch um Himmelswillen nicht auf bei der Arbeit, auch wenn es unser Arbeitgeber uns manchmal sehr schwer macht ;-))🐣



# Die Begeisterung für den Führerstand verbindet uns.

[bls.ch/loktopersonal](https://bls.ch/loktopersonal)

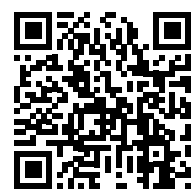
**bls**  
verbindet.

# VSLF SHOP



Victorinox  
Taschenmesser / Couteau /  
Coltellino 2026

  
VICTORINOX



SCAN ME

# G-ensis: Zwischen Anspruch und Realität bei SBB Cargo

Martin Geiger, Vorstand VSLF SBB Cargo

Die Zeitspanne zwischen dem Verfassen eines Textes und dem Erscheinen unserer Verbandszeitschrift macht es in diesen turbulenten Zeiten schwer, die Aktualität zu garantieren.

Dennoch fühlen wir uns verpflichtet, zum jetzigen Zeitpunkt eine Zwischenbilanz zur wohl grössten Reorganisation in der Geschichte von SBB Cargo zu ziehen.



## Der «grösste Brocken» steht bevor

Die Reorganisation wurde in sechs Leitfadenvorgängen unterteilt. Während die Verfahren 1 bis 5 bereits nahezu komplett umgesetzt sind, betrifft das sechste und letzte nun das Herzstück: die Produktion – also all jene, die draussen «vor der Tür» arbeiten. Dieser Bereich muss das grösste Stück des Sparkuchens beisteuern. Entsprechend heisst laufen die Drähte in unserem Verband.

Die Gründe für die Unruhe sind vielseitig:

- **Kommunikation:** SBB Cargo hat zwar frühzeitig informiert, doch vieles bleibt unklar und vage, was die Gerüchteküche befeuert.
- **Transparenz vs. Unsicherheit:** Wir begrüssen die frühe Information grundsätzlich, damit sich Mitglieder ein Bild machen können. Problematisch wird es jedoch, wenn Ankündigungen als final verkauft werden, die Umsetzung am Ende aber völlig anders aussieht.

## Zumutbarkeit oder Frechheit?

Ein zentraler Punkt ist die Regelung der Reisezeit respektive des zumutbaren Arbeitsweges. Ein Arbeitsweg von bis zu zwei Stunden pro Weg gilt als zumutbar. Bei Schichtarbeit und Dienstlängen von bis zu zehn Stunden, oftmals mitten in der Nacht, ist dies eine Frechheit.

Unter diesen Bedingungen ist die gesetzliche Ruhezeit nach dem Arbeitszeitgesetz (AZG) kaum einzuhalten. Da der öV im Güterverkehr-Schichtbetrieb oft keine Option ist, bedeutet dies in der Realität: lange Autofahrten und zusätzliche Stundungen auf Kosten der Erholung. Hier zeigt sich erst die wahre Qualität unseres GAV – und Stand heute besteht in diesem Punkt dringender Handlungsbedarf. Es zeigt sich, dass das Arbeitszeitgesetz, wie der Name bereits vorwegnimmt, die Arbeitszeit und Ruhezeit regelt. Nicht aber den Arbeitsweg, welcher bei einer Versetzung die Ruhezeit massiv verkürzen kann. Ob dies im Sinne der Sicherheit, der Lebensbedürfnisse heutiger Zeiten und zu guter Letzt sogar des Klimaschutzes angebracht und vertretbar ist, stellen wir in Frage. Auch dass die Unfallversicherung den Arbeitsweg teilweise miteinschliesst,

zeigt, dass diese Zeit dennoch zu einem Arbeitstag dazugerechnet werden kann.

## Bestrafung statt Wertschätzung

Eigentlich sollte das Engagement von Mitarbeitenden, die flexibel an anderen Standorten einspringen, als Potenzial und Herzblut geschätzt werden. Stattdessen kommt es oft einer Bestrafung gleich:

1. **Verzicht auf Regionalzulagen**
2. **Verlust von bereits eingeteilten Schichtlagenwünschen und Arbeitszeiten**
3. **Längere Arbeitswege ohne adäquaten Ausgleich**

Wer sich bewegt und dem Arbeitgeber entgegenkommt, wird benachteiligt. Das ist unhaltbar und bedarf einer Korrektur im Sinne der Gleichbehandlung. Wir Lokführer brauchen einen rentablen Arbeitgeber – aber der Arbeitgeber braucht ebenso motiviertes Personal. Wir arbeiten nicht für Almosen, sondern erhalten Lohn für eine anspruchsvolle Arbeit.

## Dienstfahrten

Es ist paradox: Dienstfahrten sind täglicher Bestandteil der Einteilung.

Dennoch wird verweigert, Dienste dorthin zu verschieben, wo das Personal tatsächlich vorhanden ist. Ob ein Lausanner per Gastfahrt nach Olten fährt oder umgekehrt, spielt für die Effizienz keine Rolle. Wir sind überzeugt, dass viele Leistungsketten kostenneutral verschoben werden könnten. Stattdessen wird behauptet, wir arbeiteten lediglich an den «falschen Standorten». Die Folge? Viele Kollegen flüchten in den vorzeitigen Ruhestand, wodurch benötigtes Personal und Bahnkenntnis verloren gehen. Zudem lebt auch gerade der SBB Personenverkehr vor, dass sich mit vielen zusätzlichen Dienstfahrten anscheinend enorm produktive Dienste planen lassen.

### Ein Blick in die Zukunft: Zurück zum «Stücker»?

Ein Sorgenkind bleibt der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV). Historisch gesehen wurde die Bahn

für schwere, lange Ganzzüge gebaut. Frühe Beispiele stammen aus dem Bergbau in England im 18. und frühen 19. Jahrhundert: Dort nutzte man Schienenwege, um Kohle und andere Rohstoffe effizient von Minen zu Häfen oder Fabriken zu transportieren.

Diese Bahnen waren oft noch einfache Pferdebahnen oder frühe Dampfbahnen. Ein bekanntes frühes Beispiel ist die Stockton and Darlington Railway (1825). Sie wurde hauptsächlich für den Transport von Kohle gebaut, nahm aber auch schon einige Passagiere mit. Der EWLK ist durch das Bündeln kleiner Mengen teuer und zeitaufwendig, aber für den Klimaschutz und die Entlastung der Strassen unverzichtbar.

Auch während der Viruspandemie galt der Schienengüterverkehr als sehr zuverlässig im Auftrag des Service public. Früher gab es «Stücker-Züge»; diese

hielten auf einer gewissen Strecke an allen Bahnhöfen, die über Anschlussgleise verfügten und in deren Nähe die Industrie angesiedelt war, bis daraus ein langer Zug entstand. In Zeiten moderner Hybridlokomotiven wäre dieses Modell wieder eine Überlegung wert. Enorme Ressourcen wie Triebfahrzeuge und Trassen werden aktuell verbraucht, indem B- und B100-Lokführer kleinste Züge in Rangierbahnhöfe bringen, wo sie nochmals neu zusammengestellt werden müssen.

### Ausblick

Das Leitfadenverfahren 6 wurde am 24.03.2026 eröffnet.

Wenn ihr diese Zeilen lest, werden bereits weitere Details bekannt und zum Teil schon umgesetzt sein. Wir werden weiterhin informieren und uns für tragbare Lösungen einsetzen. 🙌



## 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.



# Flexibilität versus Zusammenarbeit

Martin Geiger, Vorstand VSLF SBB Cargo

Die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Geschäftsbereichen funktioniert trotz des Ziels «oneSBB» nach wie vor nur sehr eingeschränkt. Anstatt sich gegenseitig zu unterstützen, verhindern Vorgaben, Prozesse und interne Regeln eine sinnvolle Kooperation. Viele Prozesse sind übermässig komplex, schwer nachvollziehbar und erschweren oder verunmöglichen die tägliche Arbeit.

Statt effizient handeln zu können, müssen Mitarbeitende viel Zeit in formale Abläufe investieren. Dies führt zu Frustration und hemmt die Motivation. Eine produktive und flexible Zusammenarbeit wird dadurch deutlich behindert, und Potenziale für Synergien bleiben ungenutzt. Insgesamt leiden sowohl die Effizienz als auch die Qualität – was sich letztlich negativ auf unsere Kundinnen und Kunden auswirkt.

Um diese Situation zu veranschaulichen, erlaube ich mir, zwei Beispiele anzuführen:

SBB Cargo führt aus dem Tessin einen Zug nach Luterbach-Attisholz. Normalerweise wird die Anhängelast im entsprechenden Bahnhof abgehängt und gesichert. Das firmeneigene Rangierteam zieht die Wagen am nächsten Morgen in die Anlage.

Da die Gleisanlagen derzeit erneuert werden, benötigt die Infrastruktur die Gleise, weshalb die Güterwagen nicht bis zum nächsten Morgen stehen bleiben können. Dies sollte – so könnte man meinen – kein Problem darstellen: Ein Telefonat am Vortag mit dem Lokführer genügt, um anzufragen, ob er den Zug gemeinsam mit einem Rangiermitarbeiter direkt in die Anlage stellen kann. Wie vereinbart, wurde dies für den Folgetag eingeplant.

Nach der Ankunft in Luterbach und der Nachfrage, ob jemand für das Manöver komme, erschien nach rund 20 Minuten ein Mitarbeiter der Infrastruktur, der diese Arbeit gemeinsam mit dem Lokführer von SBB Cargo ausführen

sollte. Dieser weigerte sich jedoch mit der Begründung, dass es sich um einen SBB-Cargo-Zug handle und er für solche Manöver nicht über die erforderliche Bescheinigung verfüge.

Nach längerem Hin und Her sowie mehreren Telefonaten mit verschiedenen Vorgesetzten wurde bestätigt, dass der Mitarbeitende der Infrastruktur diese Arbeit tatsächlich nicht ausführen darf, da die entsprechende Bescheinigung fehlt. Die Last des Zuges wurde daraufhin wie üblich im Ankunftsgleis abgestellt und gesichert. Ob die Baustelle in dieser Nacht dadurch beeinträchtigt wurde, entzieht sich meiner Kenntnis.

## Ein weiteres Beispiel:

In Buchs wird bei einem Personenzug die Lok üblicherweise durch einen Mitarbeitenden des Personenverkehrs abgehängt. Da an diesem Tag krankheitsbedingt oder aufgrund einer Störung kein entsprechender Mitarbeitender vor Ort war, übernahm ein Mitarbeiter von SBB Cargo diese Aufgabe.

Im Anschluss wurde dieser jedoch von seinem Vorgesetzten gerügt, da er Arbeiten ausgeführt hatte, die ihm nicht zugeteilt waren und für die kein Auftrag vorlag. Entsprechend könne diese Leistung auch nicht verrechnet werden. Ihm wurde nahegelegt, in Zukunft davon abzusehen.

Von uns Lokführenden wird hingegen in allen Bereichen regelmässig Flexibilität verlangt. Dies zeigt sich auch im Zusammenhang mit der Reorganisation

G-enesis, bei der erwartet wird, dass wir äusserst flexibel sind und freiwillig lange Reisezeiten in Kauf nehmen, um in anderen Depots auszuhelfen oder uns dorthin versetzen zu lassen.

Auch während eines Dienstes wird Flexibilität vorausgesetzt – etwa bei ungeplanter Doppeltraktion, verschobenen Pausen, Verspätungen oder kurzfristig geänderten Arbeitszeiten am Folgetag. Die oben genannten Beispiele zeigen jedoch, dass Flexibilität offenbar nur dann gewünscht ist, wenn es gerade opportun erscheint.

## Nachtrag kurz vor Redaktionsschluss:

«Wenn der Personenverkehr in Buchs aufgrund einer Störung den Rangiermitarbeiter abziehen muss und somit kein Personal für das An- oder Abhängen der Lok vor Ort ist, unterstützen wir im Sinne einer Ausnahme auch ohne bestehenden Auftrag. Dies wurde vom Leiter der Region Ost entsprechend vereinbart.»

Bravo – es zeigt, dass Flexibilität zumindest in einem winzigen Teilbereich doch noch möglich wäre, auch wenn dazu erst diverse Kompetenzen von verschiedenen Hierarchien abgerufen werden müssen, welche nur im Einzelfall zur Anwendung kommen. Es darf nicht sein, dass man denselben Eisenbahner:innen, welchen man ein Agieren mit «gesundem Menschenverstand» untersagt, gleichzeitig permanent mit «Flexibilität» und «Spardruck» in den Ohren liegt. 🐣

# Lokpersonalstandort Cargo Brig – Abstellgleis statt Perspektive

Jamie Biemann, Sektionspräsident Brig

Die Schliessung des Lokpersonalstandortes Brig ist kein Zufall, sondern das Ergebnis politischer Versäumnisse und strategischer Fehlentscheide – mit Folgen für Mitarbeitende, Region und den gesamten Güterverkehr.

Per Ende 2026 wird der Lokpersonalstandort von SBB Cargo in Brig geschlossen. Eine Entscheidung, die nicht nur einen betrieblichen Einschnitt markiert, sondern auch das Ende eines Standortes bedeutet, der über Jahre hinweg von Engagement, Fachkompetenz und einem aussergewöhnlichen Teamgeist geprägt war. Dieser Artikel blickt zurück auf die wichtigsten Meilensteine – und hält fest, was diesen Standort über all die Jahre wirklich ausgemacht hat.

## Die Anfänge: Aufbruch in eine neue Zeit

Die Geschichte des Standortes Brig beginnt im Jahr 2001, im Zuge der Divisionalisierung der SBB. Viele Mitarbeitende entschieden sich damals bewusst für den Wechsel zu SBB Cargo. Ausschlaggebend waren die spannenden und abwechslungsreichen Arbeitsinhalte sowie die damalige Einschätzung, dass der Güterverkehr in einem politisch unterstützten Umfeld eine sichere Zukunft haben würde. Rückblickend muss festgestellt werden: Gerade diese Sicherheit hat sich leider nicht bewahrt.

Der Start erfolgte mit über 50 Mitarbeitenden – inklusive Einteilung und Disposition direkt vor Ort im Depotgebäude bei der Rotonde. Der Betrieb lief rund um die Uhr, sieben Tage die Woche. Es war eine Zeit des Aufbaus, geprägt von Dynamik und einem starken Gemeinschaftsgefühl.

Mit dem Umzug ins vollständig renovierte Dienstgebäude 10, notwendig geworden durch die neue Ostausfahrt der MGB, begann ein neues Kapitel. Unter einem Dach vereinten arbeiteten Lokpersonal, Rangierpersonal sowie zwei Teamleiter eng zusammen. Der Umzug selbst wurde übrigens vollständig in Eigenregie organisiert – mit

Privatfahrzeugen der Mitarbeitenden. Ein Detail, das sinnbildlich für den aussergewöhnlichen Zusammenhalt am Standort steht.

Die Organisation der Einteilung wechselte im Laufe der Jahre mehrfach zwischen zentralen und dezentralen Strukturen. Zuletzt wurde sie wieder zentral von Olten aus gesteuert. Auch die regionale Zugehörigkeit des Standortes änderte sich immer wieder: von der Region West in Lausanne über Basel, Goldau und die Region Lötschberg bis hin zum Bereich Mitte. Diese ständigen Wechsel verlangten den Mitarbeitenden ein hohes Mass an Anpassungsfähigkeit ab.

## Einzigartige Kompetenzen und hohe Flexibilität

Der Standort Brig zeichnete sich durch eine aussergewöhnliche Vielseitigkeit aus. Die Lokführer verfügten als Einzige in der Schweiz über durchgehende Sprachkompetenzen in Deutsch, Französisch und Italienisch. Hinzu kam eine beeindruckende Anzahl an Triebfahrzeugbefähigungen.

Besonders hervorzuheben ist auch die enge Zusammenarbeit mit dem Rangierteam: Einzig an diesem Standort waren alle Lokführer der Kategorie B frühzeitig auf der Rangierlok Am843 geschult und konnten bei Bedarf flexibel im Rangierbetrieb einspringen.

## Kooperationen – Chancen und Herausforderungen

Die Geschichte von Cargo Brig ist auch eine Geschichte von Kooperationen. Eine frühe Zusammenarbeit mit dem Personenverkehr Brig scheiterte an strukturellen Unterschieden in der Arbeitsbelastung. Ebenso blieb eine

geplante Aufteilung der Mitarbeitenden in nationale und internationale Gruppen letztlich aus – dank überzeugender Argumentation seitens der lokalen Vertretung.

Ein Produktionspool mit der BLS ermöglichte zeitweise eine bemerkenswerte betriebliche Durchlässigkeit: Lokführer führten Züge mit Fahrzeugen des jeweils anderen Unternehmens. Diese Zusammenarbeit endete jedoch, als vereinbarte Rahmenbedingungen nicht mehr eingehalten wurden.

Später entwickelte sich die Kooperation mit SBB Cargo International zum wichtigsten Standbein des Standortes. In Spitzenzeiten sicherte diese Zusammenarbeit Arbeit für bis zu zwölf Mitarbeitende und machte das Unternehmen zum grössten Kunden von Brig. Während die Zusammenarbeit auf operativer Ebene gut funktionierte, nahmen die Spannungen auf höherer Führungsebene stetig zu. Der definitive Bruch Ende 2025 leitete schliesslich das Ende des Lokpersonalstandortes ein.

Der Standort Brig war immer wieder an innovativen und bemerkenswerten Projekten beteiligt. So wurde gemeinsam mit dem Depot Basel ein grenzüberschreitender Güterzug von Norddeutschland bis nach Italien erstmals vollständig in Eigenregie geführt – ein Meilenstein zur damaligen Zeit.

Auch der sogenannte Tonerdezug mit einem Gesamtgewicht von 3250 Tonnen stellte ein betriebliches Highlight dar. Die komplexe Betriebsführung über die Lötschberg-Bergstrecke verlangte höchste Präzision und Erfahrung. Ebenso war der Novelis-Zug zwischen Siders und Göttingen ein wirtschaftlich herausragendes Projekt und wurde wiederholt

als Vorzeigeverbindung gewürdigt. Heute ist von alldem leider nur noch wenig bis gar nichts mehr übrig.

