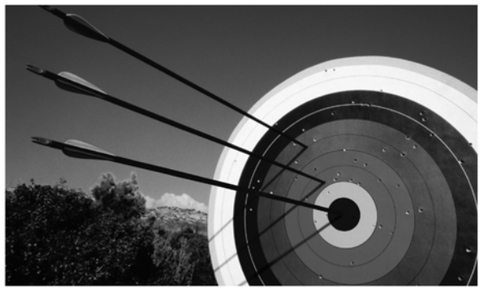
Exklusives Mitgliederangebot: privaLex®

Profitieren Sie jetzt von 50% Rabatt bei privaLex®, der Global-Rechtsschutzversicherung für Privatpersonen und Familien!

Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica

Spezial-Rabatt 50%!



Ein Rechtsschutz-Volltreffer.

Egal, ob Sie als Konsument, Verkehrsteilnehmer, Urlauber, Arbeitnehmer, Patient, Sportler oder sonst wie zu Ihrem Recht kommen wollen:
privaLex® setzt Ihre Interessen weltweit durch.

privaLex® wirkt umfassend.

Damit Sie nicht nur Recht haben, sondern auch Recht bekommen: CAP hilft Ihnen schnell und effizient!
Und erst noch ohne dass Sie tausende von Franken für Anwälte, Gerichtskosten und Expertisen aufs Spiel setzen müssen.
Günstiger kommen Sie nirgends zu Ihrem Recht!

privaLex® trägt die anfallenden

- Anwaltshonorare
- Expertisenkosten
- Gerichts- und Untersuchungskosten
- Prozessentschädigungen
- Strafkautionen
- Mediationskosten.

Meine Anmeldung.

Ich habe die Allgemeinen Bedingungen (AB) auf www.cap.ch gelesen, bin Mitglied von VSLF (Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter) und schliesse den Global-Rechtsschutz ab für:

Mieter Familie ☐ CHF 173.30 statt CHF 346.50 — Eigentümer Familie ☐ CHF 227.90 statt CHF 455.70
Mieter Einzel ☐ CHF 144.90 statt CHF 289.80 — Eigentümer Einzel ☐ CHF 199.50 statt CHF 399.00

Vertragsdauer: 1 Jahr, mit jährlicher, stillschweigender Erneuerung, wenn nicht 3 Monate vor Verfall gekündigt wird.
Zahlbar: Jährlich im Voraus
Gültig ab: _____ (frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP)

Name/Vorname: _____

Adresse/PLZ/Ort: _____

Telefon/Mobile: _____ **Geburtsdatum:** _____

Datum Verbandsbeitritt/Mitgliedschafts-Nummer: _____

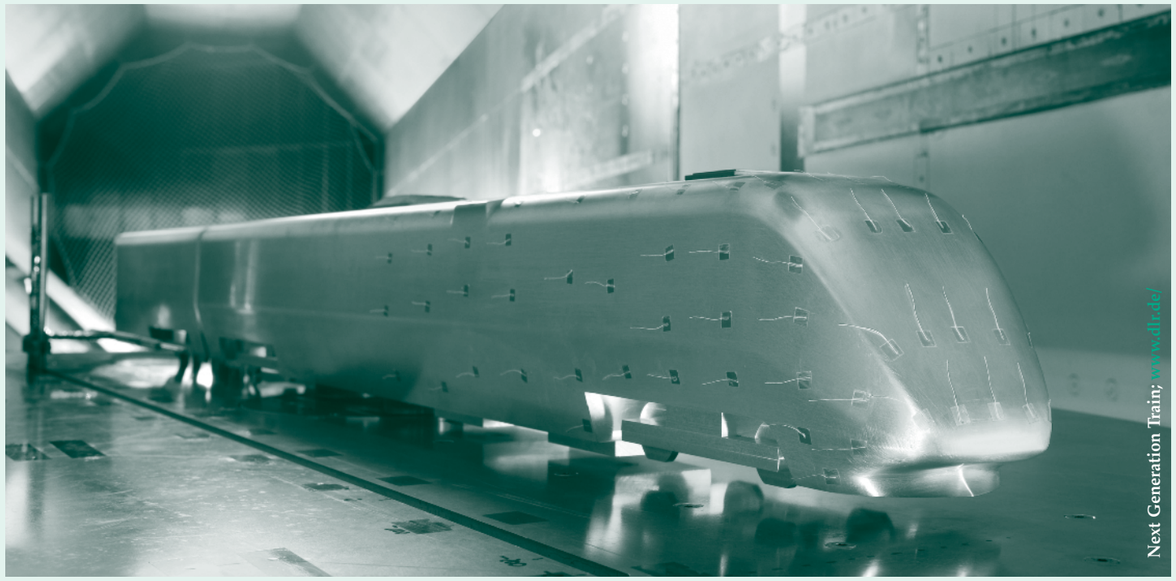
Ort, Datum: _____ **Unterschrift:** _____

Einsenden direkt an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Baslerstrasse 52, 8048 Zürich, Tel. 058 358 09 09, hugo.nuss@cap.ch

Es gelten die Allgemeinen Bedingungen (AB) privaLex®, Global-Rechtsschutz für Mieter/Eigentümer, Ausgabe 06.2009. Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit des Verbandes VSLF wird ausschliesslich über die Grunddeckung von VSLF gewährt.
Ihre Daten werden absolut vertraulich behandelt. Bei der Bearbeitung und Aufbewahrung von Personendaten beachten wir die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG) und seiner Verordnung. Die Daten werden nur für die gewünschten Zwecke genutzt (z.B. Erstellen einer Offerte/Police oder Zustellung von Unterlagen) und nicht an Dritte weitergegeben. Wir behalten uns aber vor, Ihre Daten im Zusammenhang mit Produkteoptimierungen und für interne Marketingzwecke zu bearbeiten. Sie haben ein Recht auf Auskunft sowie unter bestimmten Voraussetzungen ein Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung Ihrer elektronisch gespeicherten oder im Dossier abgelegten Daten.

Editorial

Hubert Giger; Präsident VSLF



Next Generation Train; www.dlr.de/

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Unsere letzte Generalversammlung vom März 2010 in Luzern möchte ich als vollen Erfolg bezeichnen. Den Vorstand haben wir um zwei Mitglieder erweitert; André Alder als Vertreter der Suisse Romande und Roberto Kraschitz, welcher das Tessin vertritt, sind neu mit an Bord. Weiter habt Ihr mir das Vertrauen für eine weitere Amtszeit als Präsident des VSLF geschenkt, welche ich hochmotiviert angetreten habe. Ich danke Euch.
Der Zusammenhalt im VSLF hat spürbar zugenommen und dies bestärkt mich, mit Euch zusammen die grossen Herausforderungen, welche unausweichlich auf uns zukommen, anzugehen.
Seit der Neugründung des VSLF 1957 mussten wohl noch nie Beschlüsse von solcher Tragweite hingenommen werden, wie ihn die Sanierungsmassnahmen der Pensionskassen darstellen. Oder man ist versucht zu sagen: der verordnete Diebstahl für die Sanierungen, welche die Aufgabe des Bundes ist, oder wäre.
Geduldig warten wir jetzt auf einen positiven Entscheid der Politik zur Übernahme eines Teil der Sanierungsmassnahmen; wobei jetzt schon feststeht, dass der grösste Teil so oder so das aktive Bahnpersonal zu tragen hat. In diesem Heft findet ihr einen weiteren Bericht zum Thema.
Von unserer Seite sind zu den PK-Sanierungen rechtliche Abklärungen im Gange. Es zeichnet sich jedoch ab, dass der Spielraum sehr begrenzt ist. Allfällige Aktionen nach einem negativen Entscheid des Parlamentes wurden an unserer Generalversammlung beschlossen. Pikanterweise haben wir festgestellt, dass weder die SBB noch der Stiftungsrat PK SBB einen Plan B haben, falls das Parlament die vorgesehenen 1,148 Mia. Fr. nicht spricht.
Wo wir uns zusammen das erste Mal aktiv beweisen müssen sind «Goodwill-Aktionen» vor dem Parlamentsbeschluss, welcher frühestens im Winter 2010 zu erwarten ist. Der Rest unserer Arbeit sind die üblichen ermüdenden Alltagsgeschäfte, welche wir im Bewusstsein, das Richtige zu tun, angehen.
Über eine Aufnahme des VSLF in den GAV der BLS hat uns der SEV bis zu einem definitiven Entschied in den Herbst 2010 vertröstet. Von transfair erhielten wir zuerst 6 Monate keine Antwort und danach den Bescheid, dass transfair einer Aufnahme des VSLF erst bei den nächsten Verhandlungen des GAV zustimmt. Bei der Nichtunterzeichnung des BLS GAV durch den VSLF im Jahre 2005 und unseren Forderungen zum ersten möglichen Kündigungstermin 31. Dezember 2007 ging es dem VSLF immer um die Korrektur der Verschlechterungen für das unregelmässig arbeitende Personal zugunsten der vier zusätzlichen Ferientage und nie um politische Strategiespiele. Offenbar geht es gewissen Leuten nur ums Spielen.
Fortsetzung folgt.
Zwischen der SBB und der Verhandlungsgemeinschaft wurde der erste mögliche Kündigungstermin des GAV SBB auf Ende 2010 verschoben und im Gegenzug vertiefte Verhandlungen über ein neues Lohnsystem (Toco) vereinbart. Wir sind bei diesen Verhandlungen aktiv in allen Projektgruppen vertreten und Herr der Lage. Demgegenüber haben wir nichts dazu beigetragen, dass die Anzahl Chef-Lokpersonal CLP aus für uns nicht nachvollziehbaren Gründen verdoppelt wird und offenbar vermehrt Frauen auf den Führerstand gelockt werden sollen.
Den überall zu lesenden Beteuerungen, dass das Lokpersonal und dessen Arbeit hoch geschätzt wird steht diametral entgegen, dass das Lokpersonal in Regional- und Fernverkehr aufgeteilt werden soll; zum Nachteil der Bahn und zu unserem Nachteil. Und Einteilung von Pausen im Gleisfeld ohne die Möglichkeit, Nahrungsmittel zu beziehen, zeigt die wahre Wertschätzung explizit.
Für uns sind die Anstellungsbedingungen gesamthaft von Interesse, also die Entlöhnung, die zu verrichtende Arbeit und die Qualität der täglichen Pausen. Das ganze Paket steht zur Debatte, und wir sehen in keinem Bereich legitime Gründe, Abstriche zu akzeptieren. Und am allerwenigsten fürchten wir den freien Markt.
Ich danke Euch für euer tägliches Engagement und wünsche Euch immer gut Profil.

Euer Präsident
Hubert Giger

Sanierungsbeitrag Pensionskasse SBB

1.25% oder 3.75%?

Newsletter VSLF vom 16. Januar 2010

Kommentar zum Brief der PK SBB vom Dezember 2009 an alle Versicherten
Im Brief der PK SBB vom Dezember 2009 an alle Versicherten wird von einer Nettobelastung infolge der Sanierungsmassnamen gegenüber 2009 von 1,25% ab 1. Juli 2010 gesprochen.
Wir erachten diese Betrachtungsweise als falsch und irreführend.
Tatsache ist, dass ab 1. Juli 2010 die Bezüge des aktiven Personals um 1,25% des versicherten Lohnes sinken (Sparbeitrag der SBB an die Versicherten wird um 1,25% des versicherten Lohnes gekürzt) und jeder Mitarbeiter leistet neu 2,5% Sanierungsbeitrag.
Gleichzeitig bezahlt der Mitarbeiter/in 1.25% weniger an Sparbeiträgen in die Pensionskasse.
Die Nettobelastung jedes Mitarbeiters für die Sanierungsmassnahmen ist somit neu ab 1. Juli 2010 **3,75%** des versicherten Verdienstes gegenüber 2009.
Beiträge, welche nicht dem persönlichen Altersguthaben zufliessen in der Nettobelastung des Mitarbeiters auszuschliessen, bezeichnet der VSLF als Augenwischerei.
Die Massnahmen zur Sanierung der Pensionskasse sind schmerzlich, sollten aber dem Personal in einer objektiven Darstellung präsentiert werden. Das Vertrauen in die Pensionskasse kann durch solche Formen der Kommunikation nicht aufgebaut werden. Der VSLF erwartet in Zukunft eine präzise und transparente Kommunikation durch die Pensionskasse SBB. ■

Antwort der Verantwortlichen PK SBB

Bern, 11. Februar 2010

Fehlinformationen in Ihrem Newsletter vom Januar 2010 zum Brief PK SBB vom Dezember 2009

Sehr geehrter Herr Giger

Wir nehmen Bezug auf den von Ihnen an Ihre Mitglieder verteilten Newsletter vom Januar 2010. Leider haben Sie darin diverse Fehlinformationen verbreitet, die jeglicher Grundlage entbehren.

Tatsache ist, dass die Nettobelastung unseres gestaffelten Sanierungspaketes per 1. Juli 2010 nicht 3,75% des versicherten Verdienstes beträgt. Sie dürfen die einzelnen, zusammenhängenden Sanierungsmassnahmen nicht einfach nach Ihrem Gusto manipulieren: Aufgrund der Erhöhung des Rentenzielalters um 1,5 Jahre kann die PK SBB die monatlichen Sparbeiträge senken. Diese Senkung wirkt der Belastung durch die zusätzlichen Sanierungsbeiträge entgegen und beschränkt die Zusatzkosten für jeden Versicherten auf 1.25% des beitragspflichtigen Lohnes (d.h. Kosten der Sanierungsbeiträge von 2.5% minus Senkung der Sparbeiträge um 1.25% jeweils des beitragspflichtigen Lohnes). Das Altersguthaben wächst daher langsamer und das planmässige Rentenziel wird künftig erst mit dem Rentenalter von 65 Jahren erreicht.

Um kommunikative Entgleisungen im PK-Bereich künftig zu verhindern, bieten wir Ihnen an, dass Sie im Vorfeld Ihrer Publikationen oder Statements rund um den Themenbereich PK SBB die fachliche Unterstützung der PK SBB zu Hilfe nehmen können. Der Stiftungsrat der PK SBB ist sich bewusst, dass diese Sanierungsmassnahmen äusserst schmerzhafte Lohn- und Leistungsabstriche für die Mitarbeitenden der SBB beinhalten. Das Vertrauen in die wertvolle Arbeit der PK SBB kann und darf nicht durch solche Fehlinformationen - wie Sie sie in Ihrem Newsletter verbreitet haben - beeinträchtigt werden. Wir erwarten daher vom VSLF eine kompetente und sachlich richtige Berichterstattung rund um den Themenbereich PK SBB.

Freundliche Grüsse

Erwin Schwarb
Stiftungsratspräsident

Markus Hübscher
Geschäftsführer PK SBB

Zieglerstrasse 29, 3000 Bern 65, Tel. 031 555 18 11, Fax 031 555 18 00

Ueli Kieser; Vertrauensanwalt VSLF

Zürich, 4. März 2010
Sanierungsbeitrag; Nettobelastung

Sehr geehrter Herr Giger
Ich beziehe mich auf das Schreiben des VSLF vom 16. Januar 2010 (Nettobelastung 3,75%) sowie auf das Schreiben der Pensionskasse SBB vom 11. Februar 2010, wonach die Information des VSLF eine Fehlinformation darstelle.
Wenn die Pensionskasse SBB im Informationsschreiben vom Dezember 2009 davon spricht, dass ab 1. Juli 2010 eine *«Nettobelastung gegenüber heute von 1,25%»* bestehe, ist diese Information sicher nicht zutreffend. Hier wird «Kraut mit Rüben vermischt».
Zunächst ist wichtig, dass die nun anfallenden Sanierungsbeiträge von 2,5% (ab 1. Juli 2010) zu keinerlei besseren Leistung für den einzelnen Mitarbeiter führen. Es handelt sich um eine reine Sanierung, von welcher der einzelne Mitarbeiter eben nichts profitiert. Das stellt deshalb zunächst einmal eine klare Mehrbelastung dar.
Dass die Sparbeiträge um 1,25% (mal zwei, weil Arbeitgeber und Arbeitnehmer davon betroffen sind) gesenkt werden, bedeutet zwar im gewissen Sinne eine Entlastung, ist aber damit verbunden, dass der Altersrücktritt auf 65 Jahre hinausgeschoben wird. Es handelt sich insoweit nicht etwa um eine *«Ersparnis»*, sondern um das Verschieben einer Finanzierung (nämlich deshalb, weil der einzelne Mitarbeiter nun bis Alter 65 bezahlen muss). Bis zum eigentlichen Altersrücktritt im Alter 65 verliert der einzelne Mitarbeiter dadurch den jährlichen Arbeitgeberbeitrag von bisher 1,25%. Dies wirkt sich etwa dort aus, wo der einzelne Mitarbeiter vor erreichen des Rücktrittsalters die Stelle wechselt; denn da liegt ja eben weniger an Sparbeitrag auf seinem Alterskonto. Insoweit verliert der einzelne Mitarbeiter also durchaus auch noch den Arbeitgeberbeitrag von 1,25%, wenn er nicht bis Alter 65 weiterarbeitet und in der Folge die Rente bezieht.

Deshalb ist durchaus verständlich, dass bei dieser Ausgangslage von einer Nettobelastung von 3,75% gesprochen wird. Einzig im (allerdings üblichen) Fall, dass der einzelne Mitarbeiter bis zum Alter 65 durcharbeitet, erhält er wegen der längeren Lebensarbeitszeit wiederum die selbe Rente wie früher beim vorgezogenen Altersrücktritt.
Ich bin deshalb der festen Überzeugung, dass nicht davon gesprochen werden kann, dass zukünftig eine «Nettobelastung» von 1,25% besteht. Darin sehe ich eine Fehlinformation seitens der Pensionskasse SBB.

