

Aus LOFO 2 / 2019

Erschwernis-Liste Lokführer

Lokführer ist in vielen Punkten nicht mit anderen Berufen vergleichbar. Die wichtigsten speziellen Anstellungsbedingungen und Rahmenvorgaben für unsere täglichen Arbeiten haben wir zusammengefasst. Die Lektüre empfehlen wir herzlich allen Personen, welche nicht verstehen, warum wir bestimmte Forderungen stellen. Kann auch für ehrliche Lohn-Einreihungen beigezogen werden. *Vorstand VSLF*

Ferien

- Ferien können nicht frei gewählt werden. Sommerferien max. jedes zweite Jahr möglich.
- Wochen für Ferienbezug werden eingeschränkt durch saisonalen Verkehr und bei der SBB neu wegen Bezug Flexa.
Hardturmstrasse 265,
- Bei Gruppen mit Spezialfahrzeugen und entsprechender Einteilung kann die Anzahl gleichzeitiger Ferien zusätzlich beschränkt werden.

Avisierungsfristen/Einteilung

- An jedem Arbeitstag werden die Arbeitszeiten vorgegeben, von 0:00 bis 24:00. Folglich sind auch die Zeiten und das Tagesprogramm am Vortrag und Folgetag beeinflusst.
- Die Bekanntgabe der Arbeit (zwischen 0:00 und 24:00 Uhr mit der Möglichkeit von Arbeit bis 9:00 am Folgetag) erfolgt teilweise erst sehr kurzfristig (36 Std. vor Arbeitsbeginn und weniger).

Arbeitsweg

- Fahrzeiten mit dem Auto zu anderen Dienstorten werden mit «Michelin» berechnet. Das Risiko von Stau und Verkehrsbehinderungen geht zulasten des Lokpersonals (Dienst muss pünktlich begonnen werden).
- Da wir die ersten und letzten Züge führen, muss bei einem grossen Teil der Dienste mit dem Auto ins Depot gefahren werden. Der Besitz eines Autos ist somit fast unumgänglich (auf eigene Rechnung).
- Zuschläge bei Nacht-S-Bahnen und Bussen sind auch auf dem Weg von und zur Arbeit vollumfänglich zu entrichten.

Arbeitszeit

- Jede Arbeit ist auf die Minute genau geplant. Systembedingte Arbeitszeit ohne Arbeit wird als Geschenk gedeutet.
- Länge und Ort der Pausen werden vorgegeben.
- Lage der Pausen und Arbeitsende können jederzeit ändern.

- Bei Cargo im Transit ist das Arbeitsende regelmässig anders als geplant (bis zu Stunden).
- Zugsverspätungen und Störungen gehen oft auf Kosten der Pausen oder Arbeitsunterbrechungen.
- Nebenarbeiten sind oft pauschalisiert und folglich ist flexibel je nach Dienst und vorangehenden Freitagen Zeit zu investieren.

Freitage

- Freitage werden teilweise nur bei Erbringen eines zusätzlichen Arbeitstages genehmigt. Grundsätzlich gilt der Goodwill der Einteilung ohne Vetorecht.
- Es gibt sehr viele Einteiler, welche alles möglich machen, um uns entgegenzukommen. Nur wird der Rahmen der Möglichkeiten dank der Digitalisierung von Jahr zu Jahr kleiner.

Arbeitsintensität

- Die Arbeitsintensität kann nicht gewählt werden, sondern wird aufgrund der Zugattung, des Fahrzeuges, der Signale und der Geschwindigkeit vorgegeben.

Arbeitsvorbereitung

- Die Konformität der eingeteilten Dienste mit dem AZG und der AZGV muss in der Freizeit überprüft werden, da dies trotz Lokführer allen elektronischen Plansystemen nicht garantiert werden kann und gesetzlich vorgeschrieben ist. Bei Änderungen im Dienst oder bei Störungen ist dies ebenfalls zu kontrollieren.

Gesundheit

- Im Fall des Verdachts z.B. auf eine Hirnblutung nach einem Sturz kann einem die Fahrlizenz entzogen werden. Der Wiedererhalt der Lizenz kann viel Zeit und Aufwendungen nach sich ziehen.
- Durch laufend ändernde Dienstzeiten und zunehmende Arbeitszeiten in der Nacht ist eine solide Gesundheit unabdingbar.

Arbeitsplatz

- Dauerndes Drücken des Totmannpedals verhindert flexible Sitzpositionen und ideale Ergonomie.
- Die Lärmbelastung im Führerstand ist hoch.
- Die Klimatisierung ist nicht immer gewährt.

Erhalt der Fahrlizenz

- Die periodische Prüfung resp. der immerwährende Erhalt des Fachwissens ist in der Freizeit sicherzustellen.
- Neu geforderte Sprachlizenzen sind teilweise in der Freizeit zu erwerben. Der Erhalt des Niveaus geht voll zulasten Freizeit.

Alle aufgeführten Punkte werden als selbstverständliche Leistung zugunsten des Arbeitgebers erachtet und bei den Lohneinreichungen nicht oder nur marginal berücksichtigt.