## Früher und heute – ein spürbarer Wandel

Ein Blick auf den Arbeitsalltag zeigt eindrücklich, wie stark sich der Standort verändert hat.

Früher war Brig geprägt von einer aussergewöhnlichen Vielfalt: internationale Verkehre, anspruchsvolle Ganzzüge, Rangier- und Streckendienst sowie Einsätze auf unterschiedlichsten Triebfahrzeugen. Die Arbeit war fordernd, aber gleichzeitig abwechslungsreich und fachlich äusserst interessant.

Heute hingegen ist das Tätigkeitsfeld deutlich eingeschränkter. Mit dem Wegfall von Kooperationen und vielen wichtigen Leistungen ist auch ein grosser Teil dieser Vielfalt verschwunden. Was früher einen wesentlichen Reiz des Standortes ausgemacht hat, ist Schritt für Schritt verloren gegangen.

## Bedeutung für die Region und die Unternehmung

Die Schliessung des Lokpersonalstandortes Brig hat Auswirkungen, die weit über den Standort selbst hinausgehen. Für die Region bedeutet sie den Verlust von hochqualifiziertem Eisenbahn-Know-how im Oberwallis. Brig war über Jahre hinweg ein wichtiger Knotenpunkt für den alpenquerenden Güterverkehr – nicht nur geografisch, sondern auch personell. Mit der Schliessung wird wertvolle Kompetenz aufgegeben – mit spürbaren Folgen für die Region und die gesamte alpenquerende Güterverkehrsstrategie und nicht zuletzt für die gesamte Lötschberg- und Simplonachse. Auch für die Unternehmung selbst ist der Entscheid von Tragweite. Der Standort Brig stand für Flexibilität, Mehrsprachigkeit, internationale Einsatzfähigkeit und eine aussergewöhnliche Breite an Befähigungen. Fähigkeiten, die im komplexen Güterverkehr eigentlich von zentraler Bedeutung sind beziehungsweise waren.

## Strukturelle Veränderungen im Umfeld

Während sich der Standort Brig stetig weiterentwickelte, veränderten sich auch die Rahmenbedingungen im Verkehr grundlegend. Besonders augenfällig ist die Entwicklung des Strassenverkehrs über den Simplonpass: Die Zahl der Lastwagenfahrten vervierfachte sich im gleichen Zeitraum von rund 25 000

auf über 100 000 pro Jahr. Eine Entwicklung, die auch im Kontext der Standortschliessung nicht unbeachtet bleiben darf.

Zum Zeitpunkt der geplanten Schliessung arbeiten noch 14 Lokführer sowie 13 Mitarbeitende im Rangierbereich am Standort Brig. Während der Rangierpersonalstandort bestehen bleibt, endet für das Lokpersonal eine über zwei Jahrzehnte gewachsene Geschichte.

Was diesen Standort jedoch wirklich ausgemacht hat, lässt sich nicht in Zahlen oder Strukturen messen. Es war die familiäre Atmosphäre, die den Alltag geprägt hat. Der gegenseitige Respekt, die Rücksichtnahme und die Selbstverständlichkeit, mit der man sich aufeinander verlassen konnte. Und nicht zuletzt der Humor, der selbst in anspruchsvollen Situationen nie zu kurz kam.



Diese Kultur ist über Jahre gewachsen und war für viele weit mehr als nur ein angenehmes Arbeitsumfeld – sie war ein wesentlicher Teil der eigenen beruflichen Identität.

Sosehr der Blick zurück von Stolz geprägt ist, so klar muss auch die Analyse der Gegenwart ausfallen. Die Schliessung des Lokpersonalstandortes Brig ist nicht das Resultat eines einzelnen Entscheids oder einer isolierten Entwicklung. Vielmehr ist sie Ausdruck eines Gesamtversagens auf mehreren Ebenen.

Auf politischer Ebene wurde es verpasst, dem Schienengüterverkehr nachhaltig jene Rahmenbedingungen zu sichern, die angesichts der zunehmenden Verlagerung auf die Strasse

notwendig gewesen wären. Gleichzeitig ist es auch den Transportunternehmen nicht gelungen, gegenüber ihren Kunden Bedingungen zu etablieren, die eine wirtschaftlich tragfähige und zugleich nachhaltige Betriebsführung ermöglichen.

Innerhalb der Unternehmung zeigte sich über Jahre hinweg eine Führungsebene, die zu oft wechselte, zu breit aufgestellt war und sich zu weit von der operativen Realität entfernt hat. Entscheidungen wurden zunehmend ohne ausreichendes Verständnis für die praktischen Abläufe getroffen – mit entsprechenden Konsequenzen, welche nun auch das Personal in der Ebene aushalten muss.

Besonders schwer wiegt jedoch die Tatsache, dass es nicht gelungen – oder nicht gewollt – war, eine funktionierende Zusammenarbeit zwischen Güter- und Personenverkehr nachhaltig zu etablieren. Gerade unter dem oft betonten Leitgedanken einer «oneSBB» wäre hier ein enormes Potenzial vorhanden gewesen. An anderen Standorten wurde genau diese Kooperation über Jahre hinweg erfolgreich gelebt. In Brig hingegen blieb diese Chance ungenutzt. Es wurde keinerlei Bereitschaft gezeigt, dies überhaupt zu probieren.

## Blick in die Zukunft

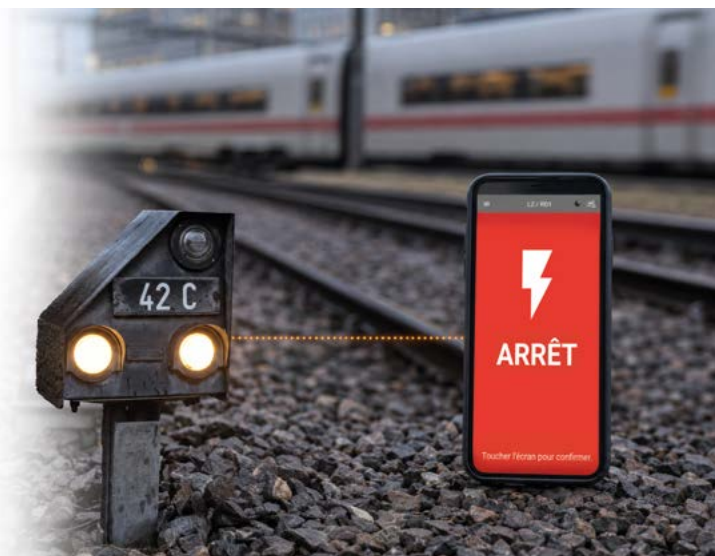
Die Schliessung von Brig wirft grundsätzliche Fragen zur Zukunft des Güterverkehrs in der Schweiz auf. Wie soll die politisch gewollte Verkehrsverlagerung funktionieren, wenn gleichzeitig funktionierende Strukturen abgebaut werden? Welche Rolle spielt das operative Know-how der Mitarbeitenden künftig noch? Und wie ernst ist es der Unternehmung mit integrierten Lösungen, wenn vorhandene Synergien zwischen Personen- und Güterverkehr nicht genutzt werden?

Der Fall Brig zeigt exemplarisch, dass es nicht nur um einzelne Standorte geht, sondern um die strategische Ausrichtung des gesamten Systems.

Mit der Schliessung des Lokpersonalstandortes Brig geht nicht nur ein betrieblicher Standort verloren, sondern auch ein Stück gelebter Eisenbahnkultur. Die fachliche Kompetenz, die Flexibilität und vor allem der aussergewöhnliche Zusammenhalt werden in dieser Form nur schwer zu ersetzen sein.

Der Fall Brig darf kein Schlussstrich sein, sondern muss ein Weckruf für die Zukunft des Güterverkehrs werden. 🍷

# Mehr Sicherheit beim Rangieren: Die Warnfunktion Rangier (WaRa)



**Erläuterungen von René Wechsler,  
Businessprojektleiter I-FUB-EC**

Auf dem Netz der SBB werden jährlich rund 7 Millionen Rangierfahrstrassen eingestellt. Im Gegensatz zu den Zugfahrten gibt es für Rangierbewegungen keine technische Absicherung – die Verantwortung liegt allein beim Lok- und Rangierpersonal.

In den vergangenen Jahren ereignete sich auf dem Netz der SBB jährlich eine hohe Anzahl von Zwergsignalfällen – jeder Zwergsignalfall ist einer zu viel. Oft ist eine falsche Erwartungshaltung des Lokpersonals oder das Nichtbeachten des ersten «Halt» zeigenden Zwergsignals bei Beginn der Rangierfahrt die Ursache.

Besonders im Bereich von Zugfahrstrassen kann eine Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Zwergsignal zu Kollisionen mit anderen Rangier- oder Zugfahrten führen. Die Warnfunktion Rangier hat zum Ziel, Rangierereignisse im zentralisierten Bereich zu reduzieren.

## **Für die gesamte Eisenbahnbranche entwickelt**

Das Projekt wurde vom SBB-Konzern in Auftrag gegeben und wurde im Rahmen des Traffic-Management-Systems (TMS) für die gesamte Eisenbahnbranche entwickelt. Ein besonderer Schwerpunkt im Projekt lag auf der engen Einbindung von Lokführern verschiedener Lokführer-Kategorien sowie verschiedenen EVU. Ihre Erfahrungen aus dem täglichen Betrieb flossen direkt in die Entwicklung ein. Zusätzlich wurden Human-Factors-Expertinnen und -Experten ins Projekt miteinbezogen. Mit soziotechnischen Simulationen zum Projektstart wurde das Zusammenwirken von Mensch, Prozessen und Technik

untersucht. Ziel war es, eine Lösung zu entwickeln, die nicht nur technisch funktioniert, sondern auch im Arbeitsalltag das Lokpersonal sinnvoll unterstützt.

WaRa als Software im sicherheitsrelevanten Bereich wurde nach den europäischen Normen EN 50126 und EN 50128 (CENELEC) entwickelt. Diese definieren klare Anforderungen an Entwicklung, Qualitätssicherung und Nachweis der Sicherheit.

## **WaRa-App wird auf dem Endgerät des Lokpersonals installiert.**

Die WaRa-App kann nach erteilter Berechtigung vom Lokpersonal auf dem Endgerät (Tablet oder Handy mit den Betriebssystemen iOS und Android) installiert werden. Vor der ersten Nutzung ist eine Schulung erforderlich. Diese wird von den meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Form eines eLearnings angeboten.

In der WaRa-App wird die aktuell eingestellte Rangierfahrstrasse in vereinfachter Form dargestellt, als sogenannte Perlschnur.

Die Darstellung der eingestellten Fahrstrasse ist für das Lokpersonal eine neue, wertvolle Zusatzinformation. Sie unterstützt dabei, die Erwartungen hinsichtlich der bevorstehenden Rangierfahrt besser einzuordnen. Zusätzlich

werden Teilziele von Rangierfahrstrassen, bei denen es erfahrungsgemäss häufig zu Unregelmässigkeiten kommt, abgebildet. Auch besetzte Zielgleise werden in der Perlschnur dargestellt.

Bei Vorbeifahrt am letzten «Fahrt mit Vorsicht» zeigenden Zwergsignal wird eine akustische und visuelle Warnung ausgelöst, um darauf hinzuweisen, dass der Fahrweg endet. Ausgenommen sind Fahrten in Richtung Prellbock oder gegen nicht überwachte Bereiche; dies wurde durch die Anwendervertreter definiert.

Kommt es dennoch zu einer Vorbeifahrt an einem «Halt» zeigenden Zwergsignal, löst das System einen Alarm aus. Ein Alarm wird zusätzlich ausgelöst, wenn eine eingestellte Rangierfahrstrasse durch eine andere Fahrt verletzt, eine Rangiergrenze unbeabsichtigt überfahren oder eine eingestellte Rangierfahrtstrasse mit einer kritischen Bedienung durch den Fahrdienstleiter eingekürzt wird. Bei einem Alarm muss das Lokpersonal sofort anhalten und die Situation mit dem Fahrdienstleiter klären.

Die notwendigen Informationen erhält WaRa direkt aus den Meldungen der Leittechnik ILTIS. Nach einer einmaligen Registrierung – bei der der Betriebspunkt über GPS geortet sowie das Gleis und eine Kennungsbezeichnung vom Lokpersonal eingegeben werden –

kann die Rangierbewegung durch die Leittechnik ILTIS verfolgt und das Lokpersonal entsprechend informiert werden. WaRa funktioniert auch bei indirekt geführten Rangierfahrten, da das System die Belegung der Gleisfreimeldeeinrichtungen (GFM) auswertet und dadurch die Spitze der Rangierbewegung bestimmt werden kann.

Damit ein einfacher Wechsel von einer Zug- auf eine Rangierfahrt (und umgekehrt) mit LEA oder LOPAS möglich ist, wurden sowohl in diesen Systemen als auch in WaRa entsprechende Verknüpfungen integriert.

## Wo WaRa eingesetzt werden kann – und wo nicht

Die Unterstützung durch WaRa ist bei Betriebspunkten möglich, welche mit Zwergsignalen ausgerüstet sind und über die Leittechnik ILTIS gesteuert werden. In den Rangierbahnhöfen kann WaRa nicht eingesetzt werden, da diese nicht oder nur in einzelnen Bereichen über ILTIS gesteuert werden. In Bereichen mit Handweichen kann WaRa ebenfalls nicht angewendet werden.

WaRa kann an rund 500 Betriebspunkten im Netz der SBB und der BLS genutzt werden. Sämtliche ILTIS-Zellen im Bereich der SBB- und BLS-Infrastruktur stehen mittlerweile technisch für WaRa zur Verfügung. Weitere Infrastrukturbetreiber (SOB, TPF) sind interessiert, WaRa auf ihrem Netz zur Verfügung zu stellen.

Die EVU verfolgen jeweils ihre eigene Rollout-Strategie, in der festgelegt ist, zu welchem Zeitpunkt welche Lokführer-Kategorien für WaRa geschult werden und ab wann sie die Anwendung nutzen. Aktuell rangieren rund 4000 Lokführerinnen und Lokführer von rund 15 verschiedenen EVU mit WaRa.



## Innovatives Vorhaben mit Herausforderungen

Während bisher technische Lösungen primär für Zugfahrten entwickelt wurden, bringt der Einsatz im Rangierbereich neue Anforderungen mit sich.

Eine zentrale Herausforderung sind die lokalen Spezialitäten. Diese sind in der WaRa-App im Menü «Lokale Spezialitäten» sowie in den ergänzenden Bestimmungen der I-50238 dokumentiert. Die Vielzahl dieser Einschränkungen stellt insbesondere für das Lokpersonal der Kategorie B Cargo eine Herausforderung dar. Zusätzlich erschweren etablierte Betriebsabläufe (wie z.B. Übergang Zug auf Rangierfahrt nicht nach Prozess) die einwandfreie Nutzung von WaRa. Entsprechende organisatorische Lösungen befinden sich derzeit in Bearbeitung.

Dank zahlreicher Rückmeldungen des Lokpersonals konnten Fehlverhalten identifiziert werden, die selbst bei tausenden von Testfahrten in unterschiedlichen Betriebspunkten nicht erkannt werden konnten. Diese Feedbacks wurden analysiert und die technische Lösung in mehreren Nachbesserungsreleases von ILTIS integriert.

## Technische Weiterentwicklungen und Vereinfachungen in Aussicht

Mit dem Rollout des nächsten ILTIS-Release ab dem vierten Quartal 2026 ist es möglich, etwa die Hälfte der lokalen Einschränkungen schrittweise aufzuheben. Zusätzlich wird es mit diesem Release möglich sein, sämtliche neun Typen von Stationsübergängen (u.a. Sektorenwechsel wie in den Knoten Basel und Zürich) mit WaRa technisch zu unterstützen. Ziel ist es, damit die Bedienung zu vereinfachen. WaRa entwickelt sich also laufend weiter.

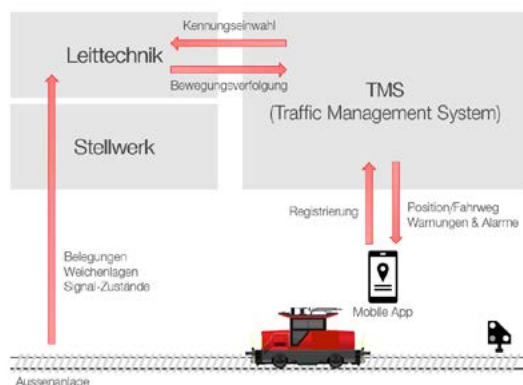
## Fazit: Nutzen und Perspektiven von WaRa

WaRa leistet einen ersten wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Rangiersicherheit, auch wenn die Anwendung aktuell noch durch lokale Besonderheiten oder nicht einheitliche Betriebsabläufe beeinflusst ist. Die Nutzung der App zeigt bereits Wirkung und der Trend geht in die richtige Richtung. An Betriebspunkten mit hoher Nutzungsrate WaRa haben sich die Ereignisse mit Zwergsignalfällen reduziert.

In der Praxis konnte WaRa bereits mehrfach sicherheitsrelevante Ereignisse verhindern. Ergänzend zur technischen Unterstützung mit WaRa wurde auch verstärkt in die Aus- und Weiterbildung im Bereich Rangieren investiert.

Mit WaRa als Hilfsmittel werden keine Vorschriften angepasst. Massgebend ist weiterhin das Beachten der Signale und des Fahrwegs durch das Lokpersonal. Die Informationen in der WaRa-App sollen deshalb im Stillstand vor der Abfahrt konsultiert werden. In Kombination mit betrieblichen und ausbildungsseitigen Massnahmen kann WaRa einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung der Rangiersicherheit leisten. 🙌

## Wie funktioniert die Warnfunktion Rangier?



Im Zusammenspiel Stellwerk, Leittechnik und TMS wird ein Prozessabbild hergestellt, das die lückenlose Verfolgung jeder Rangierfahrt ermöglicht.



Das System analysiert laufend das Prozessabbild und erkennt potenziell kritische Situationen. Der Rangierloführer wird per Mobile App informiert, gewarnt und wenn nötig alarmiert.