Freundliche Grüsse
Ueli Kieser

Pensionskasse SBB: Entwicklung der Rentenaussichten am konkreten Beispiel

Richard Widmer; Redaktionsteam Loco Folio

Ich habe meine PK-SBB-Versicherungsausweise der letzten Jahre unter die Lupe genommen und die darauf aufgeführten Rentenaussichten verglichen. Nachdem ab Beginn der Selbständigkeit der PK SBB zunächst je Rücktrittsalter nur ein Rentenbetrag genannt wurde, erschienen auf dem Ausweis vom 01. 01. 2009 plötzlich zwei Varianten: Der einen dient ein «Modellzins» von 3,5%, der anderen ein «BVG-Zins» von 2% als Basis (bis 2009 bildete der Zinssatz von 3,5% die Grundlage der Rentenberechnungen). Aus den verschiedenen Zinsannahmen ergeben sich Renten, welche sich beträchtlich unterscheiden. In meinem Fall beträgt die monatliche Differenz zwischen «Modellzins» und «BVG-Zins» bei Pensionierungsalter 65 CHF 931.-! Weiter wird bei der Berechnung mit dem Modellzins von einer jährlichen Lohnzunahme von 1,5% ausgegangen, beim BVG-Zins immer noch von einer Erhöhung des beitragspflichtigen Lohnes von 1% pro Jahr.
Die ab 1. Januar 2010 wirksamen einschneidenden Sanierungsmassnahmen machen deutlich, dass die Variante «BVG-Zins» – wenn überhaupt – die realistischere ist. Durch diese Sanierungsmassnahmen wurde ja im Jahr 2009 unser gesamtes PK-Kapital zu 0% (!) verzinst und während der Sanierungsperiode (bis voraussichtlich 2019) wird der BVG-Mindestzinssatz angewandt. Ob der jährliche Lohnzuwachs im Durchschnitt 1% betragen wird, ist auf Grund der Ergebnisse der letzten Lohnrunden eher zweifelhaft. – Man darf sich die Frage stellen, warum die angenehme, aber unrealistische Variante «Modellzins» überhaupt noch auf dem PK-Ausweis aufgeführt wird…
Fazit für die SBB-Arbeitnehmer: Nach schönen Renten-Hochrechnungen bis zum Jahr 2008 wurden 2009 die Rentenaussichten mit einem Schlag um – in meinem Fall – knapp CHF 1000.- pro Monat verringert! Jeder und jede ist eingeladen, seine entsprechenden Zahlen auf dem PK-Versicherungsausweis selbst nachzuprüfen. Dazu kommen noch die während Jahren wirkenden Lohnkürzungen durch Sanierungsbeiträge, welche in meinem Fall jährlich CHF 1588.- betragen (diese sind ebenfalls auf den Versicherungsausweisen aufgeführt).
Da wirkt ein Brief der Pensionskasse SBB an die Versicherten vom Dezember 1998 geradezu romantisch: Darin heisst es in Erwartung der bevorstehenden Selbständigkeit der PK SBB wörtlich: *«Bis jetzt war der Grossteil des Kapitals bei der Eidgenossenschaft bzw. bei den SBB angelegt und wird zur Zeit mit 4% verzinst. In den nächsten 4 Jahren wird dieses Geld (rund 11 Milliarden Franken) voll der PK SBB überwiesen und sie kann es am Kapitalmarkt frei, unter Beachtung der Gesetze und der internen Richtlinien, anlegen. Dadurch kann mittelfristig eine höhere Rendite als 4% erzielt werden, womit die finanzielle Situation der PK SBB langfristig deutlich verbessert werden kann. Der Bund bzw. die SBB bezahlen der PK SBB auf dem noch nicht überwiesenen Geld einen Zins von 4,5%. Eine vollständig neu rekrutierte Equipe von Spezialisten ist für die Vermögensverwaltung zuständig.»*

Heute präsentiert sich die Lage der PK SBB bekanntermassen weniger rosig. Nicht nur die aktiven Versicherten werden durch die einschneidenden Sanierungsmassnahmen und die gesunkenen Rentenaussichten belastet – auch das Unternehmen SBB trägt schwer an der finanziellen Schieflage und dem grossen Rentneranteil des Versicherungswerkes. Deshalb ist für Mitarbeiter und SBB der vom Bundesrat beim Parlament beantragte Beitrag von 1148 Millionen Franken an die Sanierung der PK SBB entscheidend. Die SBB schreiben dazu in einer Medienmitteilung vom 05. März 2010: *«Für die Sanierung der PK SBB wirkt sich der hohe Rentneranteil von über 50% der Versicherten – im Gegensatz zu anderen bundesnahen Kassen integrierte die PK SBB bei ihrer Ausgründung die Rentenbezüger in die neue Kasse – erschwerend aus: Diese können nicht aktiv mit Sanierungsbeiträgen zur Gesundung der Kassen herangezogen werden. Zudem sind die Leistungen der Rentner gesetzlich geschützt. Die Beteiligung des Bundes an den Kosten für die Sanierung der PK SBB ist auch deshalb unerlässlich, weil SBB und Versicherte die Sanierung nicht alleine bewältigen können, ohne die Leistungs- und Zukunftsfähigkeit der SBB zu gefährden. SBB, Versicherte und PK SBB bemühen sich seit bald acht Jahren um die Sanierung der Pensionskasse… Insgesamt erbrachten SBB und Versicherte bis Ende 2009 bereits Sanierungsleistungen von insgesamt 1661 Millionen Franken. Zusätzlich mussten die Versicherten zwischen 2007 und 2009 Verluste aufgrund der Minderverzinsung der Altersguthaben von 253 Millionen Franken akzeptieren. Das vom Stiftungsrat der PK SBB im Herbst 2009 verabschiedete zusätzliche Sanierungspaket verlangt von SBB und Versicherten weitere gewichtige Sanierungsleistungen im Umfang von je rund einer Milliarde Franken. Jetzt ist es am Bund, seinen Beitrag endlich zu leisten.»*

Wie weiter, sollten die eidgenössischen Räte diesen Beitrag nicht genehmigen? Ich meine: Bei den aktiven Versicherten wie auch beim Unternehmen SBB ist die Zitrone ausgepresst. Weitere Rentenkürzungen und Sanierungsmassnahmen können nicht mehr hingenommen werden! ■

Aktuelle Geschäfte bei SBB P

Newsletter VSLF Nr. 266, 15. Mai 2010

Diverse Geschäfte bei SBB Personenverkehr sind in Arbeit. Ein Überblick:

Anpassung NA Zeit LEA II
Mit der Einführung LEA I im 2002 wurde für das Update 0,7 Min. pro Arbeitstag zugestanden; dies entspricht 2,625 Std./Jahr. Dass die SBB mit den LEA II von Einsparungen gegen 9 Std./Jahr spricht, erstaunt. Die SBB selber hat errechnet, dass allein die zusätzlich Betriebs-System-UpdatesWindows XP und OPUS Updates jährlich 7,5 Std. / Jahr benötigen. Mit dem Schreiben vom 16. März fordert der VSLF die Anpassung der Nebenarbeitszeit NA und die effektive Zeit für die weiteren systembedingten Aufgaben, welche das Lokpersonal mit LEA II zusätzlich zu erledigen hat, separat zu vergüten. Diese benötigte Zeit für Arbeiten am LEA II ist zu gewähren und kein Verhandlungsgegenstand. Das Geschäft ist in Arbeit, Antwort ist im Juni zu erwarten.

BAR Verhandlungen
Die Verbände haben den SBB Ende April 2010 ihre Änderungsbegehren für die bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen BAR, welche seit 2008 hängig sind, eingereicht. Themenschwerpunke sind Mindestarbeitszeit pro Tour, durchgehende Arbeitszeit max. 4,5 Std., keine Übernachtungen mehr, separates ND2-Konto, max. 90 Min. Pause pro Dienst, Regelungen zu Instruktionstagen, Pausen im Gleisfeld, AS/AB bei Freitagen. Geplant ist, nach den Verhandlungen am 30. Juni die bereinigten BAR abzuschliessen.

Neues Depot Solothurn
Die SBB hat in der Ausschreibung für den neuen Depotstandort Solothurn die Möglichkeit von Teilzeitpensen (zwei Arbeitsverträge) eröffnet. Sollten Einsätze mit zwei Arbeitsverträgen / Arbeitsorten und dauernden wechselnden Einsatzorten verbunden sein, sieht der VSLF eine Umgehung des AZG. Das BAV wurde durch den VSLF bereits angeschrieben. Siehe auch VSLF Info Nr. 264 und Nr. 265. Setzt P-OP-ZF ihre Ideen um, kommt dies unverzüglich zu einer Strafanzeige beim BAV durch den VSLF. Wir weisen auch darauf hin, dass mit einem neuen Arbeitsvertrag die Regionalzulage einschliesslich Garantien verloren gehen.

Pausen im Gleisfeld
Nachdem an Gesprächen mit der PeKo über eine mögliche Definition der Pausenim Gleisfeld keine Einigung gefunden wurde, werden laufend mehr Pausen im Gleisfeld eingeteilt. Die zentralen HR-Bereiche wiesen das Problem an die Division P zurück. Die Arroganz dem Personal gegenüber nimmt langsam groteske Züge an, passt aber in das Konzept, wie mit dem Personal umgegangen wird. Eine anständige Lösung ist mit den jetzigen Verantwortlichen nicht möglich. Wir bitten, alle Pausen im Gleisfeld sofort dem VSLF zu melden. Werden Pausen im Gleisfeld nicht akzeptiert, bieten wir Rechtshilfe an.

Aufteilung LP Regionalverkehr/ Fernverkehr
An der Retraite vom 11. Sept. 2009 sicherte uns die SBB zu, dass jeder Lokführer weiterhin das gesamte Depotprofil (Fahrzeuge und Strecken) seines Depots fahren werde. Völlig überraschend gaben die SBB am 4. Jan. 2010 bekannt, dass neu ein modularer Aufstieg für das LP vorgesehen ist; sprich Regionallokführer analog des ehemaligen Projekts Z140. Die Leitung SBB P informierte uns über ein Projekt in der Division P mit der Aufteilung RV/FV, welches keinen direkten Bezug auf eine allfälligeAufteilung LP RV/FV hat. Am Spitzengespräch der Sozialpartner mit der Konzernleitung SBB vom 7. Mai wurde bekannt gegeben, dass das Projekt Aufteilung RV/FV in der Division P fallengelassen werde; Auswirkungen auf die allfällige Aufteilung des LP ist nicht klar. Weitere Informationen wurden uns an einem Treffen am 11. Juni mit dem neuen Leiter der Division P, Herr Schmid, zugesagt. Unabhängig davon hat der VSLF die SBB offiziell informiert, dass die Anstellung von jungen LF im Regionalverkehr den Rahmen-Gesamtarbeitsvertrag Normalspurbahnen Regionaler Personenverkehr verletzten würde, da für jede Personalkategorie in jeder Region die durchschnittlichen Bezüge in der jeweiligen Unternehmung erreicht werden müssen. Mit jungen Lokführern nur im Regionalverkehr ist dies nicht gegeben. Wir erwarten von der SBB, dass der Rahmen-Gesamtarbeitsvertrag Normalspurbahnen Regionaler Personenverkehr eingehalten wird. Auf die Anfrage des VSLF, ob in diversen Depotstandorten (Winterthur) zukünftig nur noch Regionalzugverkehr gefahren wird, erhielten wir die offizielle Antwort, dass dies in Abklärung ist und sobald Resultate vorliegen, die normale Kommunikation unter Einbezug der Sozialpartner stattfinden würde. Auf Fragen zur Aufteilung des Lokpersonals P in RV und FV gab CEO Andreas Meyer an den Basisgesprächen in St. Gallen und Zürich zur Antwort, dass dies nicht geplant sei und ökonomisch keinen Sinn machen würde. Offensichtlich weiss innerhalb der SBB weder der CEO, noch der Leiter Division P, noch die HR-Stellen, was bei P-OP-ZF mit dem Lokpersonal vorgesehen ist.

Berufsbild/Stellenbeschrieb Lokpersonal
Im aktuellen Newsletter von P-OP-ZF (mit dem Vermerk «nur Anschlag») wird das mit der PeKo LP ausgehandelte Berufsbild so ausgelegt, dass «das Berufsbild durch die Ressourcenplanung laufend umgesetzt wird». Das Berufsbild zeigt ein Bild des Berufs und es ist nicht definiert worden,was es umzusetzen gibt. Ebenfalls ist nicht richtig, dass die Rangliste beim Lokpersonal P aufgehoben ist. Obwohl die Lokführer der Division Personenverkehr die grösste Personalkategorie innerhalb des Konzern SBB darstellt, ist für sie immer noch kein aktueller Stellenbeschrieb vorhanden. Dies wirft einen negativen Schatten auf das Projekt ToCo, wo aufgrund der Stellenbeschriebe die Einreihung zu vollziehen wäre. Es stellt sich die Frage, ob zuerst das Anforderungsniveau für die Einreihung bei ToCo festgelegt werden soll und erst danach der Stellenbeschrieb zurechtgerückt wird, um das gewünschte Ergebnis zu erreichen (analog Salsa). Der Stellenbeschrieb wird aktuell mit der PeKo in Mitsprache erstellt. Zu beachten ist, dass die SBB den endgültigen Stellenbeschrieb alleine bestimmen wird, die PeKo hat kein Mitentscheid.

Schiedsgericht
Bandbreiten Arbeitszeitkonten
Nach Einigungsgesprächen mit der SBB im Juni 2008 hat sich die Personalsituation beim LP SBB P nicht entschärft, im Gegenteil brachte alleine der FPW Ende 2008 + 5% Mehrverkehr, womit sich die AZ-Konten weiter kontinuierlich erhöhen. Da keine griffigen Massnahmen zur Beseitigung der GAV Verletzung der AZ-Bandbreiten (unterjährig +150 h, Ende des Jahres +75 h Arbeitszeit) zu erkennen sind und diverse weitere Geschäfte in keiner Art zur Zufriedenheit des Lokpersonals erledigt wurden, hat der VSLF am 12. Juni 2009 das Schiedsgericht nach SBB GAV angerufen. Das Schiedsgerichtsverfahren ist eingeleitet und sollte diesen Sommer sein Urteil fällen sowie Massnahmen beschliessen, um die Zeitkonten schnellstmöglich in die Bandbreiten zurück zu führen. Zur Erinnerung: Die SBB haben nach Ansicht des VSLF seit Jahren systematisch, willentlich und vorsätzlich den GAV bei einer ganzen Berufskategorie verletzt und nie nach GAV das Gespräch mit den Sozialpartnern gesucht. Auf Bitte der SBB hat sich der VSLF bereit erklärt, der Einladung zu einem weiteren Gespräch am 26. Mai Folge zu leisten. In Anbetracht der allgemeinen Situation muss ein allfälliges Angebot der SBB schon mehr als sämtliche Minimalforderungen erfüllen, um auf den Entscheid zurück zu kommen. Ob der VSLF grundsätzlich bereit ist, auf leereVersprechen der SBB analog den Retraite-Treffen 2009 einzuwilligen, kann ausgeschlossen werden.

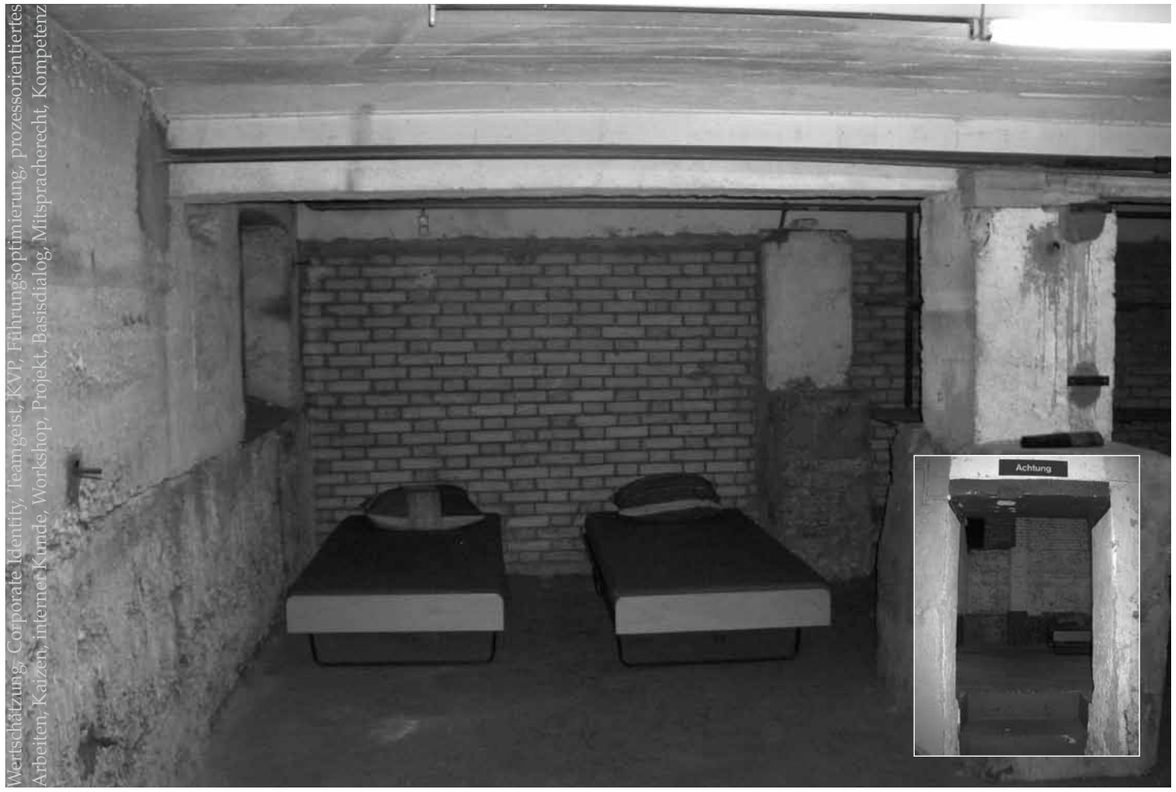
Entschädigung Auslandleistungen Thayngen / Depot Schaffhausen
Im April 2009 wurde am Begleitausschuss Vision 2010 beschlossen, dass Lokführer mit einer vollwertigen Auslandlizenz Anspruch auf eine Entschädigung haben sollen. Die LF mit Einsätzen nach Bellegarde (F), Frasne (F) wurden unabhängig vom Rang in die FS 15 eingereiht und haben eine Lohnerhöhung von Fr. 2'000.- erhalten. Später wurden auch die LF mit Einsätzen Singen (D) berücksichtigt. Nicht berücksichtigt wurden die LF mit Einsätzen nach La Plaine (SNCF/RFF) und Thayngen (DB Netz). Die Lokführer des Depots Schaffhausen (Leistungen nach Thayngen) haben dieser Tage die Leitung P-OP-ZF angeschrieben mit der Forderung nach Gleichbehandlung und sie haben gleichzeitig die DB-Reglemente an die SBB zurückgesendet.Der VSLF hat bereits im Mai 2009 betont, dass die – notabene von der SBB – beschlossene Variante der Entschädigung einen Teil der Auslandeinsätze nicht berücksichtigt (siehe VSLF Info Nr. 208). Eine diesbezügliche Eingabe des VSLF auf Aufnahme der Kollegen mit Leistungen nach Thayngen an der GAV Koordinationssitzung vom 10. Juni 2009 wurde von der SBB abschlägig beantwortet. Des Weiteren werden auch die neuen Kollegen in Neuenburg, welche nach Frankreich fahren, übergangen, was wiederum eine Verletzung konkreter Abmachungen durch die SBB ist.

Erhöhung der Anzahl CLP / Filialen
Die massive Erhöhung der Anzahl CLP von 30 auf 65 wie auch die Verdoppelung der Filialen bei P-OP-ZF ist ein Entschluss der SBB; die Sozialpartner wurden lediglich informiert. Nachdem im letzten Info OP diese Massnahmen als Verbesserung der Nähe zum Regionalverkehr gepriesen wurden (Was das sein soll, ist nicht klar), dienen sie nach neusten Aussagen zur Verbesserung der Personalzufriedenheit. Eine Strategie ist nicht ersichtlich; die Mehrkosten ohne Mehrwert für die SBB sind nicht zu verantworten.

