

Grussbotschaft von Mathias Tromp Vorsitzender der Geschäftsleitung der BLS AG

an der Generalversammlung des VSLF
vom Samstag, 17. März 2007, in Solothurn

Die BLS vor grossen Herausforderungen

Die BLS AG steht vor einer der grössten Herausforderungen in ihrer über 100jährigen Geschichte: die Inbetriebnahme der NEAT am Lötschberg.

Wir haben vor dieser Aufgabe einen Riesenrespekt. Wir übernehmen die modernste Eisenbahnstrecke Europas, eine Neubaustrecke von 40,2 km mit dem 34,6 km langen Lötschbergbasistunnel. Diese Neubaustrecke ist bezüglich Eisenbahnbetrieb wie bezüglich Tunneltechnik eine **High-Tech-Anlage** höchster Komplexität.

Eisenbahntechnisch verkehren die Züge mit ETCS Level 2. Aussensignale gibt es keine mehr. Gefahren wird bis zu 250 km/h. 21 Kilometer sind einspurig und bedingen seitens der Infrastruktur einer extrem präzisen Planung und Umsetzung des Fahrplans. Täglich verkehren im Tunnel 42 IC/EC von SBB/Cisalpino und rund 70 Güterzüge mehrerer Cargounternehmungen, am meisten natürlich der BLS Cargo AG.

Bezüglich Tunneltechnik befassen wir uns mit den modernsten Elektrogeräten, Lüftung, Klimatisierung, usw. Dazu kommt ein Wasser- und Abwassersystem mit 23 Reservoirs, vergleichbar etwa mit einer Stadt wie Interlaken. Für den Unterhalt wurde ein neues Unterhaltskonzept aufgestellt. Dazu mussten völlig neue Infrastrukturfahrzeuge beschafft werden.

Bezüglich Rettung werden neue Massstäbe gesetzt, z.B. mit dem neuen Lösch- und Rettungszug in Frutigen und Brig (SBB). Je nach Abschnitt wird per Bahn, Postauto oder Kleinbus evakuiert. Und selbst für den Lokführer tauchen neue Begriffe auf wie Nothaltestelle Ferden oder Interventionsstelle Tellenfeld.

Seit dem Dezember 2006 wird mit Zügen getestet, u.a. mit 280 km/h mit einem ICE-R. Ein anderer Test fand mit 31 Lokomotiven gleichzeitig statt um die Reaktion der verschiedenen Systeme zu testen. Viele freiwillige Lokführer und Kader haben hier mitgewirkt. Gestartet sind wir mit den Lokführern BLS – Brig. Zur Zeit stossen Lokführer aus verschiedenen Depots SBB und BLS dazu.

Seit diesem Wochenende sind wir im operativen Probetrieb. Dabei wird getestet, ob die vorbereiteten Prozesse mit den Anlagen im Tunnel harmonieren. Dazu gehört auch der Einsatz der Rettungskräfte Betriebswehren, Feuerwehr, Sanität, Polizei usw.

Am 15. Juni 2007 wird der Tunnel offiziell eröffnet. An diesem Tag geht auch definitiv die Verantwortung für den Betrieb von der BLS AlpTransit AG zur BLS AG über.

Am 16. Juni ist das Eröffnungsfest für die Bevölkerung. Erwartet werden 30'000 – 40'000 Mitbürgerinnen und Mitbürger aus der ganzen Schweiz. Sie haben schliesslich in zwei Volksabstimmungen zum Lötschberg ja gesagt und diesen auch finanziert.

Vom 17. Juni bis zum 8. Dezember 2007 folgen 8'000 – 10'000 Ertüchtigungsfahrten. Diese erfolgen mit kommerziellen Zügen, Cargo wie Personenverkehr (Personenverkehr ab Mitte September). Anstatt über Kandersteg verkehren sie, vorausgesetzt sie erfüllen bezüglich Lok, Lokführer und Wagenmaterial die Bedingungen, durch den neuen Tunnel. In dieser Phase ist die Sicherheit längst gegeben, aber die Zuverlässigkeit der Systeme ist auf gegen 100% zu steigern. Bei nur 99% Zuverlässigkeit wäre jeden Tag ein Zug zu evakuieren, was nicht sein darf. Wir setzen deshalb alles daran, dass Infrastruktur und Eisenbahnverkehrsunternehmen gut ausgebildet und mit den Systemen vertraut sind. In diesem Sinne zähle ich auch auf Sie alle.

Der Fahrplan ab 9. Dezember 2007 wird am Lötschberg, im Berner Oberland, im Wallis aber auch in Verbindung mit Italien völlig neu. Die Fahrzeiten Bern – Brig verkürzen sich um rund 35 Minuten, die Reisezeiten der Gäste von Zürich nach Zermatt mit umsteigen in Visp um über eine Stunde.