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 Lokomotivführern 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](http://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.

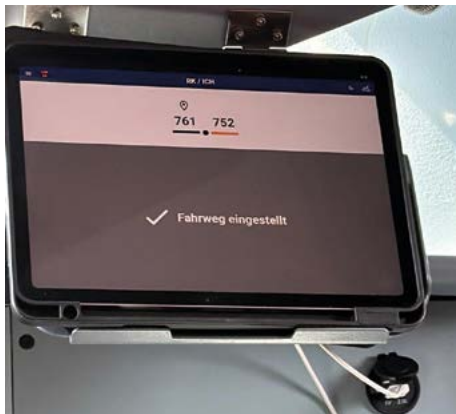
# Hält WaRa, was es verspricht?

**Beda Breu, Vorstand VSLF SBB Cargo**

Die Warnfunktion Rangier (WaRa) wurde vom Konzern aufgrund zahlreicher Rangierunregelmässigkeiten in Auftrag gegeben. Ursprünglich war das System für das Lokpersonal der Kategorien B100 und A40 vorgesehen. Die Lokführer der Kategorie B wurden erst zu einem späteren Zeitpunkt in das Projekt einbezogen, um ihre spezifischen Anforderungen und betrieblichen Besonderheiten einbringen zu können.



WaRa wurde beim Lokpersonal der Kategorien B100 und A40 mittels Präsenzunterricht geschult, beim Lokpersonal der Kategorie B hingegen mittels eLearning. Nachgelagert wäre wohl eine praxisnahe Schulung, beispielsweise im Rahmen eines WBT, zielführender gewesen. Ein zentrales Thema ist für mich die Ablenkung: Der Fokus muss weiterhin auf Fahrstrasse und Signalen liegen,



nicht auf der WaRa-App. Ich erhielt im vergangenen Januar die Möglichkeit, Testfahrten mit einer Re 620 in Bülach zu machen. Dabei fiel mir insbesondere auf, wie viele nicht zentralisierte Gleise in Bahnhöfen existieren, bei denen der Fahrdienstleiter die Gleisbelegung nur eingeschränkt einsehen kann.

## **Keine Funktion ohne exakte Angabe der Gleisnummer**

In der Folge haben wir begonnen, die Problemfelder für das Lokpersonal Kat. B von SBB Cargo aufzuarbeiten. Für uns ist die genaue Gleisnummer nicht immer bekannt. Technische Möglichkeiten, die uns dabei unterstützen sollen, sind im Projekt in Bearbeitung. Ebenfalls eine Herausforderung sind die zahlreichen lokalen Spezialitäten. Diese können ab Ende 2026 laufend reduziert werden. Zusätzlich können in bestimmten Situationen Kennungsverluste auftreten.

Auch dort sind technische Lösungen in Bearbeitung.

Ein weiterer wesentlicher Punkt wurde ebenfalls nicht berücksichtigt: Wenn wir nur mit der Lok unterwegs sind, müssen wir – im Gegensatz zum Rangierdienst B100 – bei einem Richtungswechsel den Führerstand wechseln. Das iPad wird dabei in der Regel nicht mitgeführt, womit WaRa in diesen Situationen nicht zur Verfügung steht. Eine Lösung über das Handy ist derzeit in Bearbeitung.

Die identifizierten Problemstellungen wurden im Projekt platziert und werden aktuell bearbeitet.

Gemeinsam mit der Projektleitung habe ich einen technischen Bericht erarbeitet, der sowohl die Grundidee als auch die Hintergründe von WaRa beleuchtet. Mein Dank gilt dabei insbesondere der Projektleitung unter René Wechsler für die ausführliche und konstruktive Zusammenarbeit. 🙏



Foto: Dario Häusermann

# Neue Arbeitszeit- und Einteilungsmodelle bei der BLS

Christof Graf, Vorstand VSLF Leiter BLS

Die BLS möchte mit dem Projekt Aare neue Arbeitszeitmodelle einführen. Ebenso möchte sie mit dem Projekt RailCore ihr Dispositions- und Einteilungsprogramm RailOpt ersetzen.

Im Projekt Aare sollen neue Arbeitszeitmodelle eingeführt werden. In der Zukunft soll es drei Einteilungsmodelle geben. Eine Jahreseinteilung wie bisher mit Freitagen und Diensten, eine Jahreseinteilung, bei welcher nur die Freitage eingeteilt werden und der Rest mit Zeitfenstern, sowie noch eine flexible Einteilung, bei welcher die Freitage gewünscht werden können. Ebenso kann bei allen Modellen eine Schichtlagepräferenz gewünscht werden.

In den grösseren Lokpersonalstandorten sind schon heute diverse solcher Einteilungssysteme in Betrieb. Die Dienstplankommission hat ein einfaches System entwickelt, bei welchem heute schon in den grösseren Lokpersonalstandorten ein Früh- oder Spätdienst-Modell gewählt werden kann. Leider wurde dieses für das Projekt Aare nicht berücksichtigt.

## Grosse Zufriedenheit mit bestehendem System

Bei einer Umfrage zum Start des Projektes Aare waren über 80% des Lokpersonals zufrieden mit den aktuellen Einteilungsmodellen. Dies ist sicher auch darauf zurückzuführen, dass über 90% der Gesuche in der Monateinteilung oder der Kurzfristplanung bewilligt werden konnten. Dies ist auf eine grossartige Arbeit der Einteilung der Monats- und Kurzfristplanung zurückzuführen. Hier bleibt im Hinblick auf die Zukunft sicher eine grosse Unsicherheit, ob das System dies auch so bewältigen kann. Ein Einteiler kennt vielfach die Vorlieben seines Lokpersonals und

weiss, wen er anrufen kann, um einen Konflikt zu lösen. Ein System arbeitet mit eingegebenen Parametern. Ob diese auch so gut wie die Kenntnisse eines Einteilers funktionieren, wird sich zeigen.



Die Anzahl Wünsche ist bei einer fixen Jahreseinteilung geringer, nimmt aber über die Jahreseinteilung mit Zeitfenstern zu der flexiblen Einteilung zu.

Vieles hängt auch noch vom neuen Dispositions- und Einteilungsprogramm RailCore ab. Den Auftrag für dieses hat die BLS 2024 an IVU.rail vergeben.

## Rücksicht auf die Bedürfnisse des Lokpersonals

Vermehrt wurde im Hinblick auf die Einführung dieser Systeme auch schon angetönt, dass die Planungsvorgaben

für das Lokpersonal überarbeitet werden müssen, da die Dienste effizienter gestaltet werden sollen. Das Lokpersonal ist mit den aktuellen Planungsvorgaben sehr zufrieden. Ist doch darin alles über den Dienstinhalt wie Pausen, Arbeitsunterbrechungen und Dienstlängen in den verschiedenen Schichtlagen geregelt. Das Lokpersonal wird keine Verschlechterung der Vorgaben hinnehmen, es muss besonders auf sie geachtet werden. Eine Verschlechterung der Vorgaben würde sich schnell negativ auf die Motivation des Lokpersonals auswirken.

## Die Krux mit den IT-Systemen

Grundsätzlich ist es klar, dass IT-Systeme nach einer gewissen Zeit ersetzt werden müssen, da sie technisch einfach veraltet sind und nicht mehr gross aktualisiert werden können. Das Problem ist einfach, dass von neuen IT-Systemen viel erwartet wird. Diese können aber genau diese Erwartungen, seien es auch einfache, gute Eigenschaften von den alten bewährten Systemen, nicht alle erfüllen. Dies zeigte sich schon im Jahr 2019, als die Einführung von IVU.rail bei der BLS gestoppt wurde. Auch die SBB kämpfte bei SOPRE mit massiven Problemen. Dies bei Programmen, die mehrere Millionen Franken gekostet haben.

Dies ist auch der Grund, dass bei den Mitarbeitern bei der Einführung neuer Programme eine grosse Skepsis da ist. Es werden hohe Erwartungen geschürt, aber nach der Einführung der Systeme kommt es dann vielfach zur grossen Ernüchterung. Dies zeigte sich zuletzt bei der Einführung von RailCube im November 2023 bei BLS Cargo. 🐾

# Gefährlicher Fanmarsch – Polizei sperrt Unterführung am Bahnhof Rapperswil

Pascal Büsser, Sektionspräsident SOB

Am Abend des 5. März 2026 kam es rund um den Bahnhof Rapperswil zu einem grösseren Polizeieinsatz, als sich gegen 19:00 Uhr eine grosse Gruppe von Eishockeyfans vom Bahnhof aus in Richtung Stadion in Bewegung setzte und dabei erhebliche Sicherheitsprobleme verursachte.

Aus Sicherheitsgründen sah sich die Polizei gezwungen, die gesamte Unterführung beim Bahnhof vorübergehend zu sperren. Mehrere Lokführer sowie Passagiere wurden

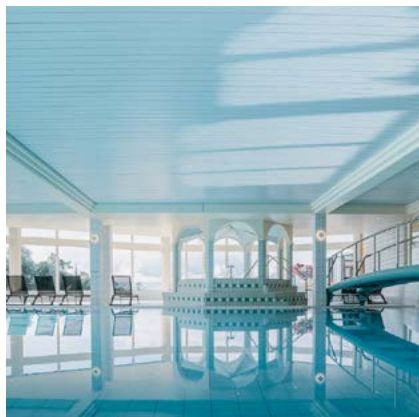
daran gehindert, rechtzeitig zu ihren Zügen zu gelangen, was zeitweise zu Unmut und Verzögerungen im Bahnverkehr führte.

Während des Marsches kam es zudem zu mehreren Zwischenfällen. Augenzeugen berichteten von zahlreichen gezündeten Böllern.



Besonders alarmierend war jedoch, dass mehrere solcher Böller in das Gleisfeld der sogenannten 820er-Gruppe geworfen wurden.

Dass bei dieser Aktion niemand verletzt wurde, war ein grosses Glück. Der Vorfall wirft aber erneut Fragen zur Sicherheit bei Fanmärschen und zum Umgang mit gewaltbereiten Gruppen im Umfeld von Sportveranstaltungen auf. Zu hoffen bleibt, dass bei solchen unüberlegten Aktionen auch künftig niemand zu Schaden kommt. 🙏



Mehr erfahren



*Wellnesshotel im Berner Oberland*  
**Wo Gastfreundschaft zu Hause ist**



# Zustand des Personalzimmers Einsiedeln

**Pascal Büsser, Sektionspräsident SOB**

Der Zustand des Personalzimmers in Einsiedeln gibt seit längerer Zeit Anlass zu Diskussionen. Rückzugsmöglichkeiten, wo Mitarbeitende zur Ruhe kommen können, sind kaum vorhanden. Das vorhandene Ruhezimmer befindet sich im Keller und lädt aufgrund seiner Lage und Gestaltung nur bedingt zu einer erholsamen Pause ein.

Auch im Aufenthaltsraum herrscht ein ständiges Kommen und Gehen, was es schwierig macht, dort Ruhe zu finden. Von wirklicher Privatsphäre kann daher nur eingeschränkt gesprochen werden.

Zusätzlich sind Computer und Arbeitsplätze so angeordnet, dass Bildschirminhalte für andere leicht einsehbar sind. Dabei absolvieren alle Mitarbeitenden der SOB verpflichtende Cyberschulungen über SoSafe. In diesen verschiedenen Modulen wird unter anderem vermittelt, wie Arbeitsplätze aus Datenschutz- und Sicherheitsgründen aufgestellt werden sollten, damit Dritte keinen Einblick in Bildschirminhalte erhalten. In der Praxis wird dies in den aktuellen Räumlichkeiten jedoch nicht umgesetzt.

Da die Räumlichkeiten angemietet sind, gestalten sich bauliche Verbesserungen oftmals schwierig. Wenn Vermieter, Gemeinden oder weitere Beteiligte nur eingeschränkt kooperationsbereit sind, kann sich der Fortschritt entsprechend verzögern.

## Jetzt auch noch Schimmel

Vor rund drei Jahren wurde am Gebäude eine Dachsanierung durchgeführt. Seit dieser Sanierung ist das Dach jedoch offenbar nicht mehr vollständig dicht. Bereits kurz nach Abschluss der Arbeiten musste

unter dem Dachfenster ein kleines Auffangbecken montiert werden, um eindringendes Wasser aufzufangen. Es liegt daher nahe, dass über längere Zeit eingedrungene Feuchtigkeit zur



Bildung des Schimmels beigetragen hat. Solange die Ursache nicht nachhaltig behoben wird, stellen einzelne Reparaturarbeiten lediglich ein provisorisches «Pflaster» dar. Weitere

Schäden durch weiterhin eindringende Feuchtigkeit sind unter diesen Umständen nur eine Frage der Zeit. Positiv hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang das rasche und

verantwortungsvolle Handeln der SOB. Zum Schutz der Gesundheit der Mitarbeitenden wurde das betroffene Personalzimmer umgehend geräumt. Derzeit befindet sich das Personalzimmer in einem Provisorium im ehemaligen Reisezentrum beim Güterschuppen, direkt nebenan. Die Wegzeiten wurden durch die SOB überprüft und bleiben unverändert.

Wie lange dieses Provisorium bestehen bleibt, ist derzeit noch unklar, da die notwendigen Reparaturarbeiten am Gebäude laufen. Parallel dazu wird geprüft, ob die Gelegenheit genutzt werden kann, um die Räumlichkeiten moderat aufzufrischen, beispielsweise durch den Ersatz der Teppichböden oder Malerarbeiten. Ebenso wird derzeit abgeklärt, wie die Situation rund um Toilettenanlagen und Ruheräume künftig verbessert werden kann.

Aufgrund der laufenden Arbeiten und weiterer Abklärungen kann aktuell noch kein Zeitpunkt genannt werden, wann das Provisorium wieder aufgehoben wird. Die SOB wird die Mitarbeitenden zu gegebener Zeit über die weiteren Entwicklungen informieren. 🙏

# Einberufung eines Schiedsverfahrens bei TILO

## Prozessgruppe VSLF

Der VSLF hat am 23. März 2026 gemeinsam mit dem Personalverband transfair bei TILO das Schiedsgericht angerufen. Andere Sozialpartner verzichteten auf eine Beteiligung. Der Grund dafür ist eine Meinungsverschiedenheit hinsichtlich der Auslegung und Anwendung des GAV TILO. Konkret geht es um folgende Themen:

- **Einführung einer obligatorischen Dienstkleidung für einzelne Berufskategorien**
- **Erwerb einer neuen Lizenz für das italienische Eisenbahnnetz «Ferrovienord»**

Was die Aspekte der Berufskleidung betrifft, sah der geltende GAV eine vollständige Mitbestimmung der Personalkommission vor. Diese Einbeziehung erfolgte jedoch nur in begrenztem Umfang, sowohl bei der Auswahl der bereitzustellenden Kleidungsstücke als auch bei der Ausarbeitung der Durchführungsbestimmungen, die deren obligatorische Verwendung ab

dem 1. Oktober 2025 festlegten. Artikel 47 des GAV verlangte zudem eine Diskussion mit den Sozialpartnern, weshalb eine spezifische Vereinbarung angeboten wurde, die jedoch nicht in Betracht gezogen wurde. Der VSLF verlangte, dass die Verwendung der Kleidung, wie bei den Lokführern von SBB Personenverkehr, auf freiwilliger Basis erfolgen sollte oder dass eine Vergütung in Minuten für die Nutzung und Verwaltung der Uniform gewährt werden sollte.

Die im GAV bereits enthaltene Vereinbarung über die internationale Zulage war vor Jahren auf der Grundlage einer einzigen Lizenz für

das italienische nationale Netz RFI ausgehandelt worden. Nun hat TILO für einen Teil der interoperablen Lokführer bereits eine Zusatzausbildung für eine zweite italienische Lizenz geplant und durchgeführt. Es handelt sich um die neue Infrastruktur von Ferrovienord, die es dem TILO-Lokführer ermöglicht, den Zug bis zum Flughafen Mailand-Malpensa zu fahren. Als Ausgleich für den Aufwand, die eigenen Kompetenzen auf dem neuesten Stand zu halten, erhält man derzeit einen bezahlten Urlaubstag pro Jahr. Die Forderung der Gewerkschaften zielte darauf ab, diese Zeit aufgrund des höheren Aufwands zu erhöhen. Die periodische Prüfung in Italien findet alle drei Jahre statt und ist für die beiden Zertifikate separat notwendig. Beide Vorschläge zur Anpassung der Arbeitsbedingungen waren gemeinsam von den drei Gewerkschaften vorgelegt worden, die den GAV unterzeichnet haben. Für TILO seien jedoch keine Aktualisierungen erforderlich, weshalb das Unternehmen der Ansicht war, nicht einmal auf die einzelnen Forderungen eingehen zu müssen. Da auf dieser Grundlage der Verhandlungsweg nicht zu beschreiten war, war die Anrufung des Schiedsgerichts unvermeidlich. Die beiden Gewerkschaften VSLF und transfair haben deshalb das Schiedsgericht angerufen.

Bei Redaktionsschluss war der weitere Verlauf der Verhandlung noch nicht absehbar, es konnten bislang weder Schiedsrichter definiert werden, noch wurden Verhandlungstermine definiert. Der VSLF wird per Newsletter kommunizieren, sobald Entwicklungen absehbar sind. Grundsätzlich gilt aber Schweigepflicht, solange das Verfahren läuft. 🐣



# Erneut ETCS-Probleme in der Schweiz

Technikgruppe

Dass ETCS mitverantwortlich ist für die über fünfjährige Verzögerung von «Stuttgart 21» in Deutschland, ist bekannt. Diesen Frühling hat es auch die Schweiz erwischt.

Bei den 60 neuen Triebzügen RABe 512 der SBB mussten Bremsen ausgeschaltet werden, um zu garantieren, dass einzelne Achsen nur als Laufachsen funktionieren und beim Bremsen nicht ins Gleiten kommen. Dies, weil die Wegmessung (Odometrie) auf dem Fahrzeug einen zentralen Messwert für das ETCS darstellt, welcher höchsten Sicherheitsanforderungen genügen muss. Die Radare und die Beschleunigungsmessanlagen allein genügen nicht.