Fazit
Alle diese Aussagen können wir mit Dokumenten und Protokollen belegen. Leider ist die Division Personenverkehr, insbesondere P-OP-ZF kein verlässlicher Partner mehr. Eine sozialpartnerschaftliche Zusammenarbeit ist praktisch nicht mehr möglich; die Situation droht zu eskalieren.Obwohl dieser Zustand innerhalb der SBB bestens bekannt ist, unternimmt im gesamten Konzern niemand etwas, um einen Normalzustand, wie es sich für einen anständigen Arbeitgeber gehört, herbeizuführen. Es darf in der SBB Division Personenverkehr, welche offensichtlich führungslos ist, weitergewurstelt werden. Gesetze, der GAV und Abmachungen werden ignoriert und die Folgekosten werden die Rechnung der SBB und somit der öffentlichen Hand belasten. Der VSLF wird dies nicht zulassen. ■

Wertschätzung

Der neue Ruheraum für das Lokpersonal in Zürich ab Mai 2010

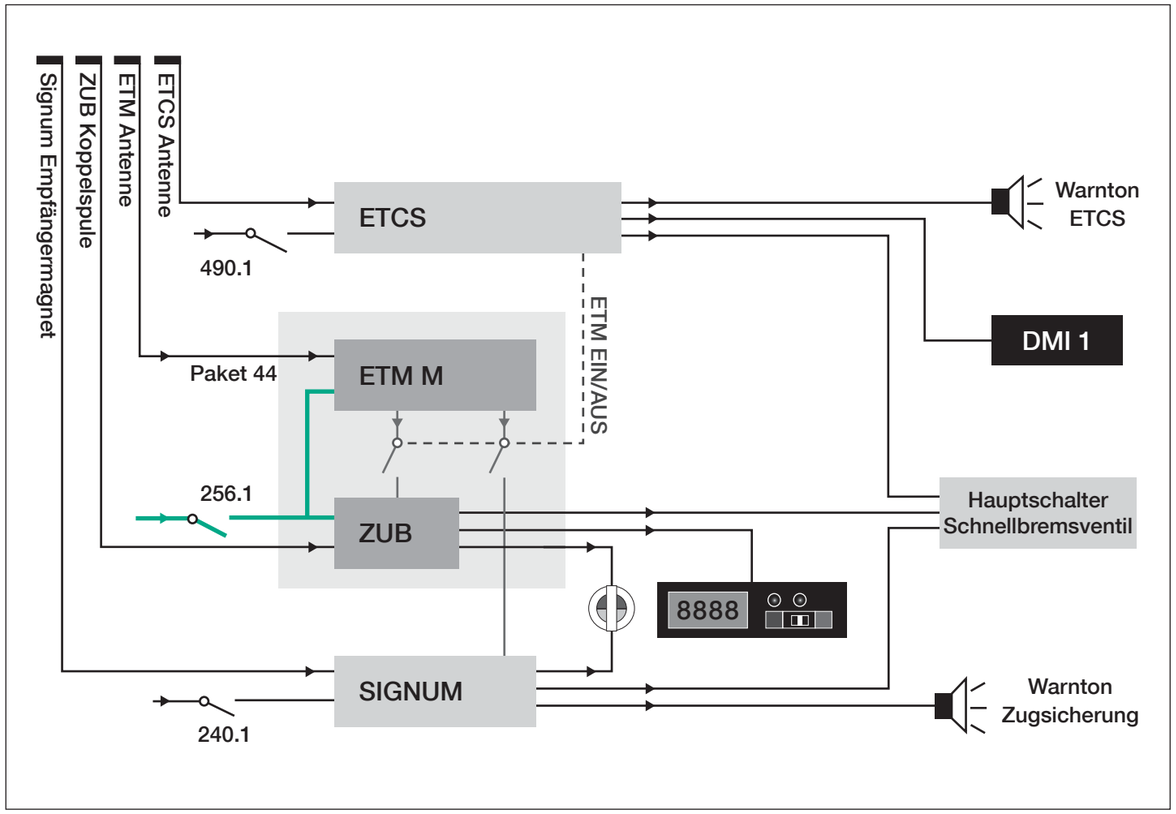


Wertschätzung, Corporate Identity, Teamgeist, KVP, Führungsoptimierung, prozessorientiertes Arbeiten, Kaizen, interne Kunde, Workshop, Projekt, Basisdialog, Mitspracherecht, Kompetenz

Technikgruppe VSLF

Verminderte Sicherheit als Folge des Einsatzes von EuroBalisen
Die Ablösung der klassischen Signum-Gleismagnete und ZUB-Gleisspulen durch EuroBalisen bewirkt, dass beide Informationen (Signum und ZUB) über die ETM-Antenne als Paket 44 dem ETM M-Rechner zugeführt werden. Dieser ETM M-Rechner leitet die Informationen an die Signum-Zugsicherung sowie an den ZUB-Rechner zur Verarbeitung.
Da die Speisung des ETM M-Rechners parallel mit dem ZUB-Rechner erfolgt, ist bei einem störungsbedingten Ausschalten des ZUB (256.1) auch der ETM M funktionslos. Bisher wurden in einem solchen Fall durch die klassischen Signum- Gleismagnete die Informationen der Zugsicherung Signum trotzdem an das Signum weitergegeben. Neu werden im Falle des Ausschalten des ZUB (256.1) in keinem Fall ZUB-Informationen bearbeitet und insbesondere die Impulse Halt und Warnung nicht an das Signum weiter gegeben, da alle Informationen einzig über EuroBalisen und über Paket 44 erfolgen und der ETM M-Rechner nicht arbeitet. Bei Fahrten mit ausgeschaltetem ZUB erfolgt somit bei Befahren der EuroBalisen keinerlei Überwachung des Zuges mehr.

Da das ZUB klar mehr Störungen aufweist und dementsprechend gegenüber der Zugsicherung Signum öfters ausgeschaltet werden muss, sind infolge des Einsatzes der EuroBalisen und der fehlenden separaten Speisung des ETM M-Rechners auch die Signum-Informationen davon betroffen und fehlen somit zur Sicherung des Zuges. Dies stellt ein klarer Rückschritt bei der Sicherung der Züge und somit der Sicherheit im Schweizer Normalspurnetz dar. ■



Weder praxistauglich noch bezahlbar: ETCS Level 2

Hans Berger; Lokomotivführer Depot Lausanne, Technikgruppe VSLF

ETCS Level 2-System auf Schnellfahrstrecken unnötig
Die Begründung für die Einführung von ETCS-Level 2 in der Schweiz ist: «Für Geschwindigkeiten über 160 km/h ist die Erkennung von klassischen Aussensignalen durch den Lokführer nicht mehr sichergestellt und die Informationen über die Fahrt sind in den Führerstand zu übertragen». Dieser Grundsatzentscheid hat weitereichende Folgen, weit mehr als 600 Millionen Franken sind bis jetzt in das ETCS investiert worden, ohne dass sich daraus Verbesserungen ergeben haben. Der festgeschriebene Grundsatz, dass Aussensignale durch den Lokführer über 160 km/h nicht mehr sicher erkannt werden können, ist rein spekulativ. In Frankreich fahren die SNCF seit Jahrzehnten bis 220 km/h mit Aussensignalen. Im Fall von sehr schlechter Sicht (z.B. Nebel) und Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit stehen für die Erkennung der Signale auch bei tieferen Geschwindigkeiten nur Sekundenbruchteile zur Verfügung. Eine angeblich ungenügende Wahrnehmung der Aussensignale bei hoher Geschwindigkeit kann deshalb als Begründung nicht herangezogen werden.

Keine 200 km/h in der Schweiz ohne ETCS
Geschwindigkeiten bis 200 km/h mit klassischen Aussensignalen sind sehr wohl möglich durch den Einsatz vom ETCS Level 1 LS. Die Ausrüstung von Schnellfahrstrecken mit klassischen Aussensignalen ist massiv billiger, betrieblich besser beherrschbar und erlaubt dasselbe Sicherheitsniveau. Allfällige Fahrzeitverluste durch verminderte Geschwindigkeit bei schlechter Sicht sind im Vergleich zu den nach wie vor sehr häufigen und schwer zu handhabenden Störungen des ETCS Level 2 marginal.
Eine - nicht zwingend notwendige - dauernde Datenübertragung kann auch bei ETCS Level 1 LS problemlos mit dem Euro-Loop erreicht werden.

ETCS Level 2 System ein besseres System als die aktuellen Systeme?
Das ETCS Level 2 ist viel zu komplex: Bestimmte Funktionen wurden bereits für das ETCS Level 3 ausgelegt. Ein Einsatz von ETCS Level 3 ohne feste Blockabschnitte ist nicht absehbar (das System Linienzugbeeinflussung beherrscht Fahrten auf elektronische Sicht seit über 40 Jahren), insbesondere die grossen Probleme bei der Odometrie lassen einen sicheren Bahnbetrieb allein mit Funkdatenübertragung und ohne ortsfeste Gleisfreimeldeeinrichtungen (GFM) bis auf weiters als nicht realistisch und verantwortbar erscheinen.

Die Kosten des ETCS Systems
In der Schweiz sind den Bahnen bisher Kosten von über 600 Millionen bis 1 Milliarde Franken entstanden. Das System ETCS hat gegenüber dem ZUB keine Erhöhung der Sicherheit gebracht und die Streckenkapazitäten nicht erhöht.
Trotz des Versuchsbetriebs auf der Linie Zofingen - Sempach im Jahre 2001 wurden die Neubau- und Ausbaustrecke wie auch nachträglich die Tunneleingänge des Lötschberg-Basistunnel mit Aussensignalen ausgerüstet. Diese Aussensignale werden nach wie vor bei jeder Störung an der Fahrzeugausrüstung oder an der Streckenzentrale als Rückfallebene benutzt und sind für ein beherrschbares Störungsmanagement unerlässlich. Das ETCS Level 2 ist nicht bahntauglich, ins besondere deshalb, weil sich bei Störungen Züge, welche im Modus ETCS Level 2 verkehren und Züge, welche wegen ausgeschaltetem ETCS nach Aussensignalen fahren, entgegen den Systemvorgaben gemischt folgen.
Eine streckenseitige ETCS Level 2-Ausrüstung ist mit dem ETM / ETCS Level 1 LS nicht nötig und erlaubt die bereits eingeleitete Ablösung der ZUB und der Signum-Zugsicherung durch die EuroBalise und den EuroLoop. Fahrten mit 200 km/h sind bei maximaler Sicherheit problemlos mög-

ETCS Levels

ETCS Level 0
Mit ETCS ausgerüstetes Fahrzeug auf einer Strecke, welche nicht mit ETCS gesichert ist. Fahrzeug wird nur auf Höchstgeschwindigkeit überwacht. Es wird nach den Aussen-Signalen gefahren.

ETCS Level 1
Die Fahrbegriffe der Aussensignale werden über Signaladapter und Telegrammcodierer (LEU) abgegriffen und zusammen mit Streckendaten punktuell über EuroBalisen als Fahrerlaubnis auf das Fahrzeug übertragen. Der Fahrzeugrechner berechnet und überwacht aus diesen Daten kontinuierlich die höchstzulässige Geschwindigkeit und die Bremskurve. Aufgrund der punktuellen Datenübertragung muss der Zug zuerst über die zugehörige EuroBalise fahren, um eine weitere Fahrerlaubnis zu erhalten. Mit dem Einfügen von zusätzlichen EuroBalisen (so genannte «Infill-Balisen») oder einem Euroloop zwischen dem Vor- und dem Hauptsignal wird der neue Fahrbegriff laufend übertragen. Der EuroLoop ist die Verlängerung der EuroBalise über eine bestimmte Distanz und ermöglicht die quasi kontinuierliche Datenübertragung auf das Fahrzeug mit einem elektrisch strahlenden Kabel.

ETCS Level LS «Limited Supervision»
Praktisch alle Signale in der Schweiz sind mit einer Warnung/Halt-Überwachung (SIGNUM) ausgerüstet, Signale mit erhöhtem Gefahrenpotential werden zusätzlich mit ZUB überwacht.
Die ETCS-Norm mit den Level 1 und Level 2 ist in seiner Auslegung nicht skalierbar, das heisst es müssen alle Streckenpunkte im so genannten Mode «Full Supervision» mit einer Geschwindigkeitsüberwachung ausgerüstet werden. Eine vereinfachte Überwachung als Abbild des heutigen Schweizer Signalisierungskonzepts lässt sich somit nicht implementieren.
Gemeinsam mit anderen Bahnen hat die SBB einen Änderungsantrag bei der zuständigen europäischen Behörde AEIF eingereicht, in dem die Forderung nach einem Modus «Limited Supervision» gestellt wurde. ETCS Level 1 Limited Supervision (L1LS) erlaubt eine skalierbaren Funktionalität, bei der jeder Signalpunkt mit soviel Sicherheit wie notwendig ausgerüstet werden kann.
Der Modus «Limited Supervision» wird voraussichtlich im Rahmen eines regulären Release-Wechsels auf SRS 3.0.0 in die ETCS-Norm aufgenommen.

Euro Signum / Euro ZUB, ETM S21:
(European Transmission Module ETM / Rucksack) ist eine Erweiterung des ZUB 121 und der SIGNUM-Zugsicherung mit einer Leseeinrichtung für die ETCS-Komponenten EuroBalise und EuroLoop.
In das ETCS-Telegramm werden das ZUB-Telegramm und die SIGNUM-Zustände integriert (systemspezifisches ETCS-Datenpaket 44). Das ETM S21 ermittelt die im Paket 44 enthaltenen Daten und leitet diese an das ZUB 121-Fahrzeuggerät respektive den SIGNUM-Apparatesatz weiter.

ETCS-Level 2
Ein auf Digitalfunk basiertes Signal- und Zugsicherungssystem, bei welchem die Fahrerlaubnis und der Fahrbegriff im Führerstand angezeigt werden. Ausser einigen Merktafeln kann daher auf eine Aussensignalisierung verzichtet werden, die Gleisfreimeldungen sind weiterhin streckenseitig vorhanden. Alle Züge melden automatisch in regelmässigen Abständen ihre genaue Position und Fahrrichtung an die Streckenzentrale (Radio Block Centre RBC). Die Bewegungen der Züge werden von der Streckenzentrale dauernd überwacht. Die Fahrerlaubnis wird zusammen mit Geschwindigkeitsangaben und Streckendaten laufend via GSM-R auf das Fahrzeug übertragen.
Die EuroBalisen werden als passive Ortungsbalisen wie «elektronische Kilometersteine» eingesetzt. Zwischen zwei Ortungsbalisen ermittelt der Zug seine Position über Sensoren (Achsgeber, Beschleunigungsmesser und Radar). Die Ortungsbalisen dienen dabei als Referenzpunkte zur Korrektur von Wegmessfehlern. Der Fahrzeugrechner überwacht kontinuierlich die übermittelten Daten und die höchstzulässige Geschwindigkeit.
Bis 2015 soll die netzweite Migration zum ETCS in der Schweiz in zwei Phasen erfolgen:
Phase 1: Die streckenseitigen Altsysteme ZUB und Signum werden durch EuroBalisen oder EuroLoops ersetzt (ETCS Level LS «Limited Supervision»).
Phase 2: Mit einem Software-Upgrade werden die EuroBalisen funktional erweitert auf ETCS Level 1 Limited Supervision und somit die technische Interoperabilität mit Europa erreicht. Ab 2015 benötigen Fahrzeuge nur noch das System ETCS um das gesamte Schweizer Normalspurbahnnetz zu befahren.
Weitere Info: www.railxperts.ch

lich und die ETCS Level 2-Störungen können eliminiert werden.

Weniger als 2 Minuten Zugfolge mit 200 km/h und klassischen Signalen
Dies ist entgegen vieler anders lautender Aussagen problemlos möglich. Zwischen Martigny und Sion zum Beispiel sind bei einer zulässigen Steckengeschwindigkeit von 160 km/h alle 1'400 Meter Signale aufgestellt. Diese Signale zeigen bei Folgefahrten Freie Fahrt (M), Warnung (-0) und Halt (H).
Für 200 km/h benötigt es folgende Signalbilder: Freie Fahrt (M), Warnung 150 km/h (-15), Warnung (-0) und Halt (H). Zwei Züge können sich im Abstand von 90 Sekunden folgen; das «Warnung 150 km/h» zeigende Signal wechselt ca. 500 Meter oder 9 Sekunden vor der Vorbeifahrt des zweiten Zuges auf «Freie Fahrt».
Mit dem System ETCS Level 2 ist infolge des technisch bedingten «40 Sekunden Funk-Unterbruch Fenster» diese kurze Zugfolge nicht möglich, da für 40 Sekunden Fahrt oder für 2'222 Meter zusätzlich freie Bahn garantiert werden muss. Weil in der Praxis die meisten Lokführer die Bremsung des Zugs lange vor dem Bremseinsatzpunkt einleiten, um ein Eingreifen der Systembremsung zu verhindern, wird die Streckenkapazität noch zusätzlich verkleinert.

Daten Eingabe – Daten Bestätigung
Die Dateneingabe beim ETCS verleitet zu Fehler, da auch bei Pendelzügen, welchen den ganzen Tag in derselben Formation verkehren, pro Fahrrichtungswechsel alle Daten neu eingegeben und separat bestätig werden müssen. Dieses unnötige und zeitraubende Eingabeprozedere, welches auch für Fahrten auf Stecken ohne ETCS Level 2 durchgeführt werden muss, erhöht die Sicherheit nicht und verleitet zur Oberflächlichkeit. Mehrmaliges Quittieren derselben Daten, welche der Lokführer infolge mangelnder Meldungen nur aufgrund der flüchtigen Beobachtung des Zuges ermittelt, steigert nicht die Sicherheit sondern gefährdet einzige das rechtzeitige Verkehren des Zuges. Dass ein neues Sicherheitssystem durch praxisfremde Eingabeprozeduren die für die Herstellung der Fahrbereitschaft des Zuges notwendige Zeit verlängert und somit die durch grosse Investitionen erreichten Fahrzeitgewinne zunichte macht, unterstreicht die Unbrauchbarkeit des ETCS-Dateneingabeprozesses.

Erfahrung aus dem Alltag mit dem ETCS in der Schweiz
Je nach Softwareversion werden auf der Fahrt diverse, unberechenbare Geschwindigkeitsunterschiede angezeigt. Zwischen den diversen Geschwindigkeitsangaben der verschiedenen auf den Fahrzeugen vorhandenen Geschwindigkeitsmesseinrichtungen bestehen Differenzen bis 17%, was je nach beachteter Geschwindigkeit zu ungerechtfertigten Eingriffen von Sicherheitseinrichtungen führt.
Das Einfrieren der angezeigten Geschwindigkeiten bis zu 15 Sekunden, besonders bei schlechtem Schienenzustand, ist nach wie vor Alltag. Trotz diverser neuer Software-Versionen hat sich die Unzuverlässigkeit der Odometrie verstärkt.

Instruktion
Die Instruktion für das ETCS Level 2 Systems besteht aus zwei Instruktionstagen und bei den periodischen Prüfungen des Lokpersonals wird zusätzlich ein ETCS -Modul geprüft.
Da im Regelbetrieb der Lokführer bei der Fahrt über die Neubaustrecken bei freier Fahrt keine der diversen Fahrbetriebsysteme bedient, sind jährliche Instruktionstage zur Beherrschung des Systems ETCS Level 2 unerlässlich. Diese notwendigen Instruktionen fehlen bis heute. Zusätzliche Schulungen des Unterhaltspersonals, des Stellwerkpersonals und der technischen Dienste müssen ebenfalls dem System ETCS Level 2 angerechnet werden.

ETCS in Europa
Es wird mit einer Summe von 8 Milliarden € (etwa 12 Milliarden Schweizer Franken) gerechnet, welche für die Umrüstung der verschiedenen Strecken in Europa nötig ist! Bei der jetzigen Finanzkrise und der grossen Konkurrenz im Transportwesen ist es äusserst fragwürdig, warum die Bahnen gezwungen werden sollen, solche massiven Investitionen zu tätigen. Das ETCS Level 2 bringt keinen Vorteil und es wird auch keinerlei Gewinn bringen.
Das ETM / ETCS Level 1 LS erlaubt einen grenzüberschreitenden Verkehr für einen Bruchteil der nötigen streckenseitigen Ausgaben für das ETCS 2-System: die Signale bleiben bestehen, es müssen einzig EuroBalisen und EuroLoops installiert werden und die Fahrzeuge entsprechend mit kleinerem Aufwand ausgerüstet werden. Da in Deutschland, Österreich und Spanien bereits weit über 3'000 km Strecken mit der Linienzugbeeinflussung (LZB) ausgerüstet sind und in Frankreich, Belgien und im Kanaltunnel nach England auf über 2'500 km das System TVM installiert ist, muss davon ausgegangen werden, dass das ETCS entweder parallel zu den bestehenden Systemen installiert wird oder eine Kompatibilität der Systeme Voraussetzung ist.