Im **Güterverkehr** sind besonders grosse Herausforderungen anzupacken. Mit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels wird ein Grossteil der Züge im Nord-Süd - und im Süd-Nord-Verkehr neu trassiert. Durch die geänderten Trassen verschieben sich auch die sog. Betriebswechsellpunkte, d.h. diejenigen Punkte, an welchen die Loks verstärkt, geschwächt oder ausgewechselt werden müssen. Um eine höchst mögliche Fahrplanstabilität und eine Eliminierung der Verspätungsrisiken zu erzielen, gilt der Produktionsgrundsatz, dass „Mann und Maschine“ am selben Ort gewechselt werden, dies wird als sog. Betriebswechsellpunkt bezeichnet.

Die veränderten **Betriebswechsellpunkte** führen zum Beispiel auch zu Verschiebungen einzelner Lokpersonalarbeitsorte innerhalb der BLS AG. Aus heutiger Sicht wird es primär Verschiebungen im Bereich des Berner Oberlandes geben, allenfalls mit Auswirkungen ins Wallis. Die genauen Auswirkungen können jedoch erst konkret beziffert werden, wenn die Trassenvergabe Ende August 2007 bekannt ist, denn einzelne noch kurz vor der Trasseneingabe geänderten Züge, können wiederum ganze Produktionsumläufe beeinflussen. Die Leitung Zugförderung ist seit Sommer 2006 in ständigem Kontakt mit den Verbandsspitzen und informiert sie laufend über den aktuellen Planungsstand. Die konkrete Vorgehensweise (z.B. Information der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter) wird zusammen angegangen.

Übrigens auch im Süden werden sich Veränderungen ergeben, so neu z.B. der Schiebedienst zwischen Domo und Iselle/Brig oder kurze Zeit später auch die Inbetriebnahme von Transitgleisen in Domo II.

Die Betriebsführung Infrastruktur der gesamten Achse Lötschberg-Simplon von Gümli-Genève bis vor Domo inkl. Oberwallis erfolgt neu durch die dispositiv-operative Leitstelle DOLS der BLS in Spiez.

Ich wiederhole: wir haben einen grossen Respekt vor den bevorstehenden Aufgaben der NEAT Inbetriebnahme. Aber wir freuen uns darauf – nicht zuletzt deshalb weil wir, rund 10 Jahre vor dem Gotthard, einen wesentlichen Beitrag an den vom Volk beschlossenen Infrastrukturausbau leisten und mit den starken Verkehrszunahmen einen weiteren namhaften Beitrag zur Verkehrsverlagerung leisten. Ich zähle auch auf Sie als Lokführer.

Die BLS AG ist aber auch aktiv im **Mittelland**, wo wir die S-Bahn-Bern und den Regionalverkehr in 7 Kantonen betreiben. Die Zeit darauf einzugehen reicht heute nicht. Es bleibt aber zu erwähnen, dass gerade hier an Ihrem Tagungsort Solothurn die BLS auch ein Lokführer Depot hat, zur Zeit mit 16 Mitarbeitenden, Tendenz eher steigend.

Die BLS steht auch weiterhin zu Ihrem Lokführer-Pool, zusammengefasst in der mir direkt und persönlich unterstellten Abteilung Zugförderung. Zur Zeit zählen wir bei der BLS AG 594 Männer und 8 Frauen (inkl. Anwärtern) total 602 Lokführer und Lokführerinnen, vor kurzem waren es noch total 240. Dazu kommen 19 Lokführer der Kategorie C. Und bis Ende 2007 brauchen wir nochmals 30 – 40 neue Mitarbeitende, eine Zahl, die von der Entwicklung des Cargogeschäftes abhängt.

Auch in Zukunft sollen die Lokführer – soweit nach Standort überhaupt möglich – sowohl Personenzüge, Cargozüge, Autoverladezüge und in Ausnahmefällen sogar auch Infrastrukturzüge fahren. Es ist natürlich bei 13 unterschiedlichen Lokführerstandorten klar, dass nicht alle gleich eingesetzt werden können, so ist bei der BLS sicher Thun von der Vielfalt her am attraktivsten, während das Streckennetz und die Traktion z.B. in Chiasso, Huttwil oder Zweisimmen sich eher gleichen.

Im Vordergrund bei der Einteilung/Planung steht die bekannte Philosophie, dass die Effizienz/Wirtschaftlichkeit, die Stabilität/Qualität und die Attraktivität für den Lokführer optimiert werden muss.

Dass diese Optimierung nicht immer von allen Betroffenen gleich positiv interpretiert wird, damit müssen wir alle gemeinsam leben, Sie als Lokführer, die Einteiler mit ihren schwierigen Aufgaben, wie auch die Chefs, die sich gemäss den allgemeinen Liberalisierungstendenzen für eine bessere Wettbewerbsfähigkeit der Bahn einsetzen müssen

Letzteres zur Weiterentwicklung der Bahn überhaupt und damit auch zum längerfristigen Erhalt unserer Arbeitsplätze.

Die gemeinsamen Gespräche darüber bringen uns zu gemeinsamen Lösungen und damit weiter. Ein gemeinsames Treffen VSLF – BLS ist demnächst angesagt.

Besten Dank!