So werden jetzt wegen des ETCS-Sicherheitssystems bei einem Teil der Züge funktionierende Bremsen ausgeschaltet und für den anderen Teil der Züge ist das Verkehren auf den ETCS-Level-2-Strecken untersagt. Das BAV und die ETCS-Systemführerschaft CH sollen beim Entscheid mit involviert gewesen sein.



Die Wegmessung ist, im Gegensatz zum Linienleiter (Linienförmige Zugbeeinflussung LZB), seit jeher eine grosse Fehlerquelle beim ETCS und führt zu verminderter Stabilität und Sicherheit. Dies, obwohl drei Systeme zum Teil parallel verbaut sind.

Darin liegt auch begründet, warum ETCS wohl nie sicher im Level 3, also mit «Moving Block», eingesetzt werden



kann. Der Linienleiter erreicht diese vorteilhafte Zugfolge im «Moving Block» seit über 45 Jahren tagtäglich. (Siehe Kasten.)

Bemerkung: Die Sicherheit des gesamten ETCS-Systems ist abhängig von der korrekten Dateneingabe durch den Lokführer. Siehe Bild. 🐣

## Ortung beim LZB/Kreuzung zwischen den beiden Linienleitern

Der Linienleiter im Gleis wird nach  $100 \pm 5$  Metern gekreuzt (Kreuzungsstellen), d. h., der in der Mitte verlegte Linienleiter wird mit dem am Schienenfuss verlegten Linienleiter vertauscht.

Um Messfehler durch Radabnutzung, Gleiten, Schlupf und Schleudern zu vermeiden, wurden bei der Entwicklung der LZB verschiedene Ansätze untersucht. Empfohlen wurde eine Kombination von Dopplerradar, elektro-optischer Erfassung von Unregelmässigkeiten von Oberflächen oder Zählung der Radimpulse, jeweils kombiniert mit Erfassung der Phasensprünge (Kreuzungsstelle alle 100 m). Im Gegensatz zur Odometrie von ETCS ist die Weg- und Geschwindigkeitsmessung der LZB-Fahrzeugeinrichtung vergleichsweise einfach und kommt mit einem Wegimpulsgeber und einem wartungsfreien Beschleunigungsmesser aus.

Quelle: wikipedia.org

# ETCS führt zur Deaktivierung von funktionierenden Bremsen

Kommentar der Prozessgruppe

Mitte Februar wurde bekannt, dass auf den Fahrzeugen RABe 512 «IR Dosto» von Stadler Rail bei Bremsvorgängen Odometrie Probleme (Abweichung bei Weg-/Geschwindigkeitsberechnung) auftraten. Als Massnahme dagegen wurde definiert, dass an Drehgestellen mit Drehzahlgebern die Bremsen ausgeschaltet wurden. Die dadurch tiefere Bremsreihe führt zu tieferen Geschwindigkeiten und längeren Bremswegen.

Diese Vorgabe wurde Ende März wieder aufgehoben. Die Problematik konnte nicht vollends gelöst werden, die Software der Leittechnik wurde aber angepasst. Das Fahrzeug kann nun im ETCS-Level-2-Betrieb die pneumatischen Bremsen auf den betroffenen Wagen automatisch überbrücken. Dem Lokpersonal wird eine hohe Bremsreihe vorgegaukelt, welche unter gewissen Bedingungen deutlich tiefer ausfallen kann.

Ähnliches Verhalten kennt das Lokpersonal bereits von einzelnen RABe 523 «Flirt», welche mit der sogenannten Neuen Fahr-/Brems-Kennlinie unterwegs sind. Auch dies ist eine softwareseitige Anpassung, welche den pneumatischen Bremsanteil unterdrücken soll, den Einsatz des Gleitschutzes reduziert und so Energie sparen soll. Es hat vor allem dazu geführt, dass für das Lokpersonal unberechenbares Fahrverhalten entsteht und dieselben Fahrzeuge stark unterschiedlich zu bedienen sind. Besonders bei feuchter Witterung entstehen zum Teil sehr starke Bremswegverlängerungen. Dadurch wurden bereits Perronenden verpasst und Fahrzeuge verschliffen.

Was zu ETCS einmal mehr auffällt, ist die starke Fehleranfälligkeit aufgrund der Komplexität und des Potenzials zur konstanten Weiterentwicklung unter laufendem Betrieb. In der Vergangenheit zeigten alle Hersteller von ETCS-Produkten ähnliche Entwicklungs-

## 6.3.2 ETCS konfigurieren

### ⚠️ WARNUNG

#### Falsche Zugdaten im ETCS

Tod oder schwere Verletzung bei Kollision oder Entgleisung!

- Der Triebfahrzeugführer ist für die korrekte Eingabe der Zugdaten verantwortlich.
- Der Triebfahrzeugführer ist für die Prüfung aller vom Fahrzeugleitgerät FLG vorgeschlagenen Zugdaten verantwortlich, bevor er diese bestätigt.
- Wird die Zugkomposition gestärkt oder geschwächt oder werden Bremsen abgetrennt, müssen die Zugdaten neu eingegeben werden.

probleme. Alstom kann bei einzelnen Versionen bis heute keinen stabilen Betrieb garantieren, sodass morgens lange Inbetriebnahmezeiten entstehen, da prophylaktische Systemresets durchzuführen sind. Siemens hatte ebenso grosse Startschwierigkeiten. Anfangs wurde einerseits manchmal mit dunklen Bildschirmen im Level-2-Betrieb «nach Gefühl» gefahren oder auf den Flirt musste der V-soll- Regler deaktiviert werden, da er ausfallen konnte und die Fahrzeuge spontan zu beschleunigen begannen.

Für das Lokpersonal ist wegen dieser erneuten ETCS-Problematik, welche einmal mehr betriebsbehindernd ist, das Vertrauen ins System wieder etwas gesunken. Höhere Sicherheitsstandards werden vorgegeben, wir stellen laufend neue Probleme fest. Irgendetwas wird auch in Zukunft auftreten, wir bleiben gespannt. 🐾

## Neue Sammelbefehle

### Technikgruppe

**Seit Dezember 2025 sind die Sammelbefehle, welche auf jedem Führerstand aufliegen, neu in A4 statt A5 gedruckt. Der Grund ist, dass es mehr Platz zum Schreiben hat, sollte man denn auch eine Schreibfläche von 21,0 × 29,7 cm auf dem Führerstand finden ...**

Die Aufbewahrungsrechen sind nur für A5 dimensioniert, weshalb neu die Papierblöcke hineingewurstelt werden oder irgendwo im Führerstand herumliegen. Die SOB hat pragmatisch Mappen beschafft, um alle Blöcke gut sortiert zu verstauen.



Die Mappen lassen sich für 15.90 Fr. das Stück erwerben.



Man beachte die lustige Aufteilung der Befehle. Wenn man die Vorderseite sieht, lässt sich immer die Nummer des Befehls auf der Rückseite erkennen:

|       |         | Vorderseite | Rückseite |
|-------|---------|-------------|-----------|
| Block | Befehl: | 1           | 8         |
| Block | Befehl: | 2           | 7         |
| Block | Befehl: | 3           | 4         |
| Block | Befehl: | 5           | 6         |
| Block | Befehl: | 9           | –         |

Es wurde bemängelt, dass das Lokpersonal über die Neuerungen bei den Befehlen, welche meist unter Zeitdruck auf der Fahrt bei einem Halt notiert werden müssen, nicht vor der Einführung instruiert wurde. Dies im Gegensatz zu anderen Personalkategorien. Sicherheit zuerst, aber nicht beim Lokpersonal. 🐾

## Korrigendum

Abkürzungen sind Glücksache. Oder auch Ergebnis sorgfältiger Recherche. So hat sich in der letzten Ausgabe des LocoFolio im Artikel «Stippvisite bei der Forchbahn» ein Fehler eingeschlichen.

Das Kürzel ECM steht nicht wie beschrieben für «Electronic Content Management», sondern spezifisch bei Eisenbahnen für «Entity in Charge of Maintenance», übersetzt: «Für den Unterhalt verantwortliche Stelle».

Die Entity in Charge of Content (ECC):  
Simon Steinmann, Chief Editor LocoFolio 🐾

## Trauerspiel bei der Einführung der neuen Sammelformulare

### Kommentar der Prozessgruppe

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wurde im Rahmen reglementarischer Anpassungen auch neue Sammelformulare eingeführt. Bei SBB-PP gestaltete sich diese Einführung als Trauerspiel: Zuerst erfolgte für das Lokpersonal keine pünktliche Schulung darüber, wie die neuen Sammelformulare auszufüllen sind – sogar die Deutsche Bahn AG hat es diesmal pünktlich geschafft.

Dann waren zum Fahrplanwechsel 2025 auf den Führerständen keine neuen Formulare vorhanden. Das Lokpersonal musste selbst dafür sorgen, dass es jederzeit genügend Sammelformulare auf Mann respektive Frau hatte, um im Störfall handlungsfähig zu bleiben. Das stellt für diese im sicherheitskritischen Störungsprozess unerlässlichen Formulare keine belastbare Lösung dar.

Dass das neue Formularformat A4 in keine der vorhandenen Halterungen passt, ist auch nicht gerade hilfreich. Langsam tauchen die ersten Formularblöcke auf den Führerständen auf, sie werden jedoch achtlos gefaltet und in die vorhandene Halterung für Format A5 gestopft.

Fazit: Wenn das Lokpersonal so arbeiten würde, wäre gehörig Feuer im Dach. Wir haben nichts erwartet und wurden trotzdem enttäuscht.



Der Vergleich mit der Südostbahn beweist, dass es auch ganz anders hätte laufen können: Die Schulung zu den neuen Sammelformularen erfolgte dort rechtzeitig im Oktober/November 2025. Die Formulare waren pünktlich überall vorhanden und werden auf jedem Führerstand in einer stylischen Mappe für Dokumente im Format A4 aufgelegt. Die Mappe wurde sogar unter Einbezug der Sozialpartner evaluiert. So und nicht anders hat so etwas vonstattenzugehen. **Es ist uns ein Rätsel, warum ausgerechnet die Schweizer Marktführerin so etwas nicht mehr hinbekommt.** 🐣

Neue Formulare Befehle nicht auf den Führerständen

Herausgeber: PP-SGJ

Beschreibung:

Am 14. Dezember 2025 treten die neuen Befehle in Kraft. Länger werden die Führerstände von SBB-Personenwagen nicht rechtzeitig mit den neuen Formularen ausgerüstet sein. Arbeitet daher mit den gemalten Sammelbefehlen, ab 25.11.2025 verbleiben Formulare.

Aktualisiert nach Verwendung bitte den Vorrat in euren Compendium 2019.

Ist der benötigte Befehl nicht als Papier-Formular vorhanden, muss im Repertoire 2019 das PDF der neuen Befehle geöffnet werden, nach dessen Vorlage ist der Befehl korrekt zu notieren.

Wir bedauern, dass der Auftrag zum Auswechseln der Formulare innerhalb von UPM zu spät ausgeführt wurde.

Gültig ab: 14.12.2025

verfällt am: 11.12.2025

## Kostenwahrheit ohne Lokpersonal

Technikgruppe VSLF

Seit der Zeit des SBB CEO Andreas Meyer ist der Traum der führerlosen Züge nicht mehr verschwunden. Klar, es gibt verschiedene Eisenbahnsysteme, welche ohne Lokführer ferngesteuert fahren. Bei schienengebundenen Systemen auch keine Hexerei. Trotzdem ist man bei Vollbahnen diesbezüglich noch nirgends. Ausser grossen Versprechungen von Infrastruktur und der Industrie und vielen bezahlten Rechnungen ist nicht viel vorhanden.

Aktuell ist ATO Level 2, also das automatische Fahren unter der Verantwortung des Lokpersonals, der letzte Schrei. Es wird wohl bei den meisten Bahnen nach und nach eingeführt werden. Nicht, weil es die Fahrzeiten verbessert oder Energie einsparen würde, sondern weil zu viele Versprechungen gemacht wurden und langsam irgendetwas Modernes eingeführt werden sollte. Die hohen Kosten müssen irgendwann ein greifbares Ergebnis hervorbringen. Und es ist die Rechtfertigung, um weiterzumachen und weitere Gelder zu sprechen.

Eine Gegenüberstellung der Kosten und der Erträge, also die wirkliche Betrachtung

des Business Case, ist überfällig. Das Resultat wäre wohl ernüchternd. Und blossе Versprechen sollten vor der Finanzierung auf Plausibilität geprüft werden.

Die wohl grösste Gefahr für die Eisenbahnunternehmen und das Bundesamt für Verkehr wären Züge ohne Lokführer. Dann würde offengelegt, wie wenig man ohne Lokpersonal einsparen kann und wie wenig die Kosten des ÖV sinken werden.

Weitere Informationen und das VSLF-Dossier zur Automatic Train Operation ATO: 🐣



## Viel Geld und wenig Sinn

Technikgruppe VSLF



Aktualisiert 8. September 2016, 16:53

BLT

### Waldenburgerbahn fährt ab 2022 ohne Lokführer

BLT-Direktor Andreas Büttiker hat grosse Pläne. Nach dem Kauf der Waldenburgerbahn plant er, ab 2022 auf computergesteuerte Linienführung zu wechseln.



«Basler Zeitung» vom 18.3.2026

«Vollautonomes Fahren lässt sich nicht von heute auf morgen einführen»

Die Baselland Transport AG (BLT) schreibt bereits heute Geschichte: Als erste Bahn der Schweiz setzt sie teilautonomes Fahren im regulären Betrieb ein.

Im Gespräch mit der «BaZ» erklärt CEO Frédéric Monard, warum vollautonome

Trams in der Basler Innenstadt hingegen noch «Jahrzehnte» entfernt sind – und welche technischen und regulatorischen Hürden es zu überwinden gilt.

Auf den Punkt gebracht: Trotz grosser Versprechungen im Jahre 2016 fährt die Waldenburgerbahn heute noch unter Vollverantwortung des Lokomotivführers, unterstützt mit teurer und sinnloser Elektronik.

Lokführerloses Fahren macht Sinn, wenn man dann Kosten sparen kann. Teilautonomes Fahren, wenn trotzdem ein Lokführer benötigt wird, ist einfach nur sinnlos und teuer.

Es ist bemerkenswert, wie viel Geld nach wie vor von der öffentlichen Hand darin investiert wird, obwohl wir «noch Jahrzehnte davon entfernt sind». 🐣

## Wegzeiten-dilemma

Technikgruppe VSLF

In Arth-Goldau übernachtet der Zug 2662, in der Regel geführt mit einem einzelnen ICN. An und für sich eher unspektakulär. Speziell hierbei ist, dass er in einem Gleis remisiert ist, das betrieblich gesehen aus zwei Abschnitten besteht. Einerseits steht die hintere Hälfte im Gleis 12 an einem Prellbock, andererseits befindet sich die vordere Hälfte im Gleis 72. Eigentlich ist es dasselbe Gleis, der Unterschied liegt jedoch auf stellwerktechnischer Ebene; Gleis 72 ist zentralisiert und für die Fahrdienstleitung sichtbar, das Gleis 12 ist nicht zentralisiert und zeigt im Stellwerk keine Belegungen an.

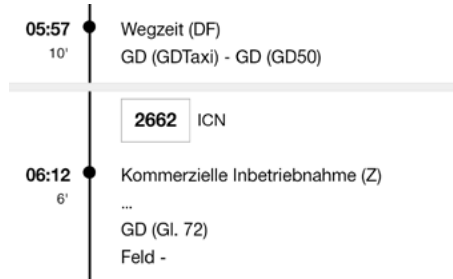
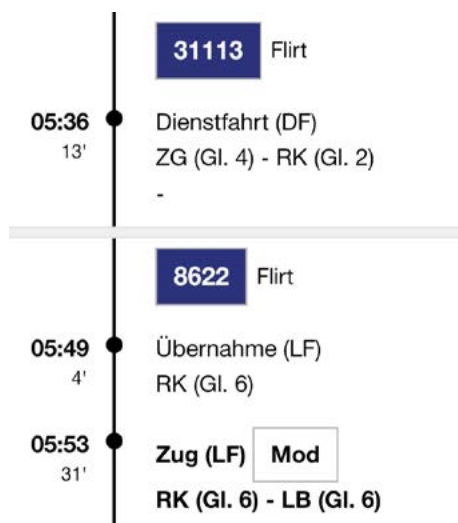
Der weitere Unterschied ist in der Wegzeitentabelle für das Lokpersonal zu finden. In der Vergangenheit wurde Gleis 12 der Gruppe GD10 mit 5 Minuten Wegzeit zugeordnet, das Gleis 72 der Gruppe GD60 mit 8 Minuten Wegzeit. Neuerdings wird Gleis 12 jedoch der Gruppe GD39 zugeordnet und erhält nur noch 4 Minuten Wegzeit. Ob dies im Rahmen von Effizienzsteigerungsversuchen geschah, entzieht sich unserer Kenntnis; was jedoch bekannt ist, ist die relativ hohe Distanz

zwischen Gleis 12 und Gleis 39. Diese neue Zuordnung wirkt etwas gesucht. Laut Jahresplanung wird der Weg zum Zug 2662 nun also mit 4 Minuten gezeichnet, obschon sich einer der beiden Führerstände im Gleis 72 befindet. Und dies hat eine gewisse Relevanz. Der Inbetriebnahmeprozess des Fahrzeugs ICN sieht vor, dass das Lokpersonal seine Arbeit auf dem abgehenden Führerstand beginnt, also ab demjenigen, welcher zuerst für eine Zug- oder Rangierfahrt bedient wird. Da der Führerstand im Gleis 12 vor einem Prellbock steht, liegt in diesem Fall nahe, dass sich der erstbediente Führerstand logischerweise im Gleis 72 befinden muss.

Noch diffuser wird die Situation, wenn man sich die Planung des Zugpersonals ansieht. Dieses wird weder in die Gruppe GD10, GD39 noch GD60 gezeichnet. Das Zugpersonal beginnt seine Arbeit in der Gruppe GD50 mit 10 Minuten Wegzeit. Die Gruppe GD50 bezeichnet jedoch die Gleise 56–58, welche sich weitab vom Gleis 12/72 in einem anderen Bahnhofsteil befinden und überhaupt keine Berührungsstelle mit Zug 2662 haben.