Gefahrenpunkt Elektronik
Auf der französischen Hochgeschwindigkeitsstrecke haben sich bei einer Geschwindigkeit von 300 km/h zwei TGV Züge selbstständig getrennt. Die elektronische Einrichtung, welche Zugtrennungen anzeigen sollte, wurde seither ausgebaut und es muss ein Bedienungsschalter direkt bei der automatischen Kupplung betätigt werden, um zwei Züge zu trennen. Ein Lokführer hat bei der Ankunft in Bellgarde (F) festgestellt, dass nur ein Triebfahrzeug im Bahnhof angekommen ist und das zweite Fahrzuge sich abgekoppelt hat und irgendwo auf der Strecke geblieben ist. Auch bei den Doppelstock-Pendelzügen DPZ der S-Bahn Zürich haben sich schon ungewollte Zugtrennungen ereignet.
Diese Beispiele, die sich beliebig erweitern lassen, zeigen die Komplexität und Unzulänglichkeiten von rechnergestützten Lösungen, welche nur mit grossem Aufwand und entsprechenden Kosten absolut sicher gestaltet werden können. Schlussendlich muss der Mensch zusätzliche Kontrollfunktionen um die immer anspruchsvolleren Zielsetzungen zu erfüllen. Die erwähnten elektronischen Systeme erfüllen die erforderlichen Sicherheitsniveaus offensichtlich nicht oder es werden nur geringe Sicherheitsniveaus verlangt, was grundlegende Fragen aufwirft.

Fazit
Trotz ETCS Level 2 sind im Lötschberg-Basistunnel bereits diverse Unregelmässigkeiten passiert, welche nur mit Glück keine schweren Unfälle zur Folge hatten: aufgeschnittene Weichen, verlorene Züge, Distanz-Probleme im «Reversing»(Rückfahr-) Modus, falsche Angaben bei Geschwindigkeitsverminderungen usw. Auch sind im Lötschberg-Basistunnel schon des Öfteren Unregelmässigkeiten bei den Systemwechsel Level 0 zu Level 2 - besonders bei Rangierfahrten - vorgekommen, so dass davon ausgegangen werden muss, dass das ETCS-System diese nicht beherrscht.
Auf den Neubaustrecken, im Lötschberg-Basistunnel und im Gotthard-Basistunnel sind deshalb Aussensignale zu installieren beziehungsweise die bestehenden Signale zu ergänzen. Noch ist es früh genug, um beim Gotthard-Basistunnel massive Fehlinvestitionen in ein untaugliches Zugsicherungssystem zu verhindern.

Für die Schweiz sind sowohl die Bedingungen nach Geschwindigkeiten bis 200 km/h als auch nach die Europakompatibilität mit dem ETM Euro ZUB/Euro Signum beziehungsweise ETCS Level 1 LS problemlos zu erfüllen, bei gleichzeitiger massiver Einsparung von Geldmitteln. Eine Erweiterung des ETCS Level 2 auf konventionelle Stecken, welche die Streckenkapazität nicht erhöht und massive Betriebserschwernisse mit sich bringt, ist zu verhindern. ■

Signale in Visp

Technikgruppe VSLF

Das von einem Leser eingesendete Bild zeigt zwei Hauptsignale der Matterhorn-Gotthardbahn MGB im Bahnhof Visp Gleis 2 Richtung Zermatt. Das vordere Signal soll für das Gleis 2 (im Bild) gelten, das hintere für das Gleis 3 (rechts vom Perron).
Dass beide Signale aus der Blickrichtung des Lokführers im Gleis 2 nicht nur in derselben Flucht stehen, sondern sich sogar überschneiden, führt unweigerlich zu möglichen Signalverwechslungen. Zusätzlich sind beide Signale rechts des dazugehörigen Gleises aufgestellt und somit nach Signalreglement R 300.2, Ziff 1.1.2 vom Lokpersonal nicht zu beachten, da ungültig. Die Abnahme einer solchen Anlage durch das BAV ist grobfahrlässig und rechtliche Schritte gegen die Planungsverantwortlichen beziehungsweise gegen die Abnahmeexperten wären angezeigt. ■

CAP-Berufsrechtsschutzfälle

Berufsrechtschutzfälle von VSLF-Mitgliedern, welche die CAP resp. durch die CAP vermittelte Anwälte behandeln, werden dem VSLF nicht gemeldet und der VSLF verfügt über keinerlei diesbezügliche Informationen. Diese Verschwiegenheit ist ein wichtiger Grundsatz des Kollektivvertrages zwischen der CAP und dem VSLF.
Wünscht das VSLF-Mitglied den VSLF-Vorstand über seinen Fall zu informieren, so hat er dies selbsttätig zu veranlassen. Grundsätzlich begrüssen wir jede Information zu den laufenden Verfahren.

LEA II - Umfrage

Richard Widmer & Daniel Hurter; Redaktion Loco Folio

Unsere Umfrage zu den Erfahrungen des Lokpersonals mit dem LEA II-Gerät machten wir im Zeitraum von Mitte März bis Mitte April 2010 vorweigend im Depot Zürich. Hier wurden allen Lokführern Umfragebogen verteilt. Zudem lagen die Bogen während dieser Zeit auch im Reservezimmer Zürich HB zum Gebrauch auf.
Von total 670 Umfragebogen erreichten uns 317 ausgefüllte Exemplare. Wir danken allen Lokführern und Lokführerinnen, welche sich Zeit für die Antworten nahmen, ganz herzlich.
Die Ergebnisse der Umfrage können den nebenstehenden Grafiken entnommen werden. Besonders negativ bewertet wurden die Fragen 1 (Grösse des Gerätes), 2 (Gewicht des Gerätes), 10 (Montage im Führerstand/Stromversorgung bei Spezialfahrzeugen). Als gut empfinden offenbar die meisten Benutzer die Lesbarkeit (Frage 4) und den Support durch die SEAL-Mitarbeiter (Frage 8). Die Gesamtzufriedenheit mit diesem wichtigen Arbeitsgerät liegt mit einer Bewertung von 3,34 nahe bei «ungenügend».

Aufschlussreich sind sicher auch die vielen Kommentare auf den Umfragebogen. Einige davon möchten wir hier stellvertretend anführen. Bewusst verzichten wir darauf, die «nicht druckreifen» Bemerkungen wiederzugeben, obwohl sie Zeichen einer tiefen Unzufriedenheit mit dem LEA II-Gerät sind. Sehr viele Kommentare weisen darauf hin, dass es sich beim LEA II-Gerät zwar durchaus um ein gutes Laptop handelt, dieses aber für den täglichen Gebrauch des Lokpersonals leider völlig ungeeignet ist.

Kommentare

- *Lange Inbetriebsetzungszeit*
- *Altes LEA würde ich bevorzugen.*
- *Gutes Gerät für den privaten Gebrauch - nicht geeignet für den täglichen Einsatz des Lokführers.*
- *LEA 1 miss you.*
- *Bei der Auswahl des Gerätes fiel die Wahl wohl genau auf den schwersten, unhandlichsten aller Laptops.*
- *Weniger wäre mehr.*
- *Für Lokführer völlig unbrauchbar. Internet ist eine gute Sache!*
- *Hochgradig unkomfortable Bedienung. Im Standby-Betrieb zu warm in der Tasche.*
- *Akku ist viel zu schwach!*
- *Zeitgutschrift nicht realistisch.*
- *Halterungen auf SBB-Fahrzeugen zu hoch (Variluxbrille!).*
- *Zuverlässiges Gerät – sehr gute Lesbarkeit – Handling nicht zweckmässig.*
- *Zu gross, zu schwarz, zu kompliziert.*
- *Ich hätte lieber ein Gerät, bei dem man die Tastatur nutzen kann, so wie beim LEA I und nicht immer diese Dreherei.*
- *Einstellen der Halterungen absolut untauglich!*
- *Eigentlich nicht schlecht, aber zu gross und zu schwer.*
- *ETR 470: Ladekabel muss mitgenommen werden – RE 4/4 II Cargo: Keine Halterungen.*
- *Fürs Büro o. k., für mobilen Einsatz ungenügend.*
- *Hochofen.*
- *Man hätte ein Netbook anschaffen sollen.*
- *Für mich privat ein geiles Gerät.*
- *Blendwirkung bei Langsamfahrstellen nachts zu gross.*

1 unbrauchbar | 2 mangelhaft | 3 ungenügend | 4 genügend | 5 gut | 6 sehr gut

Fragen	Note	1	2	3	4	5	6
Grösse des Gerätes	**Ø 2.7**	60x	86x	77x	56x	31x	4x
Gewicht des Gerätes	**Ø 2.0**	123x	96x	60x	27x	8x	1x
Benutzerfreundlichkeit/Handling	**Ø 3.4**	23x	61x	74x	91x	60x	6x
Lesbarkeit	**Ø 4.9**	2x	8x	16x	49x	155x	84x
Blendwirkung (nachts)	**Ø 4.2**	9x	31x	30x	85x	140x	22x
Aufwand für Aktualisierungen	**Ø 3.4**	32x	64x	63x	76x	65x	12x
Störungsmanagement (Swisscom/166)	**Ø 3.4**	30x	24x	27x	64x	52x	8x
Support (SEAL)	**Ø 4.8**	4x	8x	11x	64x	143x	56x
Montage im Fst./Halterungen bei SBB Fahrzeugen	**Ø 3.5**	32x	44x	51x	105x	78x	6x
Montage im Fst./Stromversorgung bei Spezialfahrzeugen (ICE, ETR, TGV)	**Ø 2.1**	56x	30x	20x	19x	4x	0x
Gesamteindruck/Gesamtzufriedenheit mit LEA II	**Ø 3.3**	25x	38x	95x	104x	50x	2x

P-HR-FU · Wylerstrasse 123 · 3000 Bern

SBB CFF FFS

Per Mail

Peter Mathis
Präsident PeKo Lokpersona

Bern, 05. März 2010

E-Mail vom 7. Januar 2010 betreffend Vergütung LEA-Updates

Sehr geehrter Herr Mathis
Geschätzter Peter

Nochmals besten Dank für dein Mail vom 7. Januar 2010. Bitte entschuldige die sehr lange Antwortzeit. Wir haben dein Anliegen geprüft und können dazu folgende Stellungnahme geben.

Die normalen Updates können Wireless gemacht werden. Die Lokführenden müssen somit nicht mehr zwingend in ein Depot, um das Gerät anzustecken. Ebenfalls muss nicht mehr vor Ort auf das Ende des Updates gewartet werden. Theoretisch könnte das normale LEA-Update während der Fahrt im Hintergrund erfolgen.
Wir gehen deshalb von einer Einsparung an Zeit für den Lokführer von fast 9 Stunden pro Jahr aus.

Im Moment muss noch mit OPUS-Updates gerechnet werden, bei denen die Lokführer wirklich am Netz sein müssen. Hier erwarten wir laufend weitere Verbesserungen. Total betragen diese nach heutigen Annahmen von IT 7.5 Stunden pro Jahr, wobei das auch während einer Pause ohne Anwesenheit des Lokführers erfolgen kann. Dies bedeutet einen deutlich weniger grossen Aufwand als die bisherigen, 3-tägigen Updates.

Aus diesem Grund lehnen wir die Forderung nach zusätzlicher Zeitgutschrift ab.

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Human Resources Führungsunterstützung
Wylerstrasse 123 · 3000 Bern · Schweiz
Direkt +41 (0)51 220 38 31 ·Fax +41 (0)51 220 53 72 · Mobil +41 (0)79 611 67 74
stefan.kull@sbb.ch · www.sbb.ch

Betreff: FW: LEA II Gerät

Briefe von Lokführern an die Obrigkeit

Grüezi Herr Bretscher,
Seit ein paar Wochen fahre ich nun mit dem neuen LEA II Gerät rum und kann mich gar nicht damit anfreunden.
Dieses Gerät ist für den Lokführeralltag völlig ungeeignet, weil es viel zu schwer und viel zu gross ist. Dazu kommt noch der ständige Umbau mit dem Bildschirm damit es im LEA-Halter überhaupt Platz findet. Die Internet-Möglichkeit bringt mir auf der Lok auch nichts.
Die damaligen Testlokführer und die PEKO für das Laptop haben ein anderes Gerät ausgewählt. Grundsätzlich bin ich für Neuerungen im Bahnalltag und setze mich nie quer, doch wenn es für mich umständlich ja sogar komplizierter wird als davor, verstehe ich das nicht mehr. Wem haben wir es zu verdanken, dass es genau diese schwere Fujitsu-Kiste ist???

Mit freundlichen Grüssen
Martin Steurenthaler

Das LEA II-Gerät ist dank seiner GSM-Mobile-Verbindung sehr praktisch. Wenn man uns ein kleineres Gerät zur Verfügung gestellt hätte, wäre die Benützung des Internets nicht so interessant gewesen. Ich akzeptiere ohne weiteres das Mehrgewicht des Geräts.
Dagegen wäre der LEA-Halter im Führerstand durch eine sicherere Befestigung zu verbessern.

Gabriele Ferrari

Sehr geehrte Frau Fischer,
ich bin Sektionspräsident des VSLF Verband Schweizerischer Lokomotivführer und Anwärter in Basel. Das Thema Signalfälle beschäftigt auch uns als Vertreter von Lokomotivführer/innen, diesbezüglich habe ich dazu den von Ihnen vorgelegten Schlussbericht der arbeitspsychologischen Ursachenanalyse vom November 2007 gelesen. Das ist auch der Auslöser warum ich Ihnen schreibe. In der arbeitspsychologischen Ursachenanalyse wird auf der Ebene der Technik das LEA (unser Arbeitsgerät) betreffend Blendfreiheit erwähnt. Sie kennen unser LEA. Es ist klein, handlich, kompakt, robust, relativ leicht ca. 1,2 kg und ist auf unsere tägliche Arbeit ausgerichtet. Das Gerät hat uns in den vergan-

Herr
Walter Hofstetter
Leiter P-OP-ZF SBB
Zürich, den 16. März 2010

Anpassung der Nebenarbeitszeit Lokpersonal SBB P

Mit der Einführung des LEA I wurde im Jahre 2002 für das Update des Programms LEA alle 3 Tage 2,1 min. oder 0,7 min. pro Arbeitstag zugestanden; dies entspricht pro 2,625 Std. im Jahr. Dass P-OP-ZF mit Schreiben vom 5. März 2010 an die PeKo P LP von fast 9 Std. LEAUpdate Zeit einsparungspotential durch Wireless spricht, erstaunt (2,4 min. pro Arbeitstag).

Wir erinnern daran, dass das Update des LEA vor der Arbeit nach Freitagen sicherheitsrelevant ist und zwingend vor dem Dienst zu erfolgen hat. Mit er Einführung des LEA II sind zusätzlich Betriebs-System-Updates Windows XP und OPUS auszuführen. P-OP-ZF spricht von 7,5 Stunden pro Jahr. Zusätzlich sind seit dem 1. Februar 2010 die E-Mail zu lesen und zu bearbeiten.

Der mit Anweisung Nr. 1/2010 angekündigte virtuelle Anschlagraum ist noch nicht aktiv, wird in jedem Fall jedoch zusätzlich Zertaufwände zur folge haben, welche ebenfalls sicherheitsrelevant vor dem Dienst zu erfolgen hat.

Wir fordern die Anpassung der Nebenarbeitszeit NA und die Zeit für die weiteren systembedingten Aufgaben, welche das Lokpersonal zusätzlich zu erledigen hat, separat zu vergüten.

Freundliche Grüsse

Hubert Giger
Präsident VSLF

Kopie:
PeKo LP / PeKo P
Thomas Brandt, Leiter P-OP

genen Jahren trotz Usability-Mängel sehr gute Dienste geleistet. Seit einiger Zeit sind die SBB mit der Anschaffung eines neuen Gerätes, dem LEA II beschäftigt. Ich möchte Sie als Usability-Expertin direkt fragen, haben Sie das neue Gerät schon gesehen? Es handelt sich um ein klobig, schweren, gut 2,3 kg. wiegenden 13.3`Laptop mit einer SSD Festplatte. Das Gerät ist obendrein unhandlich, nicht wirklich benutzerfreundlich und unserer Meinung nach im Bezug auf die Hardware reparaturanfällig. Das Gerät hat ausserdem einen hohen Stromverbrauch, was dem grünen Gedanken der Unternehmung SBB widerspricht. «Wichtigste Empfehlung aus arbeitspsychologischer Sicht» Formative Usability-Evaluation bei der Entwicklung und Einsatz neuer Technik unter Einbezug von Usability-Experten und Nutzern. Selbst gutes Training kompensiert schlechte Usability nur unzureichend! Was nützt es, wenn monatelang evaluiert wird und am Ende entscheiden ganz andere Dinge was für uns und unsere Arbeit gut ist. Ich kann Ihnen schreiben auf der Basis von vielen Gesprächen mit Kollegen, dass sich das Lokpersonal auf ein «Topgerät» wie es vollmundig angekündigt wurde, gefreut hat. Bereits heute ist ist beim Anblick des evaluierten «Neandertalermodells» eine sichtbare und spürbare Ernüchterung eingetreten. Notabene bevor das Gerät überhaupt abgegeben wurde. Was glauben Sie wie gross die Enttäuschung bzw. der Ärger sein wird, wenn bei der Einführung des neuen LEA die allgemein Bekannten auch Unbekannten, wie immer bei der Einführung von neuen Systemen auftretenden Fehler, noch hinzu kommen? In Zukunft dürfen wir tagtäglich ein unhandliches viel zu grosses und schweres LEA II mit uns herum schleppen, welches unser so genanntes wichtigstes Arbeitsmittel sein sollte. Unser Urteil: UNBRAUCHBAR! In der arbeitspsychologischen Ursachenanalyse wurden ja auch nur Empfehlungen ausgesprochen. Unsere Erfahrungen zeigen, dass Empfehlungen an die Adresse der Unternehmung, dort als «nicht zwingend einzuhalten» eingestuft werden. Besten Dank für Ihre Zeit.

Mit freundlichen Grüssen
R.Gfeller

Die Einführung des LEA 2, welches neu auch wir B-100 Lokführer erhielten, bedeutet weniger Papierkrieg im Rucksack dafür 2.5 kg mehr Gewicht.
Nun wird auf unseren Schultern gespart (weil die Geräte sehr teuer sind, man hört über 10 Mio. Fr.), denn die Nebenarbeitszeit NA, welche für uns B-100 LF bisher ohne LEA berechnet wurde, wird nicht angepasst. Auf Anfrage erhält man von

den CLP einzig die Antwort: es sei nach BAR mit den 5 Minuten NA pro Arbeitstag abgegolten. Die ausgehandelte NA in der BAR enthält keinerlei Zeit für Update und Behandlung des LEA, wir erledigen die Arbeit also in der Freizeit. Die ewige Hinhaltepolitik mit den flauen Ausreden der SBB ist einzig ein Einsparen auf unsere Kosten!

Künzi Markus

KVP Meldung
Was ist das Problem (Situationsbeschreibung)?
Kein Ladegerät auf TGV POS vorhanden. Da diverse TGV-POS-Dienste 2 und mehr TGV POS Leistungen nacheinander enthalten, ist die Ladung über mehrere / viele Stunden nicht gegeben. Dass eine Festinstallation in den TGV nicht bezahlbar ist, entbindet den Arbeitgeber nicht, für notwendige Arbeitsplatzinstallationen besorgt zu sein. Dass das Personal sogar mit einem Ladegerät pro Fst, was bei jeder Variante von Halterung Voraussetzung wäre, zufrieden ist, zeigt die Flexibilität exemplarisch. Neben dem schweren LEA II zusätzlich ein Ladegerät mitzutragen ist keine Lösung, sondern eine Ausdruck des fehlenden Willens und der Hilflosigkeit.

Was ist die Lösung (Verbesserungsvorschlag)?
Bitte auf den TGV POS pro Fst. ein Ladegerät 230V auflegen, damit das Lokpersonal mit seinem Arbeitsinstument LEA II arbeiten kann.
Merci.

Vorschlag beeinflusst folgendes:
( ) Produktivitätssteigerung
( ) Erhöhung Kundenzufriedenheit
(x) Erhöhung Mitarbeiterzufriedenheit
( ) Erhöhung der Prozessbeherrschung
( ) Erhöhung Arbeitssicherheit
(x) Arbeitsumfeld
(x) Fahrplanstabilität

Big Brother is watching you!