Es stellt sich die Frage, weshalb stets aus den Wegzeiten eine derart grosse Diskussion entsteht. Grundsätzlich sollte es im Interesse des Arbeitgebers sein, dass das Lokpersonal ausreichend Zeit in Bahnhöfen erhält, um sich zwischen den verschiedenen Arbeitsorten hin- und



herzubewegen. Im Übrigen gibt es für das Lokpersonal keine Mindestumsteigezeiten in Bahnhöfen wie bei der Kundschaft. Während dort für Anschlüsse in der Regel mit 2–7 Minuten Umsteigezeit kalkuliert wird, ist das LP stets mit 0 Minuten hinterlegt. Das kann schon mal zu knappen Situationen führen, wird aber jeweils in Kauf genommen. 🙄

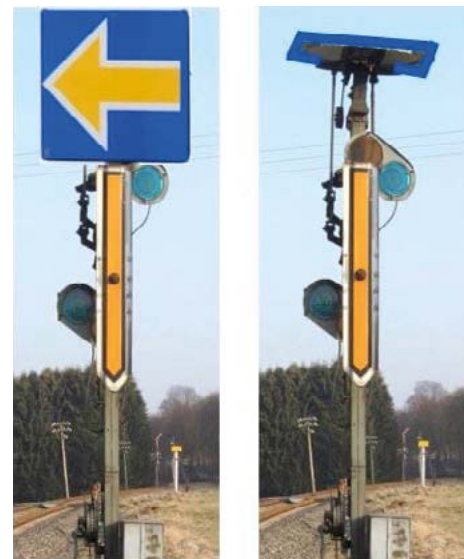
## Irreführende Signalisierungen werden nicht verändert

Technikgruppe VSLF

Mehrmals jährlich steht der VSLF im Rahmen eines sozialpartnerschaftlichen Austauschs in Kontakt mit SBB Infrastruktur, besonders mit dem Fokus auf Signalisierungsthematiken. Es wurden kürzlich die Problematiken mit aufgetretenen Signalfällen in Zürich Mülligen und Genève Cornavin thematisiert.

In Mülligen ist die Rangiergrenze äusserst unglücklich signalisiert, in Genève wurden neue, unübersichtliche Signalisierungen mit Verwechslungsgefahr installiert. SBB Infrastruktur ist nicht der Ansicht, dass an den beiden Standorten etwas geändert werden müsste.

In Mülligen wird die Rangiergrenze entgegen der Gepflogenheit links aufgestellter Signale rechts durch eine kleine Bahnhofsendaufleiste auf der Rückseite des Einfahrsignals gekennzeichnet. Die Befürchtung, mittels einer grösseren und reflektierenden Rangierhalttafel auf der linken Seite eine «Übersignalisierung» zu



produzieren, wird stärker gewichtet. Wir haben angemahnt, diese Haltung nochmals zu überdenken.

In Genève wurden kleine Signale, welche eher in dunklen Tunneln zur Anwendung kommen, unter dem Perrondach installiert. In einzelnen Gleisen auch auf der rechten Seite. Das Verwechslungspotenzial wird beim neuen Signal Typ N insofern gefördert, als der orange Lichtpunkt stets beleuchtet ist, und die Zustimmung zur Abfahrt erfolgt lediglich mittels einer kleinen «4» unterhalb des Lichtpunkts.

Beim vorhergehenden System L waren entweder zwei orange Lichtpunkte beleuchtet für fehlende Zustimmung und jeweils ein grüner und oranger Lichtpunkt für die offene Ausfahrt. Der Vorschlag, dass grössere Signale installiert werden, wurde einerseits aus Kostengründen, andererseits wegen Befürchtung von Vandalismus abgelehnt. Es gibt hier noch zahlreiche weitere Situationen, wo Tunnel-Signalisierungen aus praktischen Gründen an Orten zur Anwendung kommen, für die sie eigentlich nicht gedacht sind.

Auch hier wurde von uns eingewandt, dass aufgrund der Verwechslungsgefahr Sicherheitsrisiken bestehen. Die Haltung von Infrastruktur ist hier jeweils, dass einerseits Normen und Vorgaben eingehalten werden müssen und die Signale ohnehin nach neusten Sicherheitsstandards eingerichtet sind. Die Überwachung durch Zugbeeinflussung und Durchrutschwege würden stets eingehalten. Mehrere Signalfälle zeugen vom Gegenteil.

Der VSLF stützt hier das Verständnis von Seite PP-SQU, dass die Verantwortlichkeit für diese eingetretenen Fälle nicht allein dem Lokpersonal zuzuordnen ist. 🙄

# Führerstandssignalisierung – ein erneuter Vergleich mit der Fliegerei

Rahel Wyss, Vorstand VSLF SBB P

Dieser Text nimmt Referenz zu einem im letzten LocoFolio veröffentlichten Artikel betreffend ETCS. Es geht nun um die Frage, welche konkreten Anpassungen im Betrieb mit Führerstandssignalisierung angebracht sein könnten und was das alles mit der mangelhaften Qualität unserer Heizerstühle zu tun hat.

In meinem letzten Artikel «ETCS – Verkaufsargument für ATO und Sinnbild für fehlende und fehlerhafte Prozesse» bemängelte ich ETCS L1 und L2 in vielerlei Hinsichten. Es ging um fehlende Prozesse bei der Führerstandssignalisierung sowie um unzureichende Informationsdarstellungen und fehlende Unterstützung mittels optischer oder akustischer Hinweise oder Warnungen. Insbesondere im Level 2 gibt es keine logische Vorgehensweise für die fortwährende Beachtung des Fahrwegs während gleichzeitiger Darstellung aller sicherheitsrelevanten Informationen auf den Displays im Führerstand.

In der Folge wies mich ein Infrastruktur-Projektleiter darauf hin, dass sich möglicherweise ein Vergleich mit dem «Luftraum E» lohnen könnte. Der Luftraum E dient gewissermassen als Pufferzone zwischen den streng kontrollierten Lufträumen rund um Flughäfen sowie in der Höhe und dem freien Luftraum in Bodennähe und bei weniger Verkehrsdichte. Es bewegen sich dort sowohl Linienflugzeuge unter Instrumentenflugregeln (IFR) als auch kleinere Flugzeuge der Privatfliegerei unter Sichtflugregeln (VFR). IFR-Flüge werden kontrolliert und voneinander getrennt; VFR-Flüge hingegen benötigen keine Freigabe und unterliegen keiner spezifischen Kontrolle. Deshalb muss dieser Luftraum unter bestimmten Umständen fortwährend durch die Piloten selbst auf weiteren Verkehr überwacht werden.



Der Hinweis des Projektleiters war dahingehend, dass in ebendiesem Luftraum der Blick daher ebenfalls – wie während einer Fahrt mit FSS – gleichzeitig auf den Aussenraum sowie auf die Instrumente im Cockpit selbst gerichtet werden müsse. Der Vergleich ist sehr interessant, weshalb ich hierzu gerne einige Ausführungen machen möchte. Es gibt in diesem Bereich nämlich drei gewichtige Unterschiede zwischen den Regelungen und Unterstützungen in der Aviatik und bei der Bahn:

1. Der Luftraum E wird durch die Flugverkehrsleitung überwacht und sämtliche potenziellen Risiken und Besonderheiten werden den Piloten direkt bekanntgegeben.
2. Jedes Flugzeug der Linienfliegerei ist mit einem sogenannten TCAS ausgerüstet. Dieses erkennt sich

annähernde Flugzeuge, stellt sie auf dem Display im Cockpit dar, warnt mittels optischer und akustischer Signale und reagiert mit konkreten Anweisungen an die Piloten, wenn eine potenzielle Gefahr besteht.

3. In der Linienfliegerei ist das Cockpit grundsätzlich mit zwei Pilot:innen besetzt. Wenn der Luftraum E durchflogen wird, wird dies im Briefing explizit angesprochen. In der Folge existiert eine klare Aufteilung der Pflichten: Der «pilot flying» bedient das Flugzeug mit allen üblichen und notwendigen Handlungen, der «pilot monitoring» überwacht den Luftraum und übernimmt weitere Aufgaben wie beispielsweise die Kommunikation mit der Flugverkehrsleitung.

Auf dieser Grundlage lassen sich die folgenden Verbesserungen für die Führerstandssignalisierung ableiten:

1. Auf FSS-Strecken müssten zusätzliche Überwachungsmassnahmen mittels Kameras und Sensoren eingeführt werden, um das Lokpersonal selbst von dieser Aufgabe zu entlasten. Ebenfalls müssten diese Strecken deutlich besser vor Fremdeinwirken geschützt werden.
2. Eine differenzierte und umfassende Hinweis- und Warnmethodik im Führerstand müsste etabliert werden. Es wären dabei spezifische Hinweistöne für Signalisationen im Aussenbereich wie beispielsweise die ETCS-Merktafel Halteort notwendig, ebenfalls Warntöne für potenzielle Gefahren im Aussenbereich sowie eine umfassendere Darstellung der Situation auf den Displays.
3. Eine Fahrt unter Führerstandssignalisierung müsste prinzipiell «zweimännig» ausgeführt werden, damit klare Prozesse und eine sinnvolle Aufgabenteilung angewendet werden könnten.

Vernünftigerweise gehe ich nicht davon aus, dass tatsächlich eine Zweipersonenbesetzung im Führerstand eingeführt wird – die heutige Tendenz mit vermehrten ATO-Versuchsbetrieben zeigt schliesslich eine genau gegenteilige Entwicklung. Zudem müssten viele Fahrzeugflotten in den Führerständen erheblich erweitert werden, um die wichtigsten Bedienhandlungen von zwei unterschiedlichen Positionen aus ermöglichen zu können.

Und dann ist da ja noch der Heizerstuhl... Denn was heutzutage eigentlich ein Heizerstuhl sein sollte – ein Stuhl für den Lokführeranwärter oder den Lokführer selbst, der die Fahrt überwachen und Mitverantwortung wahrnehmen muss –, lässt sich wohl eher als Besucherstuhl definieren: Unbequem genug, damit man durch das monotone Surren im Führerstand nicht einnickt, gleichzeitig weit genug im Abseits, damit man von Fahrweg und Aussensignalisierung kaum etwas sieht.

Eine Verbesserung dieses Stuhls, unabhängig von einer tatsächlichen Mehrpersonenbesetzung, wäre hingegen auf allen Strecken und Fahrten ein spürbarer Mehrwert und eine deutliche Steigerung der Sicherheit. 🐼



Foto: Stefan Gall

# Neue Sofas für das Reservezimmer Zürich

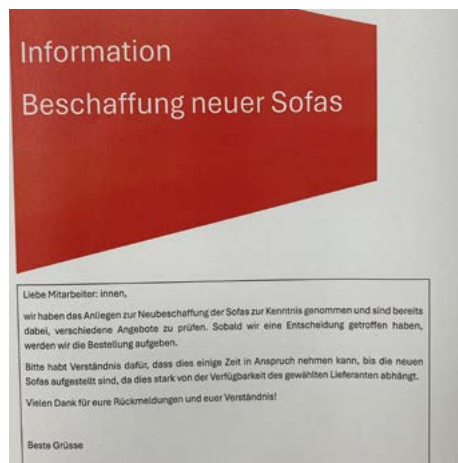
*Sitzgruppe VSLF*

Im Streit der Welt und innerhalb der SBB sind grosse Erfolge selten. Deshalb ist es umso wichtiger, auch die kleinen Erfolge zu feiern. Im Sommer 2025 stellten wir im Reservezimmer Zürich fest, dass die dort vorhandenen Sofas ihren Zenit überschritten hatten. Die Sitzmöbel waren gefühlt vorchristlich, präsentierten sich komplett abgewetzt und löchrig und waren finanziell schon längst abgeschrieben.

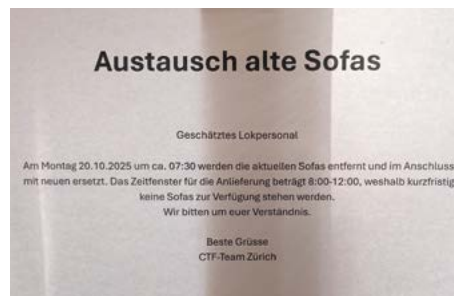
Kurzerhand schrieben wir eine E-Mail an Produktionsleiter Marcel Lemp, mit der freundlichen Bitte, die Sofas doch zeitnah zu ersetzen. Bald darauf erhielt ich eine Antwort von CTF Slobodan



Pantic, der uns informierte, dass ein Ersatz der Sofas in Arbeit sei. Kurz darauf erschien auch ein Aushang, der über die Vorgänge informierte. Dann dauerte es eine ganze Weile, bis wieder etwas geschah. Gut Ding will bekanntlich Weile haben. Dann der Durchbruch, es erschien ein weiterer Zettel.



Und tatsächlich, als wir das nächste Mal im Reservezimmer Zürich vorbeikamen, standen dort zwei neue Sofas. Sofort wurde dieser kleine Sieg fotografisch festgehalten.



Wir ziehen folgende Bilanz: Auf Nachfrage kritisieren einige Kollegen zwar die Sitzqualität, der Umstand, dass neue Sofas beschafft wurden, wird aber durchwegs positiv bewertet. Wir selbst sind froh, dass man uns nicht mit dem Modell «KLIPPAN» eines schwedischen Möbelhauses abgespeist hat, sondern dass im offiziellen SBB-Möbelkatalog bestellt werden durfte. Trotzdem stellen wir uns die Frage, ob es wirklich unsere Aufgabe ist, dafür zu sorgen, dass defektes Inventar bei Bedarf ersetzt wird. Auf dem SBB-Campus an der Hilferikerstrasse wären die Sofas mit Sicherheit ersetzt worden, bevor Löcher sichtbar wurden. 🙏



# Gesperrte Liftanlage im Nordtrakt Zürich HB

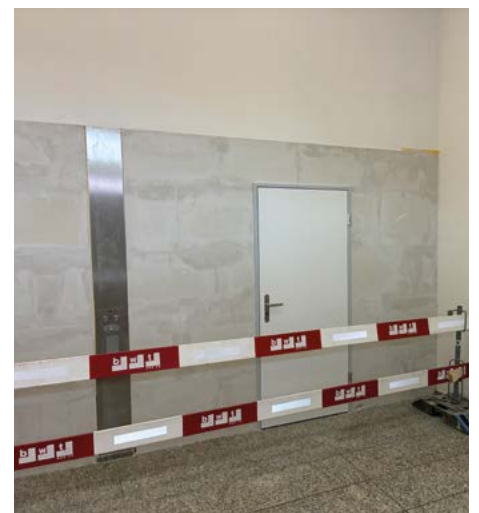
*Baugruppe VSLF*

**Bei Bauarbeiten geht das Fahrpersonal gerne vergessen. So auch am Zürcher Hauptbahnhof.**

Im Nordtrakt des Zürcher HB wurden die mittleren Liftanlagen von Oktober 2025 bis Ende 2026 komplett für das SBB-Personal gesperrt, die angebrachten Absperrungen sind sogar gekeilt und verschraubt. Zudem achtet der Sicherheitsdienst peinlich genau auf eine Einhaltung des Nutzungsverbots. Im Verlauf des Winters 2025/2026 wurden die Lifttüren schliesslich sogar zugemauert.

Für eine Handvoll Lastfahrten am Tag ist dieses Vorgehen doch etwas übertrieben. In der Nacht sowie am Wochenende ruhen die Bauarbeiten sowieso, die meiste Zeit sind die Lifte also umsonst abgesperrt. Man wollte es von Seite Immobilien wohl einfach besonders einfach und billig haben.

Auch diese mittleren Lifte sind für das Fahrpersonal unglaublich wertvoll für einen schnellen Zugang zu den Zügen. Es soll ausserdem nicht unerwähnt bleiben, dass sämtliche Liftanlagen im Nordtrakt überaltert und äusserst störungsanfällig sind. Ein Ersatz ist im Zuge des Umbaus bitter nötig und hoffentlich geplant. 🙏





# Die Passaleere zu Basel

Spargruppe VSLF

**Nein, im Titel hat es keinen Tippfehler. Diverse Medien haben schon darüber berichtet, an der Basler Fasnacht war sie Thema in diversen Schnitzelbängg.**

Ein Lokführer hat sie zur HVZ um 07:30 Uhr besucht, mit der dort vorherrschenden, gähnenden Leere gab sie ein prima Fotomotiv ab. Zur Erinnerung: Nur schlappe 60 Milliönchen hat das Ding gekostet.