Betreff: Synchronisierungsprotokoll:

09:44:32 Postfach (P-OP-ZF-OT-ZU3)wird synchronisiert
09:44:33 Hierarchie wird synchronisiert
09:44:56 2 Ordner wurde(n) im Onlinespeicher aktualisiert.
09:44:57 Favoriten werden synchronisiert
09:44:59 Ordner «Posteingang» wird synchronisiert
09:45:00 Ordner «Gesendete Elemente» wird synchronisiert
09:45:11 1 Element(e) wurde(n) dem Onlineordner hinzugefügt.
09:45:11 7 Element(e) wurde(n) im Onlineordner gelöscht.
09:45:13 1 Element(e) wurde(n) dem Offlineordner hinzugefügt.
09:45:1 17 Element(e) wurde(n) im Offlineordner gelöscht.
09:45:13 Ordner «Aufgaben» wird synchronisiert
09:45:15 1 Ansicht(en)/Formular(e) wurde(n) dem Offlineordner hinzugefügt.
09:45:15 Ordner «Kalender» wird synchronisiert
09:45:18 1 Ansicht(en)/Formular(e) wurde(n) dem Onlineordner hinzugefügt.
09:45:20 Ordner «Kontakte» wird synchronisiert
09:45:22 Ordner «Gelöschte Elemente» wird synchronisiert
09:45:31 4 Element(e) wurde(n) dem Onlineordner hinzugefügt.
09:45:31 2 Element(e) wurde(n) im Onlineordner gelöscht.
09:45:55 21 Element(e) wurde(n) dem Offlineordner hinzugefügt.
09:45:55 1 Element(e) wurde(n) im Offlineordner aktualisiert.
09:45:55 Abgebrochen
09:45:56 Microsoft Exchange-Offlineadressbuch
09:45:56 0X80040113

Neues aus der Papiermühle

Qualitygroup VSLF

Endlich ist es so weit. Nach 153 Jahren Eisenbahngeschichte in der Schweiz wurde die Notwendigkeit eines amtlichen Dokumentes für die Lokführer erkannt; diese erhalten nun einen Ausweis vom Bundesamt für Verkehr, mit Foto und allem was dazu gehört. Unter dem Tatbestand der illegalen Zugführung, welcher sich in den letzten Jahren überproportional häufte, wurde dies auch dringend notwendig.
Leider ist dieser amtliche Ausweis, den nun alle erhalten werden, nicht einmal den Kunststoff wert aus dem er erstellt wurde. Selbst die Cumuluskarte enthält mehr relevante Daten. Ich möchte niemandem die Freude an seiner neuen Errungenschaft vergraulen, aber schon bei oberflächlicher Betrachtung stellen sich doch gewisse Zweifel ein über die Notwendigkeit sowie der Relevanz dieser Plastikkarte.

Das Bundesamt für Verkehr stellt dem Lokpersonal einen Ausweis aus, welcher das Bundesamt für Verkehr danach wieder einzeln begutachtet und kontrolliert. Ein Bundesamt in bürokratischer Hochform, möchte man meinen, denn viel einfacher und billiger wäre wohl die gängige (nicht Steuerzahler-subventionierte) Praxis gewesen, eine Datenbank mit allen erforderlichen Informationen anzulegen und diese mit den bereits bestehenden Ausweisen zu verknüpfen oder über einen amtlichen Ausweis die Personalien und somit die Berechtigung zu kontrollieren. Die Betroffenen zeigen z.B. ihre normale Identitätskarte vor und der BAV-Beamte kontrolliert die Berechtigungen auf seinem amtlich zugewiesenen tragbaren EDV-Gerät. Offenbar zu einfach. Für den neuen Ausweis mit Foto stellt die SBB dem BAV ohne Zustimmung der Mitarbeiter – und damit illegal – die FVP-Datenbank zur Verfügung.
Geradezu fahrlässig ist es, dass amtliche Dokumente anhand von Fotos erstellt werden, welche von den zu Kontrollierenden selber geliefert werden. Das Foto wird im Bearbeitungsprozess wohl kaum überprüft werden, und somit wird auch die Kontrolle vollends zur Farce. Für Hundeliebhaber allerdings bietet sich damit eine einmalige Chance auf ein Hunde-GA. Foto von Bello einschicken genügt.
Die Plastikkarte enthält umgekehrt proportional zum betriebenen Aufwand lediglich die Kategorie nach VTE, aber; weder die effektiv instruierten Infrastruktur-Strecken welche befahren werden dürfen, noch die geprüften Triebfahrzeuge sind auf dem Ausweis ersichtlich; dafür bedarf es ein separates Dokument. Und diese auf dem Extrablatt ersichtlichen Berechtigungen stellt sich der Lokführer bei jeder EVU selber aus (sic!). Es gibt keine Kontrolle bezüglich der kundigen Strecken des einzelnen Lokführers; jeder kann seine Angaben nach Lust und Laune manipulieren oder beliebig ergänzen.
Selbst das Inkasso ist dilettantisch. Anstatt die Ausweise pauschal zu bestellen und zu bezahlen erhält jeder Lokführer seine eigene Rechnung für eine Dienstleistung, die er gar nie bestellt hat. Und als ob der Aufwand nicht schon gross genug wäre, müssen die vorgängig aus der Privatschatulle finanzierten 150 Franken via LEA mit 643 Klicks über das Spesenformular im Intranet der SBB angefordert und die Spesenforderung ausgedruckt dem CLP übergeben werden. Dieser beglaubigt die Forderung mit seiner Unterschrift und schickt das Formular zur weiteren Bearbeitung an die nächst höhere Instanz. Auch so lassen sich die HR-Abteilungen beschäftigen. Irgendwann, nach prozessorientiert und -optimiert verursachten 1'500 Franken Bearbeitungskosten pro Ausweis erhält der Triebfahrzeugführende sein Geld zurück… vielleicht; die Kontrolle obliegt ihm.

Fazit
Ausser der Kategorie nach VTE ist nichts ersichtlich aus diesem Ausweis, das Foto kann von der Grossmutter stammen und die Berechtigungen aus dem Daumen gesaugt. Eigentlich müsste man das BAV anzeigen bei der dafür zuständigen Behörde, dem… – oje.
Die enormen Kosten für diesen bürokratischen Nonsens belasten die EVU's und damit auch die Mitarbeiter. Im BAV wächst offensichtlich ein wucherndes System von Gesetzen, Vorschriften, Verordnungen und Anweisungen, dessen Aufwand an Kosten und Zeit für Verwaltung höher geworden ist als der Aufwand für den Organisationszweck. Und die Bahnunternehmungen unterstützen dies mit der eigenen beamtenhaften Inkasso-Bürokratie.

Da der Lokführer diesen Ausweis nicht bestellt hat, kann er die Rechnung getrost im Müll entsorgen oder noch besser, seinem CLP zur Begleichung übergeben. Schliesslich werden diese nun bald zu 50% entlastet werden.

Generalversammlung Luzern

Rede Hubert Giger; Präsident VSLF

Es ist mir eine grosse Freunde, Euch, liebe Kolleginnen und Kollegen und unsere geschätzten Gäste hier in Luzern zur 52. Generalversammlung des VSLF begrüssen zu dürfen. Luzern ist, wie alle Landesteile in der Schweiz, ein grosser Verfechter des öffentlichen Verkehrs: Letztes Wochenende wurde in der Stadt Luzern mit 51.6% (resp. 56.3% für den Gegenvorschlag) die Initiative zur Finanzierung eines Tiefbahnhofs angenommen. Dies nachdem bereits im November 2009 kantonal ein Kredit über 20 Mio. Fr für das Vorprojekt eines Tiefbahnhof mit 75% angenommen wurde. Die Abstimmung dazu im Kantonsrat fiel mit 118 zu 0 Stimmen kristallklar aus. Diese Resultate verpflichten uns alle.

Hier am Schweizerhofquai in Luzern rechts von Ihnen, steht das altehrwürdige Verwaltungsgebäude der ehemaligen Gotthardbahn. Dieses Gebäude beherbergte später die SBB Kreisdirektion V, dann die SBB Kreisdirektion II und am Schluss das Anlagemanagement von SBB Infrastruktur. Heute ist es der Sitz des Eidgenössischen Versicherungsgerichts (EVG), und die Miete für das Gebäude dient auch der Sanierung der PK SBB.

Die alte Gotthardbahn hatte ihren Kilometerstein «0» in Immensee, das Verwaltungsgebäude der Gotthardbahn stand jedoch 11 km von ihrer Bahn entfernt hier in Luzern. Offenbar ist die Distanz der Verwaltung zu ihrer eigenen Bahn historisch bedingt und dauert bis heute an. Für eine bessere Kommunikation zwischen der Leitung und der Basis helfen aktuelle neue Jahresschwerpunkte wie: Kultur Division, Personalgewinnung und Führung nicht weiter; genau so wenig wie eine Erhöhung der Anzahl Vorgesetzten, welche die Kommunikation zum Lokpersonal fördern sollen. Wie schon oft gesagt, Lokführer sind systemgeführt.

Wie alle Bahnen in der Schweiz war auch die Gotthardbahn im vorletzten Jahrhundert eine private Unternehmung, welche wie praktisch alle Bahnen 1902 verstaatlicht und in die neugegründete Schweizerischen Bundesbahnen SBB überführt wurden (GB erst 1909, die BLS wurde erst 1906 gegründet).

Diese Schweizerischen Bundesbahnen SBB gehörten und gehören der Eidgenossenschaft, das heisst uns allen.

Der Bundesrat legt nach Rücksprache mit dem Verwaltungsrat der SBB und deren Tochterfirmen strategische Ziele für die SBB fest. Das UVEK und das EFD sind mit der Ausübung der Aktionärsrechte beauftragt und die Konzernleitung SBB setzt um.

Wir Lokführer schliesslich fahren die Züge für die Bahnen.

Uns allen ist gemeinsam, dass wir Angestellte sind. Wir alle haben einen Arbeitsvertrag und die uns auferlegten Aufgaben haben wir im Interesse unseres Arbeitgebers zu seiner Zufriedenheit zu erfüllen. Uns allen in diesem Raum ist auch gemeinsam, dass wir es gewohnt sind, täglich Verantwortung zu tragen. Und zwar Verantwortung mit weitreichenden Konsequenzen.

Im Verlaufe der aktuellen Debatte über die zukünftige Finanzierung der Infrastruktur SBB sind offenbar grosse Fehleinschätzungen in der Vergangenheit gemacht worden. Diese kurzfristigen Strategien von früher aufzuräumen und in Bern nach den dazu nötigen finanziellen Mitteln zu bitten, ist die undankbare Aufgabe von Andreas Meyer und Philippe Gauderon.

Ebenfall ein Produkt von kurzfristiger Strategie ist der aktuelle Zustand unserer Pensionskassen; nicht nur der PK SBB, sondern auch der Ascoop und weiterer Pensionskassen (Auffanggesellschaft Simova). Die beschlossenen Sanierungsmassnahmen der PK SBB sprengen jeden Rahmen. Der SEV spricht in diesem Zusammenhang von «der Grenze des Zumutbaren», Andreas Meyer spricht von einer «Belastung an der Grenze des Verkraftbaren». Der VSLF sagt, dass die beschlossenen Sanierungsmassnahmen die Grenzen des Zumutbaren und Verkraftbaren überschreiten. Und das Abschieben der Verantwortung ist nicht akzeptabel.

Diese Altlasten, welche seit über 10 Jahren brachliegen, wurden nie saniert. Herr Ulrich Gygi war 1999 bei der Konstruktion der PK SBB mit beteiligt, Herr Benedikt Weibel hat uns die Sanierung versprochen und Herr Thierry Lalive d'Epinay hat uns die Sanierung versprochen. Heute wird uns nicht einmal mehr etwas versprochen. Wir sollen einzig zahlen, und sehen nun Lohnabzüge auf den Lohnzetteln und verminderte Äufnung unserer persönlichen Altersguthaben. Ab Juli 2010 1,25% mehr Lohnabzüge und 2,5% weniger Einzahlung in unsere Altersguthaben für viele Jahre.

Sollte uns die öffentliche Hand mit ihren Pensionierten in unseren Pensionskassen alleine mit diesem Problem lassen, muss sich der VSLF Gedanken darüber machen, wie wir aktiv die Politik dazu zu bringen können, sich ihrer Verantwortung zu stellen. Das Verhalten der Bahnen nach aussen ist ein entscheidender Faktor, wie wir wahrgenommen werden, und ob in der Politik das Vertrauen besteht, uns Gelder für die Sanierung der Pensionskassen zukommen zu lassen.

Wenn wir die Nationalratsdebatte über die Abzocker-Initiative vom letzten Mittwoch verfolgt und das Abstimmungsresultat über den Umwandlungssatz vor einer Woche analysieren, ist grösste Vorsicht geboten; gerade bei öffentlichen Unternehmungen.

Überlegungen des SBB Kaders, für sich eine eigene Pensionskasse zu schaffen, enthält politischen Zündstoff. Wie offenbar Hunde GA auch.

Ich bin mir bewusst, dass es sich nicht gehört, über nicht anwesende Personen zu urteilen. Doch wo stehen wir in 5 oder 10 Jahren? Wir Lokführer werden immer noch hier sein und für den öV arbeiten.

Werden wir wieder die Politik und die Entscheide von heute ausbaden müssen? Sind die heutigen Verantwortlichen noch im Amt oder werden sie in 10 Jahren ihre Hände in Unschuld waschen? Müssen wir dann wieder über die Verantwortung nicht mehr anwesender Personen Bilanz ziehen?

Durch vermehrtes betriebsinternes Konkurrenzdenken wird das Produkt Eisenbahn verteuert, die zusätzlichen Kosten in die Zukunft verschoben und die Sicherheit gefährdet.

Die SBB ist momentan keine Einheit, sondern besteht nur noch aus diversen Divisionen und Abteilungen, welche sich auf Kosten des Gesamtproduktes profilieren wollen.

Gerade der alte Traum nach Billig-Lokführern für jede Abteilung und Region zeigt keine unternehmerische Weitsicht und konsequente Verantwortung. Eine solide Lokführerausbildung zugunsten der Sicherheit wird zur theoretischen Kurzinstruktion; die Vision 2010 ist ein Scherbenhaufen, da jeder Lokführer irgend einen politischen Lohn erhält; die demografische Personalentwicklung wurde zugunsten geschönter Bilanzen nicht beachtet und durch die künstlich beschränkten Einsatzmöglichkeiten des LP kann nicht mehr flexibel auf den Verkehr reagiert werden. Das alles muss schon bald teuer bezahlt werden, siehe die Probleme bei der Infrastruktur SBB.

Vor zwei Wochen informierte Nicolas Perrin, Leiter SBB Cargo in Basel bezüglich der neuen Strategie SBB Cargo mit der Aufteilung Wagenladungsverkehr Inland und reiner Traktion im Ausland. Er hielt fest, dass er, Herr Andreas Meyer und SBB Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi in fünf Jahren an diesem Entscheid gemessen werden würden. Das ist korrekt; es ist ihre Aufgabe und ihre Verantwortung.

Wir hoffen, die Herren sind in 5 Jahren noch im Amt, um ihre Verantwortung auch wahrnehmen zu können oder müssen.

Die Verantwortung gilt nicht gegenüber einer Abteilung, sondern gegenüber der öffentlichen Hand. Der Eisenbahnverkehr wird massgeblich durch die öffentliche Hand finanziert und diese Öffentlichkeit hat ein Anrecht auf ein gutes, wirtschaftlich produziertes Produkt.

Wenn über eine Milliarde Franken in ein ETCS Sicherungssystem investiert wird, welches weder europakompatibel ist noch die Sicherheit erhöht, wenn dieses System vor jeder Zugsabfahrt endlose Dateneingaben erfordern und somit die Abfahrt verspätet, wenn ETCS-Geräte auf Vorrat in allen Loks eingebaut werden – auch wenn es im täglich Betrieb nicht erforderlich ist (z.B. die Züge Zürich – Luzern) –, dann müssen Fragen nach den Verantwortlichen und deren Haftung gestellt werden.

Wenn die SBB Infrastruktur durch eine ausländische Beraterfirma ihren Anlagenzustand untersuchen lässt, und das Ergebnis dazu führt, dass das BAV im Einverständnis mit der eidgenössischen Finanzverwaltung eine unabhängige Zweitmeinung in Auftrag gibt – ebenfalls bei einer deutschen Firma –, dann sollten beide Firmen auf dasselbe Ergebnis kommen. Es sei denn, es wären Gefälligkeitsgutachten.

Die Unabhängigkeit dieser beiden Gutachten wird weiter in Frage gestellt, als dass der neue Direktor des BAV der alte Leiter Finanzen der SBB Infrastruktur ist.

Die neue Leiterin Regionalverkehr SBB kommt von der BLS, der neue Geschäftsführer SOB kommt von der SBB, der Geschäftsführer BLS kommt von der SBB und als kleine Spezialität kommt der CEO der SBB von der DB.

Der gestern von der SBB neu geschaffenen Bereich «Public & Government Affairs» für die Pflege der Beziehungen der SBB zur Politik, den Parteien und Interessenverbänden wird durch eine Person geleitet, welche bis 2007 im UVEK den Direktionsstab für «öffentliche und gemischtwirtschaftliche Unternehmen» leitete.

Es ist nicht mehr als logisch, dass wichtige Posten bei der Bahn am besten von Leuten besetzt werden, welche Erfahrung bei der Bahn haben und etwas davon verstehen; dies befürworten wir.

Nur ist nie auszuschliessen, dass der alte Arbeitgeber in der Zukunft auch wieder der neue Arbeitgeber ist. Die Gewerkschaften schliesse ich ganz bewusst in diese spezielle Bahnjob-Kader-Börse mit ein. Unter diesem Gesichtspunkt muss hinterfragt werden, ob die aktuellen Aufgaben mit aller Konsequenz wahrgenommen werden und wirklich eine ernsthafte Konkurrenzsituation bei den Bahnen und klare Kontrollfunktionen in den Verwaltungen besteht.

Es ist die Welt der Departemente, der Bahnverwaltungen, der HR Abteilungen und der Beraterfirmen. Und alle wollen bezahlt sein, gut bezahlt. Bezahlt von Bund, Kantonen und Gemeinden, welche hoffnungsvoll in gute Zugsverbindungen investieren. Zusätzlich sitzen an diesem riesigen, offenbar nimmerversiegenden Topf von Subventionen auch die Bauindustrie, die Fahrzeugindustrie, die Stellwerk- und Sicherungsindustrie usw.

Im Trend der Zeit werden auch die finanziellen Mittel für die Bahnen überprüft und die Abgeltungen fliessen nicht mehr einfach so. Man muss etwas bieten für das Geld. Somit wird der Schwarze Peter weitergegeben.

Wenn nicht bei sich selber eingespart werden soll, dann woanders. Und wer hebt schon seine eigene Stelle und die seiner Untergebenen auf, wenn die eigene Entlöhnung davon abhängt?

Um Einsparungen zu erzielen, werden Projekte lanciert, es wird umstrukturiert und Beraterfirmen angestellt. Der Kreis ist geschlossen und noch immer ist kein einziger Franken eingespart noch das Zugsangebot verbessert worden.

Die klassische Zielgruppe für Einsparungen ist das Lokpersonal: Als grösste Personalgruppe (bei der SBB rund 15% des Personalbestands) stehen wir traditionell auf dem Speiseplan der Einsparer.

Für die Lokomotivführer gibt es keinen Benchmark, genau so wenig wie für Teile der Verwaltung. Und wie wir erfahren haben, werden die Lokführer auch bereits bei den Kantonen als das praktische Einsparungsobjekt angepriesen: Der Lokführer ist idealerweise unter 30 Jahre alt, ist minimal ausgebildet, kann alle Sprachen, macht im grössten Stress professionelle Durchsagen, erledigt Kurzreinigungen und für die Essenspause genügt ihm ein Wagen irgendwo im Gleisfeld ohne Nahrungsmittel-Angebot. Die Kantone und Gemeinden werden also gezielt falsch informiert, oder man könnte auch sagen, belogen.