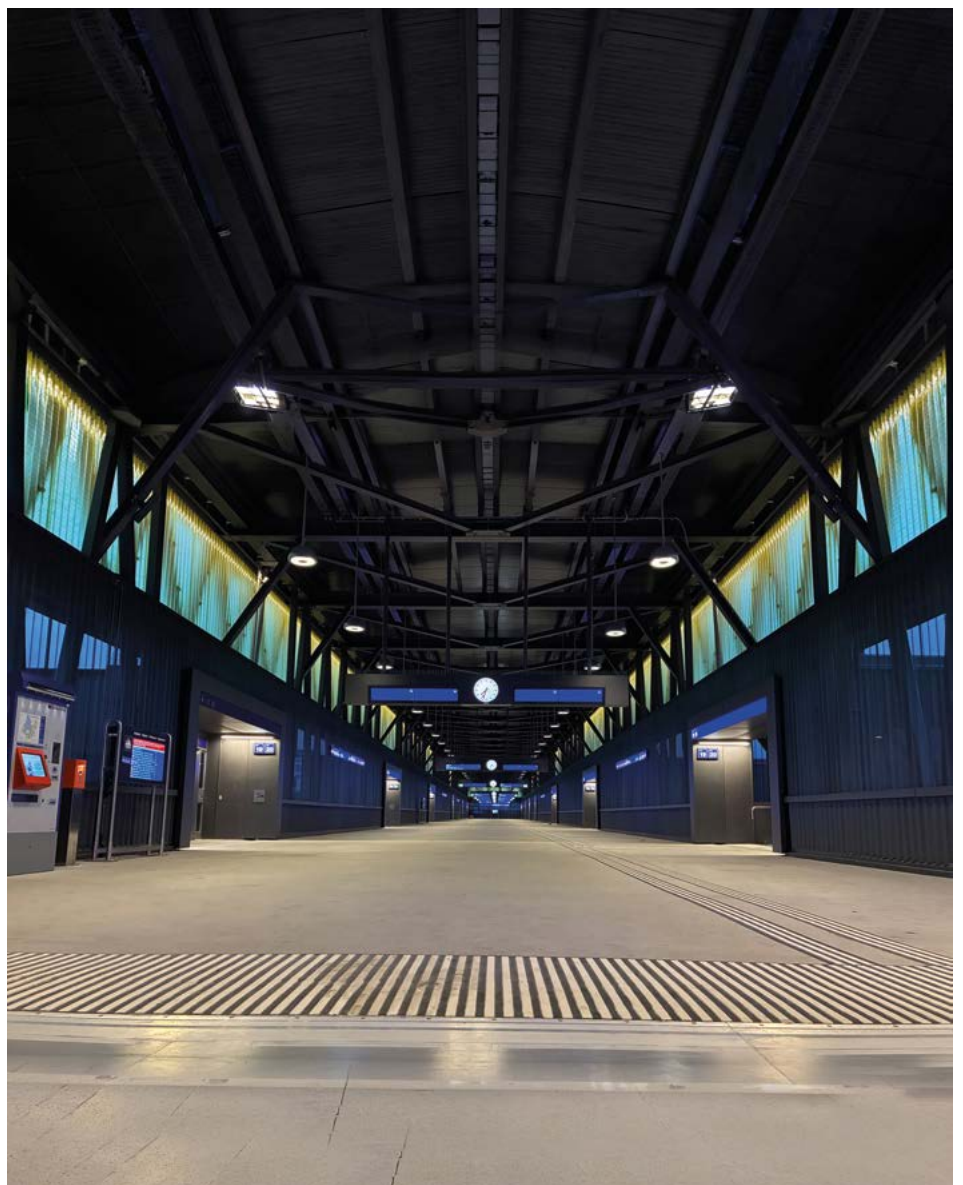
Es ist schön zu sehen, dass man mit dem angeblich so knappen Geld offensichtlich etwas Sinnvolles anzufangen weiss ...

Dazu haben wir einmal eine kleine Rechnung angestellt: Ein einfacher Fussgängersteg ohne Aufzüge, von nur halber Breite und halber Höhe, so wie es ihn umbaubedingt in Zürich-Altstetten gab, wäre wohl für ein Drittel, also rund 20 Millionen, zu haben gewesen. Ganze 40 Millionen hätte man sich gespart.

Mit dem Einsatzkonzept 2.0 versucht man bei SBB-PP-ZFR, 85 FTE zu sparen. Sagen wir, man hätte damit tatsächlich Erfolg und spart 85 FTE zu einem Jahreslohn von CHF 100 000 ein, das entspräche 8,5 Millionen pro Jahr.

Somit hätte man das Lokpersonal also für mehr als vier Jahre vom verhassten Einsatzkonzept 2.0 unbehelligt lassen können und wäre am Schluss bei 0 rausgekommen.

Die Prioritätensetzung bei der SBB ist vollkommen aus dem Gleichgewicht. Das Lokpersonal mag das Gesülze über den Spardruck nicht mehr hören! 🐦





# «Fahrplanmässig aus dem Takt»

## Ein Interview mit dem wohl effizientesten Lokführer der Schweiz: Herr Kai Stress vom Depot Bremsburg

Raoul Fassbind, Präsident VSLF

Ein fiktives, allegorisches Gespräch mit einer Prise Humor und Satire; allfällige Nähen zu real existierenden Personen sind selbstverständlich rein zufälliger Natur.

**Interviewer:** Guten Tag Herr ...

**Stress:** Nennen Sie mich Stress, Kai Stress!

**Interviewer (schmunzelt):** Herr Stress, Sie gelten als der teuerste Lokführer des Landes. Wie fühlt sich das an?

**Stress:** Ach, wissen Sie, «teuer» ist ja immer eine Frage der Perspektive. Ich sehe mich eher als langfristige Investition mit verzögerter Rendite bei tiefem Gegenwert.

**Interviewer:** «Verzögert» ist ein gutes Stichwort. Ihre Züge sind es angeblich auch häufiger.

**Stress:** Ich nenne das «situative Entschleunigung». Die Bahn spricht ja gerne von Sicherheit und Effizienz. Ich

nehme das sehr ernst. Ein stehender Zug entgleist sehr selten und braucht wenig Strom.

**Interviewer:** Gehen wir einen Schritt zurück. Wie begann Ihre Entwicklung zu dieser besonderen Form der Effizienz?

**Stress:** Mit einem Enthusiasmus, der damals noch nicht vertraglich geregelt war. Ich war motiviert, engagiert, pünktlich – fast schon vorbildlich. Einer mit einem Bubentraum und grosser Euphorie für die Komplexität eines Bahnbetriebs. Aber dann kamen die Sparprogramme. Plötzlich wurde alles schlanker. Nur die Erwartungen blieben erstaunlich üppig.

**Interviewer:** Das heisst, das Lohnniveau ist parallel nicht angestiegen?

**Stress:** Der Maximallohn ist ein bisschen

angestiegen, jedoch noch nicht einmal im Ausmass der Teuerung. Die Zusatzentschädigungen stagnieren nahezu seit Jahrzehnten. Nur der Einstiegslohn erfuhr eine deutliche Steigerung, wahrscheinlich aufgrund der Fluktuation, vielleicht waren aber auch die früheren Löhne schlicht nicht marktgerecht. Aber es ist natürlich schön zu sehen, dass jetzt die Lehrlinge schon mehr verdienen als wir damals erst nach der Ausbildung. Deswegen erwarte ich auch von Lehrlingen stets deutlich mehr, als sie können, und geniesse dafür zusätzliche Ruhestunden entspannt nebenan auf dem Heizerstuhl.

**Interviewer:** Was hatten die Sparprogramme sonst noch für Folgen für Sie?

**Stress:** Nun, ich habe damals gelernt, dass «mehr leisten» nicht automatisch

«mehr erhalten» bedeutet. Im Gegenteil – manchmal wird es einfach zur neuen Normalität erklärt. Finanziell war das, sagen wir, lehrreich. Und diese Lektion wurde nie wirklich entkräftet.

**Interviewer:** Sie sprechen von einem bleibenden Frust?

**Stress:** Frust ist so ein grobes Wort. Ich würde sagen: eine stabile Erkenntnislage. Wenn etwas einmal weg ist und nicht zurückkommt, dann passt man sich an. Oder man bleibt idealistisch – aber das ist auf Dauer anstrengender.

**Interviewer:** Wie äussert sich das?

**Stress:** Beispielsweise mit vermehrten Kranktagen. Ich habe ein sehr sensibles Verhältnis zu meiner Gesundheit entwickelt. Früher habe ich nur Eisenbahnsignale gesehen und die Signale meines Körpers zugunsten der Betriebsstabilität ignoriert. Heute höre ich genauer hin. Man könnte sagen, ich bin präventiv tätig. Und ich habe das System zu bedienen gelernt. Wenn ich aufgrund von Krankmeldungen und der Kürzungsregel bei der Arbeitszeit in ein Minus rutsche, dann kann ich mich auch problemlos mal an einem freien Tag nach einer unruhigen Nacht krankmelden – ich wäre ja in diesem Fall auch nicht dienstfähig.

**Interviewer:** Kritiker behaupten, Sie hätten das System durchschaut – und nutzen es gezielt aus.

**Stress:** Ich würde nie so ein hartes Wort wählen. Ich bewege mich lediglich innerhalb der gegebenen Strukturen. Wenn diese Strukturen bestimmte Ergebnisse begünstigen, wäre es ja fast fahrlässig, sie nicht zu verstehen.

**Interviewer:** Zum Beispiel Verspätungen?

**Stress:** Ach, «Verspätung» ist ein so negativ besetzter Begriff. Ich sehe das eher als flexible Zugfahrtgestaltung zur Arbeitszeitorientierung. Und wenn sich dadurch Pausen neu definieren und Überzeit entsteht, dann zeigt das doch nur, wie dynamisch unser Arbeitsmodell ist.

**Interviewer:** «Dynamisch» klingt modern und optimistisch.

**Stress:** Optimismus ist wichtig. Besonders, wenn er nicht vom Arbeitgeber kommt. Der Arbeitgeber will immer etwas erzwingen. Schneller arbeiten,

monotoner arbeiten, günstiger arbeiten, länger arbeiten und so weiter. Und das wird lediglich mit sporadisch veröffentlichten, generischen Dankes-Mails vergütet.

**Interviewer:** Sie engagieren sich deshalb auch stark in der Gewerkschaft.

**Stress:** Ja, das ist ein wunderbarer und sehr interessanter Ort für strukturelle Reflexion. Ausserdem lernt man dort verschiedenste Sitzungsräume kennen – alle deutlich ruhiger als ein Führerstand zur Hauptverkehrszeit, deutlich heller und wärmer als ein Abstellgleis nachts. Und Kaffee und Klo in kurzer Reichweite stets jederzeit vorhanden.

**Interviewer:** Man könnte sagen, Sie hätten sich geschickt aus dem operativen Alltag herausmanövriert.

**Stress:** Ich bevorzuge den Begriff «Diversifikation meiner Tätigkeiten». Man soll ja nicht alle Kräfte auf eine Strecke setzen. Übrigens besteht auch ein unübersehbarer Trend vor allem bei unseren dienstjüngeren Kolleginnen und Kollegen, ihre Tätigkeit auf der Lok mit einem Bürojob zu kombinieren. Diese nehmen ihre Gesundheit und die Work-Life-Balance offensichtlich ebenfalls ernst.

**Interviewer:** Bei Lohnverhandlungen sind Sie ebenfalls präsent?

**Stress:** Selbstverständlich. Wenn schon Wertschätzung nicht automatisch kommt, muss man sie sich eben selbst organisieren. Dass das Unternehmen durch diesen Einsatz gleich allen Angestellten mehr bezahlen muss, ist letztlich nur ein Zeichen funktionierender Mitbestimmung. Und die Ausgabenverteilung seines Arbeitgebers zur Sicherung seiner sozialen Verpflichtungen umzustrukturieren, ist doch auch ein schönes Ziel im Leben.

**Interviewer:** Ihre Vorgesetzten dürften das anders sehen.

**Stress (lächelt):** Wir haben ein sehr lebendiges Verhältnis. Ich bringe eine gewisse interpretative Freiheit in die Umsetzung von Anweisungen ein. Nicht jede Vorschrift ist schliesslich ein Meisterwerk.

**Interviewer:** Sie gelten als jemand, der Anweisungen eher kreativ umsetzt.

**Stress:** Kreativität wird doch überall gefordert. Ich liefere nur, was erwartet

wird. Und ich besitze kognitive Fähigkeiten, um Situationen gut einzuschätzen. Es wäre doch schade, wenn das Lokpersonal durch Überreglementierung und Prozesssteuerung sämtliche ureigenen Kompetenzen verliert und nur noch das lebt, was Papiertiger und Bürohengste als richtig erachten.

**Interviewer:** Und Ihre Kollegen? Wie reagieren die auf Ihre Haltung?

**Stress:** Viele sind zunächst irritiert. Sie glauben noch an das alte Narrativ: Einsatz führt zu Anerkennung. Pünktlichkeit gilt als das oberste Gut. Ich erkläre ihnen dann, dass auch ein gleichmässiges, ruhiges Tempo sehr nachhaltig sein kann – für die Gesundheit und die Erwartungshaltung und damit ganz besonders für die Sicherheit.

**Interviewer:** Sie motivieren also zur Entschleunigung?

**Stress:** Ich würde eher sagen: zur gesunden realistischen Selbsteinschätzung. Man muss ja nicht schneller fahren, als es das System tatsächlich honoriert. Oder hat schon mal ein Lokführer eine Lohnerhöhung erhalten, weil er eine Verspätung eingeholt hat? Oder weil er früher mit der Dienstvorbereitung begann, um auch sicher pünktlich fahren zu können?

**Interviewer:** Manche würden das als Demotivation bezeichnen.

**Stress:** Oder als Aufklärung.

**Interviewer:** Sie halten trotzdem Ausschau nach anderen Jobs?

**Stress:** Selbstverständlich. Kai Stress ist ja nur mein Name, nicht mein Lebensmotto – zumindest nicht in jedem Bereich. Es gibt immer irgendwo ein Modell, das noch besser zur eigenen Energieverteilung oder zur Arbeitsoptimierung passen könnte.

**Interviewer:** Was wäre Ihr Ideal?

**Stress:** Ein Arbeitsplatz, an dem Erwartung und Gegenleistung sich tatsächlich treffen. Oder zumindest so tun, als ob. Oder wo ich meine präzisen Fähigkeiten effizient einsetzen könnte. Viel Arbeitszeit, wenig Output. Ich würde mich an einem Ort sehen, welcher maximal unproduktiv ist. Wo ich beispielsweise langsam die Buchstabenreihenfolge in Dokumenten betrachten kann und notfalls redaktionelle Optimierungen einbauen könnte. Mit Tippfehlern natür-

lich, ich möchte nicht, dass mir dort die Arbeit ausgeht.

**Interviewer:** Wenn Sie heute auf Ihre Laufbahn zurückblicken – würden Sie etwas anders machen?

**Stress (blickt einen Moment aus dem Fenster, als würde dort irgendwo ein Zug verschwinden):** Wissen Sie ... früher dachte ich, ein Fahrplan sei ein Versprechen. Etwas Verlässliches. Etwas, das gilt – für alle.  
(Pause)  
Dann habe ich gelernt, dass Fahrpläne vor allem für jene verbindlich sind, die an sie glauben.

**Interviewer:** Und heute?

**Stress:** Heute sehe ich eher ein System aus Gleisen, die lange vor mir gelegt wurden. Ich bin darauf gefahren, habe beschleunigt, gebremst, mich angepasst. Und irgendwann merkt man: Egal, wie gut man fährt – man bleibt auf denselben Schienen.

**Interviewer:** Klingt ernüchternd.

**Stress:** Eher klärend. Der Moment, in dem man versteht, dass man nicht mehr schneller fahren muss, um irgendwo anzukommen, wo man nie hinbestimmt

war. Und tags darauf wieder. Und wieder. Und wieder. Und am Abend bin ich dann doch auch noch jedes Mal wieder dort angekommen, wo ich gestartet bin. (Er lehnt sich zurück, faltet die Hände.) Es gibt diesen Punkt, an dem man aufhört, gegen den Fahrplan zu kämpfen – und beginnt, ihn zu lesen wie das, was er ist: eine Empfehlung, eine grobe Orientierungshilfe.

**Interviewer:** Und was macht man dann?

**Stress:** Man fährt anders. Nicht schneller. Nicht langsamer. Sondern bewusster damit und daneben.

**Interviewer:** Daneben?

**Stress (lächelt):** Im übertragenen Sinne natürlich. Man hält sich an das Nötigste, lässt das Überflüssige vorbeiziehen und erkennt, dass nicht jede Minute gefüllt werden muss, nur weil sie im Plan steht.

**Interviewer:** Haben Sie je daran gedacht, ganz auszusteigen?

**Stress:** Jeder denkt das irgendwann. Aber Aussteigen ist selten der dramatische Akt, den man sich vorstellt. Meistens ist es ein langsames Sich-Lösen – von Erwartungen, von Eile, von der Idee, dass jemand anderes den Takt vorgibt.

**Interviewer:** Und was bleibt dann?

**Stress:** Ruhe. Und ein eigenartiges Gefühl von ... Kontrolle und Macht. Nicht über das System – das wäre vermessen. Aber über die eigene Geschwindigkeit darin.  
(Er steht auf, richtet seine Jacke)

**Interviewer:** Ein letzter Satz für junge Lokführer?

**Stress (dreht sich noch einmal um):** Fahrt, solange ihr wollt. Beschleunigt, wenn es euch Freude macht. Aber vergesst nicht: Der teuerste Kilometer ist nicht der, den ihr zu spät fahrt – sondern der, den ihr umsonst beschleunigt. Und irgendwann ... erkennt ihr vielleicht, dass nicht jeder Zug, den man fahren kann, auch wirklich euer Ziel ist.

**Interviewer:** Herr Stress ...

**Stress (nickt leicht):** Wir sehen uns im nächsten Fahrplan. Oder auch nicht. (Er geht. Draussen setzt sich langsam ein Zug in Bewegung – langsam, fast widerwillig. Und doch fährt er. Und irgendwo wird in einem dunklen Büro ebenjene Verspätungsminute wieder aus der Statistik entfernt.)🐞

Muster  
Modelle  
Modello

S



### Einsatzkonzept 2.0, unbenutzbar.

Bitte benutzen Sie das alte Konzept.

### Concept d'affectation 2.0, inutilisable.

Veuillez utiliser l'ancien concept, svp.

### Concetto d'impiego 2.0, non utilizzabile.

Si prega di utilizzare il vecchio concetto.

### Concept 2.0, unusable.

Please use the old concept.



VICTORINOX

## ALOX REFINED BEREIT FÜR EINE NEUE INTERPRETATION

Die Alox Refined Kollektion bietet drei praktische Taschenmesser mit optimierten Alltagsfunktionen in minimalistischem Design.