Das Fell des Bären wird verteilt, bevor er erlegt ist. Von diese Bären benötigt man in jedem Zug genau Einen, und allein die SBB sucht in den nächsten Jahren 1'000 davon.

Sollten Überlegungen bestehen, durch neue Lohnsysteme wie ToCo bei den SBB oder durch die Kündigung eines GAV's einseitige Einsparungen an der Basis zu erreichen, werden wir uns zu wehren wissen. Es geht nicht um veraltete Besitz-

An der Generalversammlung neu gewählt

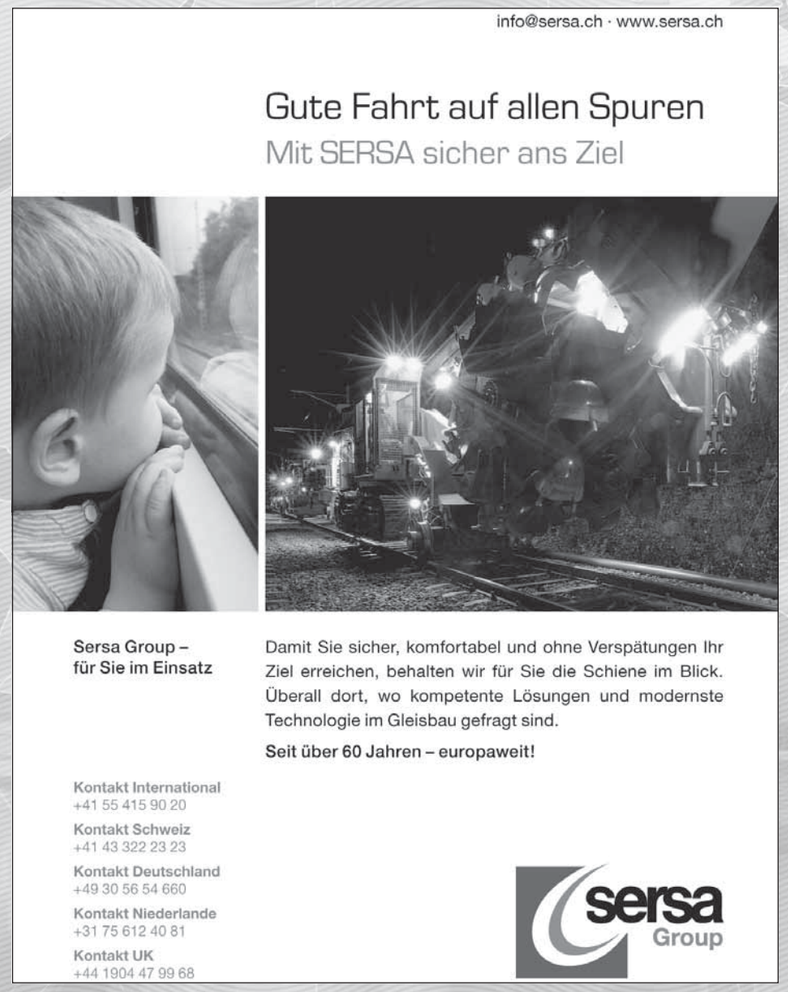
André Alder
Vorstand; Ressort Romandie (neu)

Roberto Kraschitz
Vorstand; Ressort Ticino (neu)

Christina Martin
GRPK 2

stände einer Berufsgruppe, es geht vielmehr um die Sicherheit und Nachhaltigkeit im öV. Kurzfristig denkende Manager wollen diese Sicherheit und Nachhaltigkeit zugungsten der eigenen Interessen opfern. Und sollte im April die Konzernleitung SBB – trotz anderweitiger Zusage eines Mitglieds der Konzernleitung – beschliessen, das Lokpersonal SBB P in die Bereiche Fernverkehr und Regionalverkehr aufzuteilen, müssen wir den Kantonen einmal vorrechnen, um wieviel günstiger sie ein eigenständiger Betrieb des Regionalverkehrs ohne die SBB kommt.
Durch eine Aufteilung und vordergründige Verbilligung wird einzig der Fernverkehr verteuert, also auf Kosten des Monopolverkehrs die öffentliche Hand weiter geschröpft. Wir Lokomotivführer können dies, im Interesse unseres öffentlichen Verkehrs, nicht zulassen.
Gerade in Luzern hat die SBB bereits vor fünf Jahren mit der Tochterfirma Zentralbahn zb einen Teil des Regionalverkehrs vom Mutterhaus abgekoppelt. Durch die Vergabe von diversen Regionalzugsleistungen an die BLS zieht sie sich weiter zurück.
Wie harmonisch sich die Konkurrenten SBB und BLS die Schweizer Regionalverkehrslandschaft aufteilen hat schon fast einen Touch von Eisenbahnromantik.
Hier sei festgehalten, dass die BLS Lokführer nicht schlechter entlöhnt werden als bei den SBB, und auch Vergleiche mit den Tochterfirmen der SBB müssen nicht gescheut werden.
Gestern wurde in der Presse die SBB zitiert, dass die Löhne aktuell unabhängig von Markt und Branche festgelegt werden, und diese deshalb in einigen Bereichen im Vergleich zum Markt – aber auch im internen Vergleich – zu hoch seien. In anderen Bereichen seien sie tendenziell zu tief.
Wir werden diese Überlegungen betreffend des Marktes für Lokführer an den kommenden TOCO Verhandlung gerne ein.
Der VSLF ist keine Gewerkschaft, wir sind unabhängig und wenn ich sage unabhängig, dann meine ich auch unabhängig: politisch, finanziell und unternehmungsunabhängig. Wir sind den Lokführerinnen und Lokführern verpflichtet. Und als Sozialpartner bei diversen Bahnen sind wir allen Eisenbahnern verpflichtet.
Und wir sind unserem System des öffentlichen Verkehrs hier in der Schweiz, der uns allen gehört, verpflichtet. Dieser unserer öV, es muss einmal mehr gesagt werden, zählt zu den besten Verkehrssystemen in der ganzen Welt. An dieser Stelle mein Dank an alle, die sich nachhaltig dafür einsetzen.
Unsere Aufgabe im VSLF ist es, die an uns gestellten Aufgaben und Herausforderungen zu erledigen. Wir werden gezielt unseren Weg gehen und davon kann uns nichts abbringen. Wenn der Vorstand und alle Funktionsträger im VSLF keine Arbeit im Verband mehr haben, weil es keine Probleme mehr gibt und alle Räder sich so drehen wie sie sollten, dann widmen wir uns gerne wieder unserer zweiten Kompetenz – unserer Arbeit auf dem Führerstand. Und sollten unsere Kompetenzen an Grenzen stossen, stehen uns die Profis der CAP Rechtsschutzversicherung mit ihren Juristen und Spezialisten zur Seite. Beraterfirmen benötigen wir nicht.
Heute läuft für mich meine vierjährige Amtszeit als Präsident des VSLF ab. Ich habe viel über politische Zusammenhänge gelernt und bei den Bahnen in diesem Land ist weiss Gott alles politisch. Ich habe auch viele vernünftige und verantwortungsvolle Personen und Persönlichkeiten auf allen Stufen kennen gelernt; und auch viele Andere. Eine PowerPoint Schädigung mittleren Grades bringt das Geschäft automatisch mit sich. Ich glaube auf eine erfolgreiche Amtszeit zurückblicken zu können. Dies verdanke ich dem Vorstand, den aktiven in den Sektionen und allen weiteren Funktionären im VSLF. Meine Aufgabe konnte ich nur durch die fachliche, mentale und freundschaftliche Unterstützung dieser Kollegen und Kolleginnen erfüllen. Ihnen und allen Lokführerinnen und Lokführern im VSLF gebührt mein Dank. Der VSLF ist fit. Wir wachsen, und zwar ohne Druck, dies um jeden Preis zu müssen. Und gerade die Mitgliedschaft vieler jungen Lokführer-Kolleginnen und Kollegen bestätigt mich, dass wir uns auf dem richtigen Weg befinden. Mit uns darf auch in Zukunft gerechnet werden.
Im Namen des VSLF danke ich allen Gästen für den Besuch unserer Generalversammlung hier in Luzern und wünsche gute Heimreise mit der Bahn.
Unsere Kolleginnen und Kollegen, die heute leider nicht hier sein können, bringen Sie gerne und sicher nach Hause.

Vielen Dank. ■



Nachbetreuung

Christiane Dubuis; Leiterin Nachbetreuung SBB HR Konzern – Nachbetreuung

Vom passiven zum aktiven Anbieten einer Nachbetreuung: Neuer Prozessablauf Nachbetreuung bei P-OP-ZF

Das Angebot der Nachbetreuung richtet sich an Mitarbeitende der SBB, welche wäh-rend ihres Arbeitseinsatzes ungewöhnlich schockierende oder gewaltsame Situatio-nen erlebt haben. Gezielte Unterstützung im Rahmen der Nachbetreuung kann be-troffenen Mitarbeitenden helfen, so rasch als möglich wieder persönliche Stabilität und Einsatzfähigkeit zu erlangen. Eine ausführliche Darstellung dieses Angebots ist im Loco Folio 2/2009 zu finden. In dieser Ausgabe wird über die Weiterentwicklung der Nachbetreuung informiert.

Rückblick
In den letzten fünf Jahren wurde sehr viel unternommen, um das Angebot der Nachbetreuung bekannt zu machen (Schulungen, Informationen, Broschüre, usw.). Obwohl die Zahl der Ereignisse zugenommen hat, stagniert die Nachfrage nach Betreuungen.
Verschiedene Gründe mögen für die Stagnation eine Rolle spielen. Unter anderem sind Mitarbeitende durch Schulungen besser auf traumatische Ereignisse vorbereitet und können ihre persönlichen Ressourcen gezielter zur Bewältigung einsetzen. Zudem sind Vorgesetzte zu dieser Thematik sensibilisiert und geschult. Jedoch ist die Schwelle, sich bei der Nachbetreuung zu melden, immer noch zu hoch. Sich selber einzugestehen, dass Hilfe benötigt wird, ist für viele schon schwierig; aber aktiv Hilfe zu holen ist für einige ein zu grosser Schritt.

Das österreichische Modell
Die Leitung Nachbetreuung steht im engen Austausch mit anderen europäischen Eisenbahnunternehmen. Die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) haben ein ähnli-ches Nachbetreuungsangebot wie die SBB. Auch sie bieten Kollegenhilfe an. Jedoch ist ihr Angebot so konzipiert, dass die Leitung von den Ereignissen in Kenntnis ge-setzt wird und somit auf betroffene Mitarbeitende zugehen und ein Unterstützungs-angebot machen kann. Seit mehr als zehn Jahren haben sie mit diesem Vorgehen sehr positive Erfahrungen gesammelt, so dass diese in die Überlegungen zur Weiterentwicklung der Nachbetreuung eingeflossen sind.

Neuer Prozessablauf
Als erster Schritt wurde mit dem Lokpersonal von Personenverkehr (P-OP-ZF) im Herbst 2009 ein neuer Prozessablauf definiert: (Personen-) Unfälle, Aggressionen oder andere potentiell traumatisierende Ereignisse werden neu der Leitung Nachbetreuung per Mail gemeldet. Die Leitung Nachbetreuung erkundigt sich nach Name und Telefonnummer des betroffenen Lokführers* und gibt diese Informationen einem Nachbetreuer in der Region weiter, der dann den Lokführer anruft. Der betroffene Lokführer ist in der Regel informiert, dass jemand von der Nachbetreuung ihn kontak-tiert und ihm ein Unterstützungsangebot macht. Das Angebot ist nach wie vor freiwillig und vertraulich, das heisst, ob ein Lokführer die Nachbetreuung in Anspruch nimmt, erfährt niemand und allenfalls was miteinander besprochen wird sowieso nicht. Die Mitarbeitenden der Nachbetreuung erhielten vorgängig eine Schulung, wie man solche Unterstützungsangebote am Telefon macht.

Erste Erfahrungen
Im September 2009 wurde bei P-OP-ZF der neue Prozess gestartet und jeder Lok-führer, der gemeldet wurde, telefonisch kontaktiert. Die Telefonanrufe werden von den Lokführern sehr geschätzt. Es gibt ihnen das Gefühl «jemand kümmert sich um mich», auch wenn nur ein kleiner Teil eine Nachbetreuung in Anspruch nimmt (was auch völlig normal ist). Die Anrufe dauern immerhin zwischen zwanzig und dreissig Minuten. Häufig werden einige Informationen und Erfahrungen ausgetauscht, die für die Verarbeitung eines solchen Ereignisses hilfreich sein können.

Ausblick
Die Konzernleitung SBB hat für dieses neue Vorgehen grünes Licht gegeben. In Absprache mit den am stärksten von potentiell traumatisierenden Ereignissen betroffenen Organisationseinheiten soll Schritt für Schritt diese Umsetzung gemacht werden. Es ist nicht realistisch, dass flächendeckend über das ganze Unternehmen sämtliche Ereignisse erfasst und gemeldet werden können. Daher gilt das bisherige Vorgehen auch weiterhin, dass jemand, der ein traumatisches Erlebnis gemacht hat, sich auch selber bei der Nachbetreuung melden kann.

** Für die bessere Lesbarkeit wurde die männliche Schreibform gewählt. Das weibliche Geschlecht ist aber immer mit eingeschlossen.* ■

Zeitgutschrift

Benjamin Jelk; Lf Depot Fribourg

Es ist immer dasselbe: In den Reservezimmern wird in höchsten Tönen kritisiert. Je lauter, desto besser. Lange Dienste, Sicherheitsschuhe, Uniformen oder Arbeitspausen im Gleisfeld – gegen all das sollten wir uns endlich zur Wehr zu setzen, so der Tenor.
Und am nächsten Tag? Heerscharen von Lokführern, darunter die «Lautesten» der Reservezimmer, zieht es in den Messwagen, um sich freiwillig für die neue Uniform – oh pardon: Dienstkleider – ausmessen zu lassen. Alles in der Freizeit, versteht sich, und somit entgegen dem AZG. Und zu welchem Preis? 120 Minuten! (120 Minuten? Wie viel Arbeitszeit verlieren wir schon wieder mit der nächsten 360-minütigen Tour?)
War es nicht die Einführung von LEA II, die uns schon einmal ein gleiches Desaster beschert hatte? Waren es nicht schon damals geschätzte 90% der Kollegen, die für ein paar Minuten auf dem Arbeitszeitkonto die LEA II-Instruktion während der Freizeit (und teilweise sogar an arbeitsfreien Tagen!) besucht hatten? – Dies obwohl wir uns etwas mehr als ein Jahr zuvor an der GV in Basel gegen Kurse in der Freizeit ausgesprochen hatten.
Es ist wohl einfach alles eine Frage der Entschädigung: Aufrufe der Verbände und der PeKo zum Trotz – für eine Zeitgutschrift wird der Zusammenhalt unter dem Lokpersonal kurzerhand vergessen und selbst die lautestes Kritiker in den Personalräumen werden vorübergehend stumm.
Wenn wir Lokführer schon bei solchen «Kleinigkeiten» nicht konsequent sind und uns für ein paar Minuten kaufen lassen, so werden wir auch keinen Zusammenhalt zeigen, falls es wirklich einmal nötig sein sollte. Insofern beneide ich unseren Verbandspräsidenten keineswegs.
Geschätzter Hubert: Jahr für Jahr nicken dir an der GV sämtliche Teilnehmer zu und bekräftigen ihren Willen, sich zur Wehr zu setzen. Sollte es aber wirklich einmal von Nöten sein, dann spendiere den Mitgliedern am besten etwas… Wie wäre es mit einer Zeitgutschrift..? ■

Teilzeitarbeit

Lokführer Depot Zürich; Name der Redaktion bekannt

Obwohl Teilzeitarbeit offiziell gefördert wird und zumindest zeitweise auch sehr stark propagiert wurde, erreichen den VSLF immer wieder Hinweise wie die untenstehende Zuschrift, dass sich die SBB mit der praktischen Umsetzung beim Lokpersonal sehr schwer tut.
Einmal mehr wird auch offensichtlich, dass bei der Zugführung der Division Personenverkehr offenbar keine zuverlässige langfristige Personalplanung existiert.
(Die Red.)

Lieber CLP,
Liebe Arbeitstiere des VSLF,
Mittlerweile benehmen sich unsere Chefs und vor allem das Büro P&O schon sehr arrogant gegenüber dem Personal. Ich arbeite nun schon seit ein paar Jahren Teilzeit (90%) und dies mit klarem Konzept. Das heisst, maximal 4 Arbeitstage am Stück, entweder Anfangs oder Ende der Arbeitswoche werden entsprechend Tage abgehängt. War es mal an einem Tag nicht möglich, so konnte ich meine Flexibilität walten lassen und ans andere Ende der Woche ausweichen. Dies war nie ein Problem in den letzten 5 Jahren. Doch nun hat man anscheinend verfügt, dass rigoros zwischen Weihnachten und Neujahr (insgesamt ca. 2 Wochen) kein zusätzlicher freier Tag gewährt wird und dies auch für Teilzeitangestellte gilt. Ich habe nochmals mit meinem CLP Kontakt aufgenommen und er sagte, dass ihm auch die Hände gebunden seien. Doch nach meiner Einteilung sieht es nicht so schlimm aus und es besteht für mich noch durchaus Hoffnung, den einen oder anderen Tag kurzfristig frei zu bekommen.
Ich finde es nicht gerade toll von der Führung, dass ein solcher Freitags-Stopp rigoros durchgeführt wird. Vermutlich wird man am Schluss eh feststellen, dass es viel zu viel Mitarbeiter an diesen Tagen hat und man wie in den vergangenen Jahren Telefonate erhält mit der Bitte, dass man doch zusätzlich zu Hause bleibt.
Ebenfalls ist es merkwürdig mit der Personalplanung. Ende Sommer / Anfang Herbst bekam ich ein Schreiben mit der Bitte, ob ich nicht wieder 100% arbeiten könnte. Auch mein CLP hat mich darauf aufmerksam gemacht. Da ich aber aus reinen erholungstechnischen Gründen Teilzeit arbeite, kommt für mich eine Erhöhung der Arbeitslast überhaupt nicht in Frage. Genügend Erholungszeit ist in unserem Arbeitsumfeld ja schon längere Zeit überhaupt nicht mehr gewährleistet und ich wies die anfragenden Stellen darauf hin.
Im Oktober sprach mich mein CLP dann an, ob ich nicht noch mehr reduzieren möchte. Also, ich verstehe diese Personalführung schon längere Zeit nicht mehr, ein dauerndes hüst und hot.
Ich klärte dann in meinem persönlichen Umfeld ab, ob es möglich sei, noch zusätzlich zu reduzieren und entschloss mich dazu, noch weitere 5% zu reduzieren. Ich trat also auf die Möglichkeit ein und werde ab 01.01.2010 für ein Jahr 85% arbeiten um nachher wieder auf 90% zurück zu kehren. Aber irgendwie kann ich über das gesamte Vorgehen unserer Führung nur noch den Kopf schütteln. Vielleicht ist es für Euch von Interesse, was so abläuft. Des Weiteren sollte man darauf achten, was diese Führung mit einem macht. Ich als Teilzeitler möchte nicht zum Spielball der Ressourcen-Planung werden, schlussendlich kostet dies mich eine grosse Stange Geld und ich habe eigentlich Anspruch auf diese Tage, insbesondere da ich ja durchaus sehr flexibel dem Unternehmen gegenüber bin was den Bezug von Teilzeit-Tagen anbelangt. ■

SOB

Ruedi Brunner; Leiter SOB, Sektion Ostschweiz

Lohnklagen
Das Vertrauensverhältnis, insbesondere zwischen dem Lokpersonal im Aufstieg und der SOB hat wieder stark gelitten. Als Folge der misslichen Lage in den Jahren 2007/08 mit den zahlreichen Kündigungen kam mit Wirkung ab 01.01.2009 ein neues Lohnsystem beim Lokpersonal zur Anwendung. Jedem Lokführer im Aufstieg wurde sein linearer Lohnzuwachs bis zum Lohnmaximum auf jeweils den 01.01. und die Anzahl Aufstiegsjahre mit persönlichem Schreiben mitgeteilt.
Mit einer gemeinsamen Information der SOB und der Verhandlungsgemeinschaft (SEV, transfair und VSLF) über die Lohnmassnahmen per 01.01.2010, wurde ein Verhandlungspaket vorgestellt.
Mit einem Lohnerhöhungsverzicht soll die ganze Lohnsumme als Arbeitnehmerbeitrag zugunsten der Sanierung des Vorsorgewerks verwendet werden. Da das Lokpersonal mit der vorgeschlagenen Verteilung nicht einverstanden ist, kann der VSLF ein Übergehen der jungen Kollegen nicht goutieren. Diese Haltung wurde der SOB und auch den Sozialpartnern kommuniziert. Die SOB wurde darüber informiert, dass es eventuell zu Rechtsverfahren kommen kann. Der VSLF versuchte das Risiko von Rechtsverfahren schon im Vorfeld durch eine gerechte Verteilung abzuwenden, seine Einwände wurden aber ignoriert.
Die Aufforderung vom Anwalt, die Lohnerhöhung rückwirkend zu gewähren, wurde von der SOB abgelehnt. Somit bleibt nichts anderes übrig, als die ausstehenden Lohnforderungen auf dem Rechtsweg einzufordern.