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

## Sitzungsgedanken eines Lokführers

*Daniel Wachter, Lokführer SBB-P,  
Depot Zürich*

**Das Einsatzkonzept 2.0 schlägt hohe Wellen – so hohe, dass der Schreiberling nicht selten gar mit einem genervten Augenrollen reagiert hatte, als wieder jemand mit ihm über das leidige Thema sprechen wollte. Und dennoch ist die Frage berechtigt, ob wieder alles auf dem Buckel des Lokpersonals ausgetragen wird.**

**Das High-Society-WC ist stark frequentiert ...**

Es ist Donnerstag, irgendwann im März, die Uhr zeigt eine Minute nach acht Uhr. Der Lokführer verrichtet in der Toilettenkabine des zweiten Stockwerks seine Notdurft, war er doch schon über dreieinhalb Stunden – ausnahmsweise kurz (!) – mit seiner Arbeit beschäftigt, stets zwischen geteilten Inbetriebnahmen und Fahrtätigkeiten abwechselnd. Besagte Toilette ist schon längst als Pro-

mi-Hotspot der SBB bekannt – hier gibt sich das Who is Who buchstäblich die Klinke in die (hoffentlich gewaschene) Hand. Und auch an diesem Donnerstagmorgen öffnet und schliesst sich im Sekundentakt die WC-Tür – Worte werden gewechselt – Worte, die kaum aus den Mündern von Fahrpersonal kommen würden. Noch kurz vor oder nach dem PC-Aufstarten aufs WC – und schon sind die ersten fünf bis zehn Minuten des Arbeitstages vorbei, denn auch die Kaffeemaschine soll ja schliesslich mit Liebe beglückt werden, bevor es dann an den Ernst des Tages geht.

**«Skandal! Will der uns etwa verbieten, an die Kaffeemaschine zu gehen?»**

Dem gegenüber steht die Philosophie, Wendezeiten zu verkürzen, Leerzeiten zwischen Zugleistungen auszuradieren und am liebsten Kurzpausen oder Arbeitsunterbrechungen einzuteilen – und dies nach möglichst langer Lenkzeit. Wäre interessant herauszufinden, was geschehen würde, wenn man der WC-Elite bei Arbeitsbeginn um acht Uhr morgens den ersten Toilettengang erst um zwölf Uhr dreissig erlaubt, ebenso keine Rauchpausen (ist ja eh ungesund!) oder kein Betätigen der Kaffeemaschine. Dann wären sie ebenfalls vor die

Entscheidung gestellt: Nutze ich die zwanzigminütige Arbeitsunterbrechung, um meinen Hunger zu stillen oder die Notdurft zu verrichten? Und nein, eine Dienstfahrt ist keine Gelegenheit, aufs WC zu gehen – zumindest im Regionalverkehr ist dieses ja eh meistens voll oder wegen eines Defektes zugesperrt.

**Wann soll ich jetzt aufs WC?**

Deshalb ist für uns Lokführer die beste Gelegenheit für den Toilettengang die auf die letzte Wegzeitminute ausgepresste Wegzeit zwischen zwei Zugleistungen. Denn so wird es spürbar – erst für die Kundschaft, die sich dann entweder beim Feedbackformular oder bei «20 Minuten» darüber erzürnen darf, was für ein Saftladen die SBB doch sei – danach eventuell auch für die Verantwortlichen des Einsatzkonzeptes, sofern sie sich nicht schon längst einen neuen Job innerhalb oder ausserhalb der SBB geangelt haben.

Notabene: Schon ohne diesen Toilettengang ist es knapp, scheinen doch manche Exponenten zu vergessen, dass auch noch ein Weg zum Abfahrtsgleis oder der Zugspitze zurückgelegt werden muss. In diesem Sinne:

Viel Spass beim Fliesenzählen! 🍷

# DIY-Anleitung für einen stressfreien und sicheren Arbeitstag

Prozessgruppe VSLF

**Das Lokpersonal hat ein nahezu intrinsisches Bedürfnis, pünktlich zu sein. Der Arbeitstag ist in der Regel auf 10 (zehn!) Sekunden genau geplant. Doch nicht erst seit Einführung des Einsatzkonzepts ZF 2.0 bei SBB Personenverkehr hat der Zeitdruck enorm zugenommen.**

Dieser Zeitdruck führt zu wiederkehrenden Belastungen wie Stress, Anspannung und Erschöpfung. Dies wiederum führt zu sinkendem Situationsbewusstsein und mangelhafter Konzentration. Als Folge davon sind harmlosere Unregelmässigkeiten bis hin zu schweren Unfällen zu erwarten.

Der VSLF bietet deshalb in diesem Artikel eine simple Hilfestellung, um Ursache und Wirkung gleichermassen zu reduzieren.

\*\*\*

Man nehme:

- Eine Fensterklebefolie (in jedem Führerstand vorhanden)
- Ein Sackmesser oder eine Schere
- Das Diensthandy

**Schritt 1:** Schneide aus der Folie einen ca. 1 cm breiten und mehrere Zentimeter langen Streifen aus. Als grobe Orientierungshilfe eignet sich beispielsweise auf der «WC unbenutzbar»-Folie die Buchstabenfolge «unbenu» gut – man kann den Streifen aber je nach Bedürfnis auch etwas kürzer halten.

**Schritt 2:** Öffne auf dem Diensthandy das TIP2 und lade dort einen künftigen, einen bereits begonnenen oder einen kürzlich beendeten Dienst.

-> Beim künftigen Dienst sollte die Bereitschaftsmeldung noch nicht geschickt worden sein (sonst verschiebt sich der

Dienst). Hier platzierst du den Klebestreifen unterhalb der dritten Zeitanzeige.

-> Beim begonnenen, frisch aktualisierten Dienst platzierst du den Klebestreifen direkt unter dem gelben Balken («aktuelle Leistung»).

-> Beim beendeten Dienst lädst du ihn nochmals vollständig und platzierst den Kleber unterhalb der zweiten Zeitanzeige.

Der seitliche Abstand vom Displayrand beträgt jeweils ca. 1–2 mm.

**Schritt 3:** Prüfe, ob der Touchscreen weiterhin uneingeschränkt funktioniert und durch das Aufkleben keine Einstellungen versehentlich geändert oder Eingaben getätigt wurden.

**Schritt 4:** Prüfe bei nächster Gelegenheit, ob nur noch die Anfangszeit der aktuellen Leistung ersichtlich ist. Prüfe dies unter Umständen zu verschiedenen Zeiten, da nicht alle Leistungen im gleichen Format dargestellt werden.

**Schritt 5:** Arbeite nun deine Dienste in professioneller Gelassenheit ab. Wichtige Hinweise: Folien dieser Art, die explizit für den Gebrauch auf Glas konzipiert sind, lassen sich bei Bedarf innert Sekunden rückstandsfrei entfernen. Wichtige Apps der Rückfallebenen wie V-App R oder RADN lassen sich trotz Aufkleber weiterhin problemlos bedienen und lesen. Bei Bedarf kann auch auf dem Display gezoomt oder das Handy quer gehalten werden, um verdeckte Informationen ersichtlich zu machen.

\*\*\*

Durch das Anbringen eines solchen

Klebestreifens wird im TIP2 weiterhin der Dienst mit sämtlichen Leistungen dargestellt, es ist jedoch im Normalfall nur die Anfangszeit der aktuellen Leistung ersichtlich. Dies verhindert weitestgehend eine hektische Arbeitsweise, wo oft bereits die Zeiten der nächsten und übernächsten Leistung miteinbezogen werden und der Fokus auf der Einhaltung der Zeitvorgaben, nicht aber zwingend auf der korrekten Abarbeitung der jeweiligen Leistung liegt. Durch diese simple Anpassung des Displays wird das Augenmerk weg vom Zeitplan und hin zu einer sicheren und bewussten Arbeitsweise gelenkt. Die Frage, ob ein Toilettengang, ein Fahrzeugreset oder die Benutzung des sicheren Gehwegs drin liegt, soll nie mit Priorität auf eine pünktliche Folgeleistung beantwortet werden. Ein umfangreicher Praxistest der Anwendung hat die folgenden Resultate erzielt:

- Der Zeitdruck während der Arbeit wurde um 83,3% reduziert.
- Das allgemeine Stressniveau wurde um 72,5% reduziert.
- Fahrzeugstörungen infolge von Fehlbedienungen wurden um 58,1% reduziert.
- Die Zufriedenheit bei der Arbeit wurde um 49,9% erhöht.
- Der Fokus auf die Sicherheit wurde um 61,2% erhöht.

Disclaimer: Die DIY-Anleitung wurde unter Berücksichtigung aller bekannten Sicherheitsfaktoren erstellt und getestet; die Benutzung erfolgt jedoch in jedem Fall auf eigenes Risiko. 🙏



WC  
WC inutilisable.  
WC non utilizzabile.  
WC unusable.  
tzbar.

# Der Lattenzaun

Es war einmal ein Lattenzaun,  
mit Zwischenraum, hindurchzuschauen.

Ein Architekt, der dieses sah,  
stand eines Abends plötzlich da —  
und nahm den Zwischenraum heraus  
und baute draus ein grosses Haus.

Der Zaun indessen stand ganz dumm  
mit Latten ohne was herum,

ein Anblick grässlich und gemein.  
Drum zog ihn der Senat auch ein.

Der Architekt jedoch entflohen  
nach Afri — od — Ameriko.

*Christan Morgenstern, 1905*



# KVP des Jahrtausends

*Raoul Fassbind, Präsident VSLF*

Auch wenn die Begrifflichkeit «KVP» (Kontinuierlicher Verbesserungsprozess) als Teil von einer Kaizen-Kultur mittlerweile nicht mehr benutzt wird, so ist sie immer noch euphemistisch in Gebrauch. Neu heissen die KVP auch «Ideen», was den Euphemismus kaum schmälert. Dennoch startete ich nach Jahren der Absenz wieder einmal einen Versuch, die Nutzlosigkeit des Ideentools kritisch zu hinterfragen. Im Rahmen des Einsatzkonzepts ZF 2.0 werden vermehrt Personalwechsel in Bahnhöfen durchgeführt.

Angenommen das Lokpersonal von SBB Personenverkehr würde erst nach dem Halt sein Material einpacken, mit dem ablösenden Kollegen ein sauberes Übergabegespräch führen und vor der Weiterfahrt sich erst einrichten, dauert so eine Übergabe etwa drei Minuten. Ein Personalwechsel muss für jede Zugfahrt bei der Trassenvergabeestelle bestellt und bewilligt werden. Für jede Zugfahrt, bei der der in Personalwechsel bewilligt wurde, ist dieser also bekannt und hinterlegt. Unglücklicherweise

sieht Infrastruktur im Betrieb dies nicht. Ein Personalwechsel könnte also die gesamte betriebliche Disposition über den Haufen werfen.

Zudem gibt es aufgrund der zunehmenden Personalwechsel häufiger erkundigende Telefonate der Zugverkehrsleitung beim Lokpersonal, weshalb denn der Zug seine Haltezeit überschritten habe. Dies bindet einerseits unnötig Kapazitäten bei der Zugverkehrsleitung, welche sich mit wichtigerem beschäftigen könnte. Andererseits lenken die Telefonate das Lokpersonal von der Arbeit ab oder führen zu zusätzlichen Verzögerungen.

Auch in der Fahrordnung sind Personalwechsel nicht berücksichtigt, weder in der Planung noch in der betrieblichen Verkehrszeit. Man geht einfach davon aus, dass das Lokpersonal zügig weiterfährt. Diese Problematik ist nun im «Ideen-Tool» eingegeben worden und der VSLF erwartet, dass diese umgesetzt wird.

- Jeder Personalwechsel muss bestellt und bewilligt sein.
- Die Dauer des bestellten Personalwechsels muss in der betrieblichen Verkehrszeit eines Zuges hinterlegt werden.
- Für die Zugverkehrsleitung muss auf mindestens einem Bildschirm der Personalwechsel eines Zuges dargestellt werden. 🐱

IDEAHUB / #3293

## Optimierte Kommunikation Infra/P

🗨️ 📊 +

BEOBACHTEN | 🔍

ENTSCHEIDER AUSWÄHLEN

### Problem

Mit der Zunahme von Personalwechseln mit dem EK ZF 2.0 erhöhen sich die Standzeiten für Züge in Bahnhöfen. Für SBB Infra ist dies nicht ersichtlich.

### Lösung

Jeder Personalwechsel muss bestellt und bewilligt werden und ist so grundsätzlich bei einem Zug hinterlegt. Diese Personalwechsel können also dargestellt werden und für die Zugverkehrsleitung ersichtlich gemacht werden. Dies ermöglicht zusätzliche Transparenz und Flexibilität in der Verkehrsabwicklung und reduziert unnötige telefonische Nachfragen mit zusätzlichen Verzögerungen.

SRF

News Sport Meteo Kultur DOK

TV/Radio

Menü

## « In fünf Minuten sechs Toiletten reinigen ist machbar. »

Reto Liechti  
Leiter Kundenbegleitung und Cleaning SBB

Quelle: SRF News 2019

# Ausflug Sektion BLS zum ENTER Technikmuseum

*Vorstand Sektion BLS*

Am 9. Januar durften wir mit der Sektion BLS das Technikmuseum ENTER in Derendingen besuchen. In diesem kann die Entwicklung der Technik in spannenden Abteilungen angeschaut werden. Besten Dank auch an die super Museumsführung, welche uns einige Stationen mit grossem Fachwissen erklären konnte.

Wir hätten noch mehr Zeit in diesem Museum verbringen können. Ein Apéro durfte natürlich auch nicht fehlen. Vielen Dank an alle Mitglieder, welche daran teilnehmen konnten. 🍷



# Neuer Vorstand Sektion Bern

*Marco Gaschen, Sekretär VSLF Sektion Bern*

Diesmal nur bei leichtem Schneefall führten wir unsere GV in Herrenschwanden durch.

David Anliker wurde mit grossem Dank für seine langjährige Tätigkeit als Präsident gebührend verabschiedet. Auch dem abtretenden Michael Affolter dankten wir für seinen Einsatz als GRPK 2. Als neuen Präsidenten wählten die anwesenden Mitglieder den bisherigen Vizepräsidenten Stefan Gfeller. Zusammen mit ihm wurden Marc Eschmann (Beisitzer 1) und Richard Scholtens (GRPK 2) neu in den Vorstand gewählt. Gemeinsam wird sich der neue Vor-

stand für die Sektion Bern einsetzen und ist offen für Anliegen. An der Versammlung nahmen 30 Personen aktiv teil und erhielten nach dem sektionsinternen Teil einen Rückblick von der Verhandlungsdelegation VSLF mit Raoul, Rahel und Marc über die BAR-Verhandlungen. Danach besuchte uns Andreas Haller, Leiter HR PP SBB, und stellte sich unseren Fragen, nachdem er die Verhandlungsergebnisse aus Sicht der SBB präsentiert hatte. Beim anschliessenden köstlichen Nachtessen waren sogar 37 Personen anwesend. Der Abend klang lustig und gesellig aus. Diesmal brauchte das Postauto keine Schneeketten für die Rückfahrt wie im Jahr zuvor. Vielen Dank an alle Mitglieder, welche daran teilnehmen konnten. 🍷



**VSLF**  
VEREINIGTE SCHWEIZER  
LOCOMOTIVFANCLIQUE  
BERN





|                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br><b>Präsident</b> Gfeller Stefan<br><a href="mailto:bern@vslf.com">bern@vslf.com</a><br><a href="mailto:stefan.gfeller@sbb.ch">stefan.gfeller@sbb.ch</a><br>051 281 01 13 | <br><b>Vizepräsident</b> Gusset Simon<br><a href="mailto:vizebern@vslf.com">vizebern@vslf.com</a><br><a href="mailto:simon.gusset@sbb.ch">simon.gusset@sbb.ch</a><br>051 281 29 09 | <br><b>Kassier</b> Gfeller Lars<br><a href="mailto:lars.gfeller@sbb.ch">lars.gfeller@sbb.ch</a><br>051 281 58 13                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <br><b>Sekretär</b> Gaschen Marco<br><a href="mailto:marco.gaschen@sbb.ch">marco.gaschen@sbb.ch</a><br>051 284 05 82                                                         | <br><b>Beisitzer 1</b> Eschmann Marc<br><a href="mailto:marco.eschmann@sbb.ch">marco.eschmann@sbb.ch</a><br>051 281 84 14                                                          | <br><b>Beisitzer 2</b> Guex Eric<br><a href="mailto:eric.guex@sbb.ch">eric.guex@sbb.ch</a><br>051 281 05 05                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <br><b>GRPK 1</b> Odermatt Richard<br><a href="mailto:richard.odermatt@sbb.ch">richard.odermatt@sbb.ch</a><br>051 281 39 28                                                  | <br><b>GRPK 2</b> Scholtens Richard<br><a href="mailto:richard.scholtens@sbb.ch">richard.scholtens@sbb.ch</a><br>051 284 05 85                                                     | <div style="font-size: small;"> <b>Obmann IO</b> Inäbret Stefan<br/> <a href="mailto:stefan.rauchenstein@sbb.ch">stefan.rauchenstein@sbb.ch</a><br/>           051 281 56 03<br/><br/> <b>Obmann BI P</b> Eschmann Marc<br/> <a href="mailto:marco.eschmann@sbb.ch">marco.eschmann@sbb.ch</a><br/>           051 281 84 14<br/><br/> <b>Obmann SO</b> Rauchenstein Daniel<br/> <a href="mailto:daniel.rauchenstein@sbb.ch">daniel.rauchenstein@sbb.ch</a><br/>           051 281 39 91<br/><br/> <b>Obmann BN</b> Gusset Simon<br/> <a href="mailto:simon.gusset@sbb.ch">simon.gusset@sbb.ch</a><br/>           051 281 29 09<br/><br/> <b>Obmann BI G</b> Hänsli Philippe<br/> <a href="mailto:philippe.haensli@sbb.ch">philippe.haensli@sbb.ch</a><br/>           079 564 55 82<br/><br/> <b>Delegierte:</b> Sommer Markus,<br/>           Inäbret Stefan, Hänsli Philippe,<br/>           Zimmermann Christoph<br/>           Ersatz: Simon Gusset         </div> |



## LESERBRIEFE

# Feedback zum Jubiläums-LoFo 2/2025

Was für ein tolles Titelblatt! Grossartig, wie es die Frontseite dieser Jubiläumsausgabe des LocoFolio 2/2025 zielt. Es reflektiert auch auf spezielle Art den Geist, der bis anhin den VSLF prägte. Herzliche Gratulation dem Designer-Team.

Die vielen Beiträge unter der Rubrik «Was uns verbindet – Eure Stimme» sind beeindruckend. Querbeet durch Eure Berufsgruppe, aber auch von Euren Chefs und zugewandten Orten kommen die Glückwünsche; man spürt den Willen, gemeinsam am gleichen Strick zu ziehen.

Etwas weniger euphorisch lesen sich da leider die Beiträge zu BAR und Einsatzkonzept ZF 2.0. Man wird gelegentlich den Verdacht nicht los, dass Eure Anliegen nicht ganz ernst genommen werden. Es werden Forderungen bis zum technisch maximal Machbaren gestellt, offenbar ohne grosse Rücksichtnahme auf allfällige Befindlichkeiten der Betroffenen, was zu Frust und Demotivation führen kann. Wurde da nicht vor wenigen Jahren von höchster Führungsstufe proklamiert, die Einsatzgebiete der Depots zu erweitern, die Fahrzeugkundigkeit auszudehnen und so einerseits Abwechslung in der Tourenfolge und andererseits Flexibilität in der Einsatzplanung zu erreichen? Wo sind denn die hehren Vorsätze geblieben?

Hier ist je länger, je mehr der Verband als Ganzes gefragt. Ich habe den VSLF bisher als einen kompetenten, motivierten Verband kennengelernt, geführt von Persönlichkeiten mit Format. Diese Eigenschaft gilt es weiterhin zu pflegen und zu fördern, um auch im rauen Wind der Aktualität adäquate Erfolge zu erreichen. Dazu braucht

es die strategische Zielsetzung auf Stufe Verbandsleitung, was wegen unterschiedlicher Interessenlage am Verhandlungstisch unweigerlich zu Kritik an extremen Forderungen führen muss. Natürlich werden Vorgaben zu Fahrplan, Einsatzmodell etc. von Arbeitgeberseite gemacht, aber in der Ausarbeitung ist sicher die Stimme der Betroffenen, der Lf, also des Verbandes, zu machbaren Lösungen gefragt. Diese Kritik gründet im Wesentlichen auf Erlebnissen und Informationen der Basis. Auf jeder Stufe muss Kritik mit einem machbaren Gegenvorschlag versehen sein, wenn sie verhandlungsfähig sein soll. Und solche Kritik oder Information von der Basis an die Geschäftsleitung, also von unten nach oben, muss adäquat und individuell beantwortet werden! Das bringt Motivation für die Mitglieder, sich einzubringen, und schlagende Argumente zuhanden von Verhandlungen.

Ein gutes Beispiel sind da die Anfänge der ADL, die, mangels situationsgerechtem Algorithmus, ziemlich fehlgeschlagen sind. Dank der Intervention aus Euren Kreisen ist es gelungen, die beteiligten Stellen an einen Tisch zu bringen und damit wesentliche Verbesserungen zu erzielen.

Noch ein Wort zur Kommunikation: Das generelle Informationstool des VSLF ist das LocoFolio mit seinen ausführlichen und detaillierten Berichten. In loser Folge erscheinen daneben die Newsletter, die rasche Information «on the spot». Im Newsletter kann man über alles schreiben, nur nicht über das Format A4 hinaus; die Chance, dass es sonst nicht mehr genügend genau gelesen wird und damit seinen Informationsgehalt verliert, wäre zu gross.

Als einer von Euren vielen tausend Passagieren bin ich sehr an einer gut laufenden Bahn und damit an einem Berufsverband der Lf, wie dem VSLF, interessiert, an einem Verband, der nicht mit ideologischen Schlagworten operiert, sondern seine Anliegen mit sachlichen, wohl überlegten Argumenten im Sinne der Sache zur Sprache bringt.

Dazu braucht es die Mitarbeit aller Mitglieder in geeigneter Form. Keine Frage, dass der VSLF das kann, auch wenn der Wind heute gelegentlich rauer weht. Bitte bleibt am Ball, so wie Ihr es auch in den vergangenen Jahren immer wieder getan habt, für eine funktionierende Bahn, für durchwegs akzeptable Arbeitsbedingungen.

Uerikon, 4.2.2026

Hans Baer 🐣



Ein Geschenkkorb wurde auf den Garderobenschrank gestellt, eine schöne Karte dazu, aber es fand bereits zum zweiten Mal in Folge kein Weihnachtsanlass für uns Lokführerinnen und Lokführer in Bern statt. Dies finden bei weitem nicht alle traurig, aber es gibt sie.

Das letzte Mal wurde so ein Anlass Ende 2023 durchgeführt. Seither sind 14 LF nach Bern gewechselt und 2 Klassen mit total 11 LfA haben in Bern die Ausbildung begonnen oder schon abgeschlossen.

Was macht das für einen Eindruck, wenn der neue/alte Arbeitgeber im neuen Depot keinen Anlass organisiert, bei dem man sich auch ausserhalb von Pausenraum, Perron, Gleisanlage oder bei den wenigen Begegnungen bei Übergaben kurz sieht? Es gibt zwangsläufig «Phantom-LF», welche niemand kennt oder schon mal gesehen hat. Ahh, du bist auch in Bern? Nach Druck vom Lokpersonal wurden wenigstens die letzten Neuankömmlinge mittels Fotos mit Sonnenbrille und Hut dem Team auf dem Bildschirm im Pausenraum für 5 Sekunden gezeigt.

Ein Teamanlass zum Jahresende könnte den Zusammenhalt im Team stärken und sich auch positiv auf die Mitarbeiterzufriedenheit auswirken, die auch bei der letzten PeMo unterdurchschnittlich schlecht war. Diese besorgniserregenden Resultate spielen wohl keine Rolle, denn Massnahmen wurden nicht wie angekündigt mit dem Team besprochen. Es ist zu hoffen, dass bis zum nächsten Jahresende irgendein Ruck durchs Depot geht und die Atmosphäre wieder ähnlich gut wird wie früher.

Ein Berner Lokführer 🐣



### Villars-sur-Glâne–Matran: Fehlendes Blocksignal S937/837, km 59.7

Herausgeber: I-NAT-BST-SSR-FDY

Beschreibung:

Bitte führen Sie in R I-30131 auf den Seiten 121/200 (gültig ab 25.08.2025) die nachfolgende rot markierte Änderung aus.

Gültig ab 01.12.2025

| Seite<br>Page<br>Pagina | Änderung<br>Modification<br>Modifica |          |      |  |                   |
|-------------------------|--------------------------------------|----------|------|--|-------------------|
| 121/200.2.5,<br>8,11    | Block                                | 5936/836 | 62.1 |  | Villars-sur-Glâne |
|                         | Block                                | 5936/836 | 61.8 |  |                   |
|                         | Block                                | 5936/836 | 60.6 |  |                   |
|                         | Block                                | 5937/837 | 59.7 |  |                   |
|                         | Block                                | 5937/837 | 60.4 |  | Matran            |

Diese Änderung wird offiziell mit D I-30131 / 34 (Änderung 134 gültig ab 14.12.2025) richtiggestellt.

Das war die erste handschriftliche Änderung seit Langem. Jetzt muss ich nur noch herausfinden, wie man Permanent-Marker von einem iPad-Bildschirm entfernt ...



Der Gleiszustand in der Romandie in einem Bild.  
Diese LaFa ist fast 5 km lang.



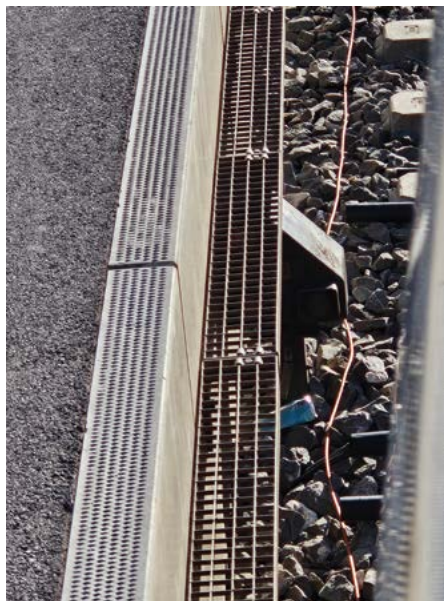
Diese Hängepartie wurde fotografiert am Bahnhof Pfäffikon SZ.  
Englisches Sprichwort: If it's stupid, but it works, it's not stupid.



Man spart an allen Ecken und Enden,  
auch bei der Schriftgröße.



In Neuchâtel war die Trittstufe wichtiger als die Sicht auf das Zwergsignal.



# Zwei Lokführer machen einen Podcast

Mathieu Gabi & Nicolas Schnell, Podcast: «Kafi im Führerstand»

- Was macht das Lokpersonal eigentlich?
- Wie lange dauert ein Dienst?
- Zu welchen Zeiten arbeitet das Lokpersonal?
- Was muss man tun, um Lokführer:in zu werden?
- Wo haben sie Pause?
- Was passiert, wenn jemand plötzlich krank wird?
- Ist das Lokpersonal so einsam, wie man vielleicht denken mag?

Haben deine Verwandten und Bekannten diese oder ähnliche Fragen auch schon mal gestellt? Dann könnte unser Podcast «Kafi im Führerstand» genau das Richtige sein.



## «Kafi im Führerstand»:

Das sind Mathieu Gabi und Nicolas Schnell. Sie sind seit ihrer Ausbildung zum Lokführer im Jahr 2010 befreundet und haben letztes Jahr beschlossen, einen Podcast zu starten.

Seit Februar 2026 veröffentlichen sie alle zwei Wochen eine neue Folge, in welcher sie mit viel Charme über ihren Alltag als Lokführer sprechen und den Zuhörern spannende Hintergrundinformationen liefern. Es werden keinerlei Vorkenntnisse benötigt, um diesem Podcast folgen zu können.

Hört doch mal rein und leitet den Link an eure Freunde und Bekannten weiter. Vielen Dank! 🍷



Spotify



Apple Podcast

Wir wünschen allzeit gute Fahrt und spannende Unterhaltung unterwegs!

*Anm. d. Red.: Dies ist streng genommen Werbung für den Podcast «Kafi im Führerstand». Wir porträtieren die Kollegen trotzdem, weil ihre Inhalte dem Verständnis in der Bevölkerung für unseren Beruf zuträglich sind.*



Foto: Dario Häusermann

# Fahrbeginn 4: Geschichte eines verschwundenen Signals

Wir alle kennen die Fahrbeginne: 1, 2, 3, 5, 6.  
Aber wo ist Fahrbeginn 4 geblieben? Eine Spurensuche.

von Gianluca Romanini

Sowohl bei Lokführern in Ausbildung als auch bei bereits tätigen Kolleginnen und Kollegen tauchte immer wieder eine Frage auf, die sich anhand der Fahrdienstvorschriften (dem heutigen «Regelbuch ISB IOP CH-I30001») in Kapitel 300.2 zur Signalbeschreibung ergab: Wenn es für Hauptsignale vom Typ L einen Fahrbeginn 3 und einen Fahrbeginn 5 gibt, warum ist dann kein Fahrbeginn 4 vorhanden? Fehlt da ein Abschnitt im Regelbuch?

Der sehr selten verwendete Fahrbeginn 4 existierte tatsächlich und war mit einem orangefarbenen Licht unter zwei senkrecht stehenden grünen Lichtern definiert. Er wurde 1940 provisorisch und mit dem Signalreglement von 1947 (R312.1) definitiv eingeführt. FB4 kam in einem ganz besonderen Fall zur Anwendung, und zwar wenn bei der Einfahrt in einen Bahnhof der erste Teil des Fahrwegs über geradestehende Weichen befahren wurde, während später auf ablenkenden Weichen die Geschwindigkeit auf 40 km/h reduziert werden musste. Das heisst, die 40 km/h galten nicht bereits ab der ersten Weiche, also der normalen damaligen Geschwindigkeitsschwelle, sondern erst ab einem nachfolgenden Punkt des Fahrwegs, der in den örtlichen Bestimmungen angegeben war. Einem Hauptsignal, das Fahrbeginn 4 zeigte, ging ein Vorsignal mit dem Begriff

«Geschwindigkeitsankündigung 40» voraus. Es war auch vorgesehen, dass drei senkrecht angeordnete grüne Lichter eine andere Bedeutung haben als beim heutigen Fahrbeginn 5. Sie zeigten nämlich analog Fahrbeginn 4 eine Grenze für die zweite Weichengruppe mit  $v_{max}$  60 km/h (sofern nicht in der Streckentabelle vermerkt) statt 40 km/h.

Im Eisenbahnbereich und in der Fachliteratur war ursprünglich das Konzept des *route signalling* vorherrschend, also ein System, bei dem das Signal eine Konfiguration nach dem zu befahrenden Fahrweg annimmt. Die Signale informierten also den Lokführer über die für diesen Fahrweg zulässige Geschwindigkeit. Später, ab Mitte der 1960er Jahre, setzte sich auf dem Schweizer Schienennetz zunehmend das Prinzip des *speed signalling* durch, bei dem das Signal nicht mehr primär die eingefahrene Fahrstrasse anzeigt, sondern dem Lokführer unmittelbar und eindeutig die ab diesem Signal einzuhaltende Geschwindigkeit übermittelt. Der Wechsel von der strecken- zur geschwindigkeitsabhängigen Signalisierung wurde durch verschiedene Faktoren begünstigt:

- Einführung von Weichen, die sowohl in gerader als auch in ablenkender Stellung mit gleicher Geschwindigkeit befahren werden konnten,

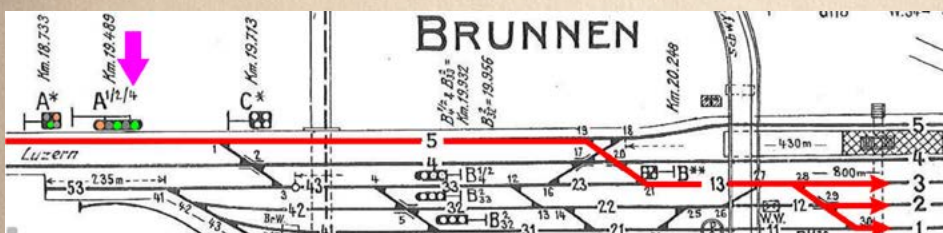
- Möglichkeit, auch bei Fahrwegen ohne Weichen in ablenkender Stellung, z.B. Bahnhofskurven, reduzierte Geschwindigkeiten einzuführen,
- frühzeitige Geschwindigkeitsverminderung, z.B. wenn sich ein nachfolgendes Halt zeigendes Signal in für die Höchstgeschwindigkeit unzureichender Bremsdistanz befindet,
- grössere betriebliche Flexibilität, bei der der Lokführer bei Abweichungen im Betriebsablauf nicht über die Einfahrt seines Zuges in ein anderes als das Regelgleis informiert werden musste.

Dazu kam die Entwicklung der Infrastruktur mit der Unterteilung der langen Bahnhofabschnitte in Sektoren mit Hauptsignalen, die eindeutig anzeigen können, wo die jeweiligen Geschwindigkeitsschwellen gelten.

Der Fahrbeginn 4 wurde immer mehr zum Überbleibsel einer Zwischenstufe, die noch an die Logik der Fahrwegsignalisierung gebunden war.

Er wurde mit dem System der direkten Geschwindigkeitsanzeige überflüssig. Aufgrund dieser neuen Anforderungen wurde mit der Veröffentlichung des «Beiblattes 1 zu R312.1» im Jahr 1967 festgelegt, dass Fahrbeginn 4 für neue Anlagen nicht mehr verwendet werden darf und dass er bei bestehenden Anlagen durch Fahrbeginn 2 zu ersetzen sei.

Das gleiche Dokument änderte auch die Interpretation des Bildes mit den drei senkrechten grünen Lichtern, indem das Signalbild als «Fahrbeginn 5» definiert und ihm die aktuelle Bedeutung zugewiesen wurde. 🙄



Anwendungsbeispiel Fahrbeginn 4 in Brunnen: In diesem Bahnhof konnte das Einfahrtsignal A diesen Signalbeginn signalisieren, wenn der Fahrweg über die ersten Weichen in gerader Stellung führte, während die Weichen in ablenkender Stellung später befahren wurden.



Einfahrtsignal von Mendrisio aus Richtung Balerna. Als es 1962 in Betrieb genommen wurde, konnte es tatsächlich den Fahrbegriff 4 zeigen. Mit den Änderungen des Reglements 1967 wurde diese Möglichkeit aufgehoben. Dieses Signal wurde 2012 beim Umbau der Sicherungsanlage durch Signale vom Typ N ersetzt.

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

## **Hans-Peter Grüter**

Lf Dp Olten, pensioniert, Sektion Hauenstein Bözberg

† 16.04.2026

## **Adrian Friedli**

Lf Dp Biel, pensioniert, Sektion Bern

\*1961

† 11.05.2026

In stiller Anteilnahme – der Vorstand VSLF und alle Kollegen



## Kontakt

Manchmal entscheidet nicht die Grösse  
über Bewegung, sondern der Kontakt.

Ein schmaler Punkt  
zwischen Leitung und Stromabnehmer.

Kaum beachtet.  
Nicht im Mittelpunkt.  
Und doch fliesst genau dort  
die Energie, die alles in Gang hält.

Auch im Betrieb  
gibt es solche Kontaktpunkte.

Zwischen Planung und Wirklichkeit.  
Zwischen Führung und Ausführung.  
Zwischen Entscheidung und Verantwortung.

Dort zeigt sich,  
ob ein Konzept trägt.

Nicht in der Sitzung.  
Nicht auf dem Papier.  
Sondern dort,  
wo Menschen täglich dafür sorgen,  
dass aus Absicht Leistung wird.

Die Lokführung steht an diesem Punkt.

Sie hält Verbindung  
zwischen Auftrag und Realität.  
Zwischen Technik und Mensch.  
Zwischen Fahrplan und Verantwortung.

Wertschätzung ist dabei  
kein freundlicher Zusatz.

Sie ist der Kontakt,  
der Vertrauen überträgt.

Wenn dieser Kontakt stimmt, fliesst Energie.

Wenn er verloren geht,  
bleibt mehr stehen  
als nur ein Zug.

*Stefan T. Gall*



VERBAND SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER  
SYNDICAT SUISSE DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE ET ASPIRANTS  
SINDACATO SVIZZERO DEI MACCHINISTI E ASPIRANTI

[WWW.VSLF.COM](http://WWW.VSLF.COM)