Pensionskasse ASCOOP
Die SOB hat beschlossen, zusammen mit neun weiteren Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und der Tourismusbranche die neue Sammelstiftung Symova für berufliche Vorsorge zu gründen. Der Verwaltungsrat der SOB und die Vorsorgekommission des Vorsorgewerks SOB haben Mitte Dezember 2009 entschieden, aus der ASCOOP auszutreten und in die neue Stiftung Symova einzutreten. Dieser Beschluss musste von den aktiven Versicherten des Vorsorgewerks SOB in einer Abstimmung bestätigt werden.
Der bestehende Vertrag zwischen der SOB und der ASCOOP wurde per 30. Juni 2010 gekündigt. Gleichzeitig wurde der neue Vertrag zwischen der SOB und der SYMOVA mit Wirkung ab 1. Juli 2010 unterschrieben. Die bestehenden Vorsorgepläne und Reglemente behalten auch innerhalb der Symova ihre Gültigkeit. Für Mitarbeitende und RentnerInnen ergeben sich durch den Wechsel in die neue Sammelstiftung keine Veränderungen.

Lokführer Dienst-Informations-System (DIS)
Seit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2009 ist das RailOpt Driver Information System (RailOpt DIS) für Lokführer operativ in Betrieb. Als erstes Bahnunternehmen setzt die SOB die von der Schweizer Firma Qnamic AG entwickelte webbasierte Software produktiv ein. Über RailOpt stehen alle relevanten Informationen aus Fahrordnung und Streckendaten elektronisch auf dem mobilen Endgerät zur Verfügung. Die Informationen der Streckendaten werden in einer eigenen RADN-Datenbank verwaltet. Die DIS-Software auf dem Endgerät wird sehr schlank gehalten, was die Anforderungen bezüglich der Hardware und mögliche Fehlerquellen reduziert. Dies ist dadurch möglich, da die hauptsächliche Logik auf dem zentralen Server arbeitet und die fertig aufbereitenden Daten über UMTS zum Endgerät gesendet werden. Damit kann jederzeit von einem beliebigen Standpunkt mit GSM-Empfang ein Update der Fahrordnungen durchgeführt werden. Somit können dem Lokführer auch bei Störungen die benötigten Informationen für kurzfristig geplante Leistungen zeitgerecht zur Verfügung gestellt werden. Alle für einen Tagesdienst benötigten Angaben werden lokal auf das Netbook geladen und dort gespeichert. Dadurch entfällt die Notwendigkeit einer permanenten Verbindung zum Server. Als Endgerät kommt das Netbook DELL Inspirion Mini 10 zur Anwendung. Das Gerät mit den Abmassen 260 x 180 x 25 mm lässt sich in der alten LEA I Hülle verstauen. Um die Batterielaufdauer zu verlängern, wurde ein zusätzlicher Akku angebracht. Damit reicht der Stromvorrat für einen Dienst von normaler Länge ohne auf eine Nachspeisung angewiesen zu sein. Das 1340 Gramm wiegende DELL Inspirion Mini 10 ist sehr benutzerfreundlich. Da das Gerät gegenüber dem LEA I in der Breite gewachsen ist, konnten die alten Halterungen nicht mehr ohne Anpassungen für das DIS übernommen werden. Alle Führerräume der SOB Streckenfahrzeuge wurden mit angepassten Halterungen inklusive Stromversorgung für die neuen mobilen Endgeräte ausgerüstet. In aufgeklapptem Zustand können auch die deutlich grösseren LEA II Geräte auf den umgebauten Halterungen platziert werden. Das Ladekabel auf der rechten Seite der Halterung ist für LEA II und das auf der linken Seite für DIS passend.
Die ersten Erfahrungen sind durchwegs positiv. Die BLS AG wird RailOpt DIS im Verlaufe des Jahres 2010 in Betrieb nehmen. ■

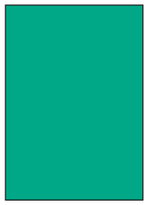
LOCO FOLIO INSERATE

Formate & Preise

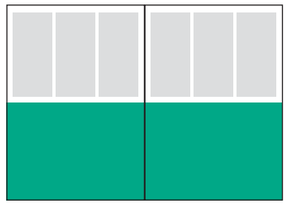
- Auflage: 2500 Exemplare; erscheint 2-mal jährlich und wird zusätzlich auf unserer Homepage www.vslf.com veröffentlicht.
- Anfragen bitte an: Jürg Kaiser; werbung@vslf.com

Vorlagen für Inserate:
- Farbprofil: Schwarzweiss oder Duplex (CMYK-Schwarz + Pantone Green)
- Formate: pdf, eps, psd, tif, ai (jpg usw.), Pixelbilder 300dpi
- Abmessungen: gemäss Abbildung; A–D randabfallend

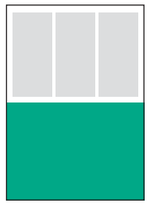
A1
21 x 29.7cm
CHF 700.–



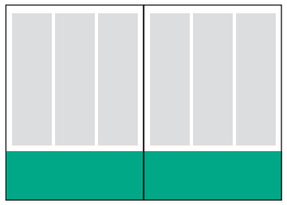
A2
42 x 14.8cm
CHF 700.–



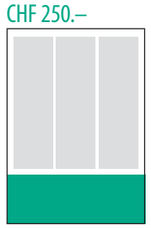
B1
21 x 14.8cm
CHF 400.–



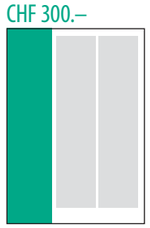
B2
42 x 7.5cm
CHF 400.–



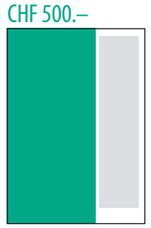
C
21 x 7.5cm
CHF 250.–



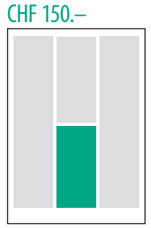
D1
7 x 29.7cm
CHF 300.–



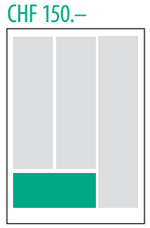
D2
13.5 x 29.7cm
CHF 500.–



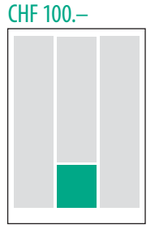
E1
6 x 13cm
CHF 150.–



E2
12.5 x 6.3cm
CHF 150.–



F
6 x 6.5cm
CHF 100.–



Bemerkung zum Bericht Ausbildungsklasse Basel, Loco Folio2/2009

Im Bericht «Eindrücke der Ausbildung Lokführer in Basel SBB Personenverkehr» des letzten Loco Folio haben wir als Verfasser die *Lokführerklasse Basel* angegeben, um Druck auf einzelne Personen zu vermeiden und den Fokus auf den Inhalt des Textes zu richten. Für Missverständnisse und Komplikationen, welche sich daraus ergeben haben, entschuldigen wir uns.

Redaktionsteam Loco Folio

Luzern, 22. April 2010

Sehr geehrter Herr Liechti
Sehr geehrte Herren

Am 22. März 2010 durften wir die Spende des VSLF von Fr. 2'000.– auf unserem Konto verbuchen. Wir danken Ihnen ganz, ganz herzlich für den wunderbaren Unterstützungsbeitrag, der vollumfänglich unseren Ferien- und Freizeitangeboten für Menschen mit geistiger Behinderung gutgeschrieben wird.

Ohne die vielen grossen und kleinen Spenden wäre es für uns unmöglich das vielfältige Angebot aufrecht zu erhalten. Mit unseren Angeboten können wir Eltern und Angehörige für kurze Zeit vom anspruchsvollen Alltag entlasten. Ihr finanzieller Beitrag schenkt somit auch Zeit, um neue Kräfte zu tanken.

Wir verstehen Ihr Engagement im Sinne von insieme, geistig behinderte Menschen in unsere Gesellschaft aufzunehmen, sie zu integrieren und uns weiterhin weiterhin sie zu engagieren, In der Beilage erhalten Sie den ganz aktuellen Jahresbericht 2009, der Ihnen Aufschluss über unsere vielfältige Arbeit gibt.

Nochmals vielen herzlichen Dank.
Freundliche Grüsse
insieme Luzern
Bernadette Waltenspül-Mühlebach
Geschäftsleiterin

insieme

Neues von den Führermeldungen

Fredy Oertel; Koordinator Führermeldungen VSLF

Der VSLF sammelt seit über zwei Jahren alle uns zugestellten Lokführermeldungen. Nach einem deutlichen Erfolg aufgrund meines letzten Loco Folio - Artikels ist die Menge der eingesandten Führermeldungen wieder deutlich abgeflacht. Das Sammeln der Lokführermeldungen ist sehr wichtig, um einen Überblick über die Geschehnisse im Eisenbahnbetrieb zu haben. Je grösser die Anzahl der Meldungen ist, desto umfassender und umfangreicher der Überblick. Mit diesen Unterlagen können wir bei den Bahnen Missstände gezielt ansprechen und dank euren Meldungen auch belegen.
Von Anfang an verfolge ich zum Beispiel den Eingang von Führermeldungen, welche die schlechte Sichtbarkeit der Tunnelsignale im Raum Zürich beanstanden. Nicht, weil diese an so seltsamen Orten montiert wurden, sondern weil die Signale im Tunnel so stark verschmutzt sind. Neulich wurden alle Tunnelsignale in und um Zürich gereinigt - ein Erfolg.
Im Herbst letzten Jahres hat ein Sektionspräsident den Vorstand gebeten, bei der SBB den Umstand zu reklamieren, dass Bremsproben von ungenügend ausgebildeten Mitarbeitern vorgenommen werden. Da in meiner Sammlung zu wenig diesbezügliche Führermeldungen vorhanden sind, ist es uns nicht gelungen, zu belegen, dass die SBB beim ausgebildeten Personal systematisch spart. Von den vorgesetzten Stellen wurden die mangelhaften Bremsproben als Einzelfälle deklariert.
An der GV in Solothurn (im März 2007) wurde ein Antrag angenommen, welcher vom VSLF verlangte, die Sauberkeit auf den Führerständen zu untersuchen. Sowohl SBB - Personenverkehr wie auch SBB - Cargo haben sofortige Massnahmen zugesagt, die Reinigung müsse aber erst in die Prozesse des betroffenen Personals eingearbeitet werden. Den aktuellen Sauberkeitszustand auf den Loks kennt ihr alle. Wir wurden wiederholt bei den Divisionen vorstellig und erhielten als Antwort, dass die Reinigung längst in die Prozesse integriert sei und sie beim Unterhalt ausgeführt werde. Dies konnten wir nicht widerlegen. Dieselbe Problematik gilt auch für defekte Führerstühle, Dienstplangestaltung, Signalaufstellungen, Bremsstörungen, defekte Klimaanlagen, Zugluft, Stresssituationen, usw. ….
Ein trauriger Fakt ist leider, dass die Bahnen von uns erwarten, dass wir unsere Beanstandungen auch belegen können. Mit einzelnen Führermeldungen gelingt dies uns nicht. Was fast vollständig fehlt, sind Führermeldungen, welche Unregelmässigkeiten betreffen. Ich habe volles Verständnis dafür, dass keiner seine eigenen Fehler an die grosse Glocke hängen will und kann hier nur versichern, dass die Meldung nur von mir mit allerhöchster Vertraulichkeit behandelt wird. Es werden einzig vollständig anonymisierte Informationen weitergegeben. Auch innerhalb des Vorstands VSLF werden keine Namen oder andere persönliche Daten kommuniziert. Für den VSLF sind aber gerade diese brisanten Meldungen von allergrösster Wichtigkeit. Sie geben uns die Möglichkeit, sicherheitsrelevante Fehlerquellen zu erkennen und deren Beseitigung zu verlangen. Dieses Wissen können wir zum Schutz aller Lokomotivführer einsetzen und die Sicherheit im Bahnverkehr erhöhen. In der Luftfahrt sind Meldungen über sicherheitsrelevante Vorkommnisse an die Verbände standart und tragen wesentlich zur Sicherheit in der Luftfahrt bei.
Ich bitte alle Lokführer / innen, verbandsunabhängig, uns jeweils eine Kopie der Führermeldung zuzusenden. Dank Euren Meldungen und Eurem umfangreichen Wissen wird diese Sammlung zu einem wichtig Werkzeug für unsere Arbeit. Danke. ■

Der VSLF sammelt Eure Führermeldungen!

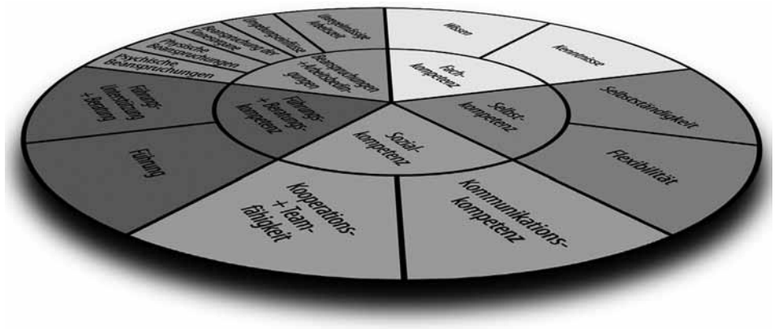
Uns interessieren alle Themen:
Bremsstörungen, Signalaufstellungen, schmutzige Führerstände, defekte Fahrzeuge, blendende Lampen (DTZ, Baustellen, Stationen, Platzbeleuchtungen), Signalfälle, Dienstplangestaltung, mangelnde Ergonomie (Zugluft, Lärm, Klima), Personen im Gleis, usw. …
Die Lokführermeldungen werden streng vertraulich behandelt und nicht weitergegeben. Möglichkeiten der Meldung an den VSLF:

LEA
Zusätzlichen Empfänger eintragen:
deutsch: fm@vslf.com
Internet
www.vslf.com > FAHRDIENST > Lokführermeldungen

Die Sammlung soll ein wichtiges Werkzeug für unsere Arbeit werden!
Danke für eure Unterstützung und immer gute Fahrt.

Betreff: Einreihung Lokpersonal P

Damian Mutter; Lokführer Personenverkehr Brig



Werter Herr Hofstetter

Mit der Weisung P 141.1 «Zukunftsbild Lokführer 2010» wurde erstmals eine Laufbahn mit Aufstiegsmöglichkeiten für die Lokführer des Personenverkehrs geschaffen. Die Lokführer wurden mit der Einführung der Weisung am 01. Januar 2007 in die Funktionsstufen 11 – 15 eingereiht. Die Besetzung der Funktionsstufen wird jeweils aufgrund der aktuellen Bedarfsrechnung nach einem Fahrplanwechsel erhoben.

Leider wurde die Ausschreibung der Funktionsstufe 15 bei deren Einführung nicht gerecht nach schweizerischer Rangfolge, sondern standortbezogen verteilt. Als Folge dessen wurden in Depots mit jüngeren Berufskollegen, wie beispielsweise Interlaken Ost und Zürich, rangjüngere Lokführer bereits mit der Einführung der Vision 2010 am 01. Januar 2007 in die 15. Funktionsstufe eingereiht, obwohl sie erst 1986 oder 1987 zur SBB kamen. Wo bleibt hier die gerechte Verteilung der Funktionsstufe 15 gegenüber den rangälteren Kollegen mit einem Diensteintritt im Jahr 1985 oder früher? Ich warte seit etlichen Jahren vergeblich auf die ausstehende Beförderung!

Obwohl der VSLF die Vision 2010 erneut gekündigt hat, fühle ich mich seit Jahren finanziell um meine mir zustehende Funktionsstufe geprellt und somit in meiner persönlichen Wertschätzung und Anerkennung betrogen.
Ich bitte Sie, ebenfalls im Namen der mitbetroffenen Kollegen, für die gerechte Einreihung in die Funktionsstufe 15 einzustehen. Für das Verständnis danke ich Ihnen zum Voraus bestens.

Damian Mutter
Lokführer P Brig

Sehr geehrter Herr Mutter

Danke für Ihr Mail vom 19. Februar 2010.
Das Lohnsystem der SBB und die daraus abgeleiteten bereichsspezifischen Regelungen basieren auf Verhandlungen zwischen SBB und den Personalverbänden. So wurden die Einreihung und die Beförderungsbedingungen des Lokpersonals Personenverkehr in der Vision 2010 vereinbart und seit 1.1.2007 angewendet. Bis 16.12.2008 erfolgten die Beförderungen aufgrund der Rangfolge je Arbeitsort. Anschliessend wurde aufgrund eines neuen Verhandlungsresultates die schweizweite Rangliste berücksichtigt. Mehrere Überprüfungen durch die Personalverbände haben ergeben, dass dieses System jederzeit korrekt angewendet wurde.
Gegenwärtig erarbeitet die SBB im Projekt «ToCo» (Total Compensation) ein neues Lohnsystem für sämtliche Personalgruppen der SBB. Unser Ziel ist es, mit der Einführung dieses Systems noch 2010 zu beginnen. Die Entlöhnung erfolgt in diesem System hauptsächlich aufgrund der angewandten Fähigkeiten und Kompetenzen, wobei auch der Erfahrungsanstieg eine gewisse Rolle spielt. Sicher ist, dass wir künftig keine Einreihungen nach Rangfolgedaten wollen. Viel mehr soll die erbrachte Leistung honoriert werden.
Die Vision 2010 wurde durch die Personalverbände auf Ende 2009 gekündigt. Bis zum Inkrafttreten des neuen Lohnsystems nach ToCo wurde vereinbart, dass die heutigen Einreihungen bestehen bleiben und keine weiteren Beförderungen erfolgen.
Gerne nütze ich die Gelegenheit, Ihnen für Ihren langjährigen Einsatz für die SBB zu danken und wünsche Ihnen weiterhin jederzeit gute und sichere Fahrt.

Freundliche Grüsse
Walter Hofstetter
Leiter Zugführung

Werte Verbandspräsidenten

Am 19. Februar 2010 schrieb ich ein Mail an Herrn Walter Hofstetter, Leiter Zugführung Schweiz. Ich kann mich mit der jetzigen Lösung betreffend Einreihung des Lokpersonals einfach nicht zufrieden geben.
Zum Einen wurden etliche rangältere Berufskollegen mit der Einführung der Vision 2010 nicht in die 15 Lohnstufe gehoben, weil die Verteilung depotspezifisch erfolgte. Zum Anderen wird der Grossteil dieser Lokführer vermutlich nicht mehr in die 15. Lohnklasse eingereiht, weil die Vision 2010 nun von den Verbänden gekündigt wurde. Es tut weh, rangjüngere Kollegen seit der Einführung der Vision 2010 in der 15. Lohnklasse zu wissen, obwohl diese die Lokführerausbildung mindestens 1 Jahr nach mir abgeschlossen haben!
Die nachträgliche Einreihung dieser hintergangenen Lokführer müsste meiner Meinung nach sofort oder sogar rückwirkend auf den 01. Januar 2007 erfolgen, bevor ein neues Lohnsystem (ToCo) diese längst fällige Beförderung verhindert!
Jetzt seid Ihr gefordert, euch für diese ausstehenden Beförderungen einzusetzen!
In der Hoffnung auf einen positiven Entscheid via SBB-Leitung erwarte ich eine Antwort

Damian Mutter,
Lokführer P Brig

Hallo Damian

Danke für dein Mail.
1. Es ist richtig, dass die Vision 2010 nur bestimmte Depots für die FS 15 vorgesehen hat. Es waren rein politische Entscheide, welche der VSLF nie begrüsst hat, aber wir haben mit unterschrieben.
2. Es ist richtig, dass die Vision 2010 mit den Beförderungen in die FS 15 zuerst nur nach Depot erfolgt ist. Der VSLF hat sich immer entschieden - gegen den Widerstand der SBB und der anderen Verbände - dafür eingesetzt, dass die schweizweite Rangliste gelten soll. Der Mist ist aber bereits geführt gewesen, da in den ersten Jahren alle Stellen in der FS 15 vergeben wurden (25% der LF). Somit ist in dieser Zeit die Ungerechtigkeit entstanden, welche du bemängelst.
3. Diese Umstände sind unter anderem Grund dafür, weshalb der VSLF gegen den Widerstand anderer Verbände die Vision 2010 gekündigt hat.
4. Nach der Kündigung haben wir mit der SBB vereinbart, dass bis zum Toco alles so bleibt.
5. Mit dem berechtigten Begehren vieler Kollegen, welche ins Ausland fahren, wurde ihnen die FS 15 Anfang 2010 zugestanden, womit das Soll der Beförderungen 2010 schon verteilt gewesen ist.

Zusammenfassend:
- Deine berechtigte Forderung wurde in den ersten Jahren der Vision 2010 systembedingt (aus unserer Sicht) falsch umgesetzt.
- Die Kollegen, welche jetzt in der FS 15 eingereiht sind, haben diese nach dem (aus unserer Sicht) falschen System korrekt erhalten, es besteht kein Grund, Ihnen die FS 15 wegzunehmen.
- Sehr viele dienstältere Kollegen haben nach wie vor die FS 14, weil sie in keinem FS 15-Depot waren/sind, sie sind also auch «betrogen» worden (und zum Teil dienstälter als du und sind genauso Lokführer wie du). Die Depots (auch Brig) sind wie gesagt rein politisch verteilt worden.
- Eine Korrektur in deinem Sinne ist insofern unmöglich, als dass alle LF neu betrachtet werden müssten und bei einer schweizweiten über ALLE Depots angewandten Verteilung der FS 15 diverse Kollegen ihre FS 15 verlieren würden oder «unkorrekterweise» in den Besitzstand fallen würden. Die SBB würde nie Hand bieten, zumal sie diese unkorrekte Verteilung mit Unterstützung eines Teils der Verbände so wollten/wollen.

Für den VSLF:
- Deine Meldung bestätigt uns klar, dass es korrekt und notwendig war, die Vision 2010 zu kündigen (als 1. Schritt).
- Wir uns bei TOCO klar dafür einsetzen, dass die Arbeit und das Dienstalter als Massstab anzuwenden ist und keine politischen und gewerkschaftspolitischen Wursteleien.
- Wir sind allen Lokführern verpflichtet, in allen Depots.

Kollegiale Grüsse
Hubert
(H. Giger, Präsident des VSLF, Anm. der Redaktion)

Guten Abend zusammen

Der VSLF hat die Vision 2010 gekündigt im Wissen, dass dieser Vertrag der SBB ein Dorn im Auge war, da diese mit Hochdruck am neuen Lohnsystem ToCo arbeitet.
Dazu war die FS 16 beiden ein Dorn im Auge, für die SBB wie auch für den VSLF!
Der VSLF hat bewusst, aus meiner Sicht, seine Mitglieder auf die falsche Fährte geführt, damit diese den Antrag zur Kündigung auch annehmen. Man hat fälschlicherweise gemeint, man könne anschliessend alle Lokführer in einer Funktionsstufe einreihen lassen.
Meine Warnungen, dass mit der Kündigung der Vision sich nichts ändern würde, wurden in den Wind geschlagen.
Wie blauäugig muss man sein?
Dazu stimmt es nicht, dass sich der VSLF für die älteren Kollegen einsetzt.
Dies wurde in den Retraiten sehr deutlich zum Ausdruck gebracht.
Wäre der LPV nicht gewesen, hätten ältere Kollegen im 2009 keine FS 15 erhalten.
Ich kenne einige davon, die noch davon profitieren konnten.
Dazu wäre es angebracht gewesen, den Vertrag nicht zu künden, da die SBB eh ein neues Lohnsystem wollen und dies nicht zum Vorteil von uns.
Dann hättest du, XY und auch andere, vielleicht noch die FS 15 erhalten.
Dies war auch der Grund, dass der LPV nicht für eine Kündigung war.
Der Markt hätte auch gespielt.
Denn für läppische SFr. 60700.- Anfangslohn, würde wohl kein Junger mehr Schicht und Wochenendarbeit leisten wollen.
Was haben wir jetzt? Lächerliche SFr. 1300.- mehr als Anfangslohn.
Wau. Was für eine Leistung für das Lokpersonal!
ToCo wird, wenn überhaupt, keine Besserstellung bringen.
Baluäugig auch da.

Der VSLF setzt sich für alle Lokführer ein?
Wie war das noch wegen der Jahreseinteilung als man dies vor der SBB-Delegation herausposaunte, dass diese eine Wetterprognose sei, schön wenn diese eintrifft?
Kommt davon, wenn man zu sehr AZG verbohrt ist.
Mit einer Vereinbarung hätte man für alle, die eine Jahreseinteilung haben, eine Besserstellung erreicht, bezüglich der eingeteilten Touren, die dann nicht ohne Anfragen hätten getauscht/geändert werden dürfen.
Warum haben wir denn eine BAR, neben dem GAV, wenn das AZG so gut ist?
Aber eben, wenn man nur den eigenen Standort betrachtet, ist dieser halt am nächsten.

Leider ist dieses Beispiel kein Einzelfall.
Man kommt sich jeweils wie im Kindergarten vor, da solche Vertreter dem Lokpersonal mehr schaden als nützen, da sie dies vor der jeweiligen SBB-Delegation zelebrieren und uns zur Lachnummer machen.
Soviel zu dem, was Hubert geschrieben hat.

Kollegiale Grüsse
Rinaldo
(R. Zobele, Präsident des SEV-LPV, Anm. der Redaktion)

BBT-Anerkennung

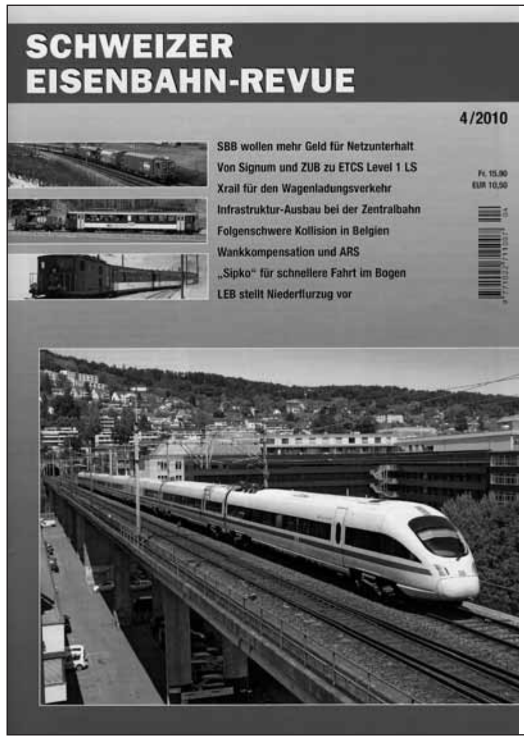
In der Vision 2010 bei SBB P wurde vereinbart, dass die BBT-Anerkennung des Berufs Lokführer angestrebt wird. Nach der Kündigung der Vision 2010 durch den VSLF wurde beschlossen, dass die SBB ein Projektplan für die BBT-Anerkennung erstellt.

Anlässlich einer Information der SBB über die Ergebnisse aus dem Vorprojekt zur BBT-Anerkennung (Bundesamt für Berufsbildung und Technologie) hat man festgestellt, dass eine neue Berufslehre als Lokführer/in aus heutiger Sicht wenig sinnvoll ist.

Reelle Chancen für eine BBT-Anerkennung des Lokführers bestehen in einer Berufsprüfung Lokführer, welche durch das BBT anzuerkennen ist. Dieses Ziel muss über den Verband öffentlicher Verkehr VöV erreicht werden; der VSLF hat die SBB aufgefordert, diesen Weg weiterzuverfolgen.
Neu ist durch die Anstrengungen des VöV die höhere Berufsausbildung (Tertiärstufe) Fachmann / Fachfrau öV BBT-anerkannt worden, welche auch dem Lokpersonal, welches bereits eine BBT anerkannte Berufslehre besitzt, offen steht.

Von den SBB Divisionen Personenverkehr und Cargo wurde uns zugesichert, dass nur Berufsleute mit Matura oder einem Eidg. Fähigkeitszeugnis mit einer strukturierten Ausbildung zum Lokführer/innen ausgebildet werden. Der VSLF begrüsst diesen Entscheid ausdrücklich. Damit kann der von gewissen Gewerkschaften geforderten beruflichen Durchlässigkeit, welche meist mit einer Herabsetzung der Voraussetzungen verbunden ist, Einhalt geboten werden (Einstieg Lokführer ohne BBT Berufsaufbildung).
Mit der Zusage, dass künftig alle Einsteiger/innen für den Lokführer bei der SBB im Besitz eines BBT Fähigkeitsausweises sein müssen, sind die Chance für eine eigene BBT-Anerkennung des Lokführerberufes bei allen Normalspurbahnen gestiegen.

Ziel des VSLF ist es, eine BBT-Anerkennung des Lokomotivführer-Berufs zu erreichen, welche zukünftig als Grundbedingung für die Vergabe von Bahnverkehrsleitungen bei Ausschreibungen gelten soll.



Erscheinungsweise:
monatlich

Preis:
Jahresabonnement (11 Hefte) für die Schweiz (inkl. Porto) Fr. 145.80

Preis für VSLF Mitglieder:
Reduktion 10% ab nächstem Jahr (Fr. 131.20)

Das Abonnement verlängert sich stillschweigend um ein Jahr, sofern nicht bis zum 30. September des Lieferjahres gekündigt wird.

VSLF Mitglieder, welche bereits ein Schweizer Eisenbahn-Revue Abonnement besitzen, erhalten die Reduktion auf den Preis ab der nächsten Rechnung (Anmeldung bis spätestens 30. September).

Bei einem Austritt aus dem VSLF erlischt die Preisreduktion von 10%.

Das verbilligte Abonnement der Schweizer Eisenbahn-Revue für VSLF Mitglieder entstand auf Anfrage des VSLF. Wir danken der Minirex AG für dieses Angebot.

http://www.vslf.com/153.html

SPEZIALANGEBOT

Probeabonnement
VSLF Mitglieder haben die Möglichkeit, die restlichen Ausgaben der Schweizer Eisenbahn-Revue, die in diesem Jahr noch erscheinen werden zum vergünstigten Probeabonnement mit 10% Rabatt auf den anteiligen Jahrespreis zu beziehen.

Bestand Lokpersonal 1990

Schweizer Eisenbahn-Revue 11/1990

Dieser Artikel ist erschienen in der Ausgabe 11/1990 der Schweizerischen Eisenbahnrevue. Wir danken dem Herausgeber Herrn von Andrian vom Minirex-Verlag sowie dem Autor Herrn Theo Weiss, ehemaliger Direktor Zugförderung und Werkstätten GD SBB für die freundliche Erlaubnis zum Abdruck des Artikels.

Schweizer Eisenbahn-Revue 11/1990 315

Die Entwicklung des Bestandes an Lokomotivpersonal und Triebfahrzeugen bei den SBB

Theo Weiss
Direktor Zugförderung und Werkstätten GD SBB

Einleitung

Seit dem vergangenen Jahr haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in verschiedenen Bereichen mit Kapazitätsproblemen zu kämpfen. Für die Kunden im Personen- und Güterverkehr ist das oft mit Unannehmlichkeiten verbunden.

Für die betroffenen Eisenbahner stellt dieser Sachverhalt gewissermassen eine doppelte Beanspruchung dar: Verspätungen und Anschlussbrüche laufen dem Streben des Einzelnen nach Qualität zuwider, und zudem ist es nicht mehr möglich, dem Personal die ihm zustehenden Ruhetage vollumfänglich zu gewähren. Die nachstehenden Ausführungen vermitteln ein Bild über die aktuelle Lage beim Lokomotivpersonal der SBB.

Wegen des breitgefächerten Angebots sind die meisten Produktionsinstrumente der SBB im Jahresmittel ziemlich gleichmässig ausgelastet. Saisonale Personalverschiebungen zwischen Fahrdienst und Werkstätte wie zum Beispiel bei Privatbahnen mit hohem touristischen Verkehrsaufkommen sind deshalb kaum möglich. Auch die verlängerte Aufrechterhaltung eines reduzierten „Ferienfahrplans", wie sie verschiedene städtische Verkehrsbetriebe wegen Personalengpässen praktizieren müssen, steht den SBB als Ausweg nicht zur Verfügung.

Rekrutierung und Ausbildung von Lokomotivführern laufen bei den SBB derzeit auf vollen Touren. Die Durststrecke ist noch nicht überwunden, aber das Ende des Tunnels ist in Sicht.

Der aktuelle Bestand an Lokomotivführern bei den Schweizerischen Bundesbahnen geht aus der obenstehenden Tabelle hervor.

Aktueller Bestand an Lokomotivpersonal

	Kreis I	Kreis II	Kreis III	Total
Lokomotivführer für Streckendienst	944	1257	1040	3241
Lokomotivführer für Rangierdienst	203	279	164	646
Gesamtbestand an Lokomotivführern	1147	1536	1204	3887
Lokomotivpersonal in Ausbildung				
– für Streckendienst	134	189	203	526
– für Rangierdienst	17	8	12	37
Gesamtbestand an Lokomotivpersonal	1298	1733	1419	4450

In den vergangenen vier Jahren hat sich der Bedarf an Lokomotivführern wegen gestiegener Leistungen im Reiseverkehr (Fahrplanwechsel 1987) und Güterverkehr (seit 1989) sowie der Inbetriebnahme der S-Bahn Zürich deutlich erhöht. Allein als Folge der vom Bundesrat kürzlich beschlossenen Erhöhung der Zeitzuschläge für Nachtdienst ist der Bedarf ab 1. Juni 1990 um weitere 88 Lokomotivführer angestiegen.

Bedarf an Lokomotivführern
(Strecken- und Rangierdienst)

1986	3724
1987	3844
1988	3896
1989	3973
1990	4197

Bis 1995 zeichnen sich in verschiedenen Bereichen zusätzliche Leistungen ab, wie zum Beispiel

- Verlagerung grösserer Aushubtransporte (unter anderem beim Bau der Transjurane) von der Strasse auf die Schiene,
- Angebotsverbesserungen im Rahmen des zweiten Teilausbaus der S-Bahn Zürich,
- Bereitstellung des Huckepack-Transitkorridors Gotthard (und eventuell Lötschberg – Simplon) 1994.

Die prognostizierte Entwicklung des Personalbedarfs zeigt gemäss aktuellem Planungsstand folgendes Bild:

Bedarf an Lokomotivführern
(Strecken- und Rangierdienst)

1991	4230
1992	4290
1993	4330
1994	4420
1995	4440

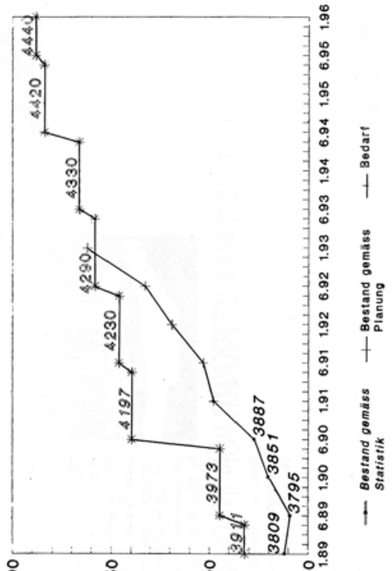
Prognostizierter Bedarf an Lokomotivführern

Der Bedarf an Lokomotivführern wird im wesentlichen von drei Faktoren beeinflusst:

- von den im Durchschnitt zu erbringenden Produktionsleistungen, also in erster Linie von den gefahrenen Zugskilometern,
- von der zeitlichen Verteilung dieser Produktionsleistungen auf Tages- und Nachtstunden,
- von den beamtenrechtlichen Bestimmungen über die Arbeitszeit und deren Schichtung, die Zeitzuschläge für Nachtdienst etc.

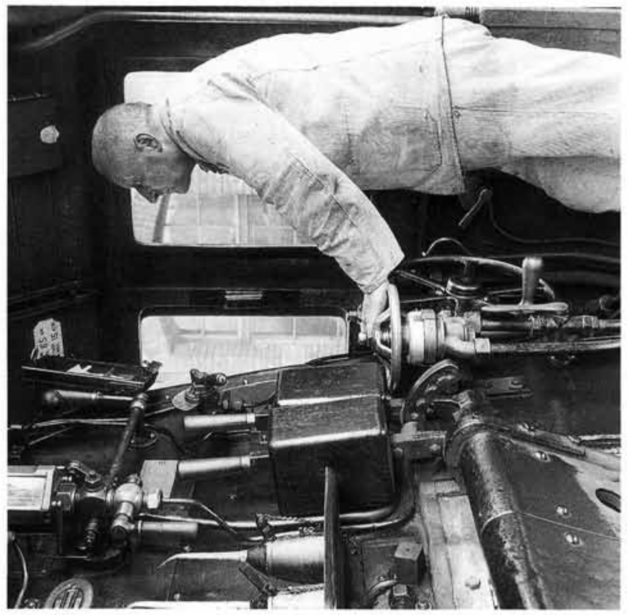
Rekrutierung, Ausbildung und Einsatz der Lokomotivführer

Die Anzahl der zu rekrutierenden Lokomotivführer richtet sich einerseits nach dem prognostizierten Bedarf und andererseits nach den zu erwartenden Abgängen (Pensionierungen, Austritte). Während Jahren wurden



Entwicklung von Bestand und Bedarf des Lokomotivpersonals (Zeichnung SBB).

318 Schweizer Eisenbahn-Revue 11/1990



Voraussetzung für die Ausbildung zum Lokomotivführer für Streckendienst sind eine abgeschlossene, mindestens dreijährige Berufslehre technischer Richtung oder eine Matura sowie das Bestehen einer Eignungsprüfung.

Bisher ist es gelungen, eine genügende Anzahl qualifizierter Kandidaten zu rekrutieren; das Spektrum der zugelassenen Berufe ist in den letzten Jahren allerdings beträchtlich erweitert und das frühere Höchstalter von 30 Jahren bei Ausbildungsbeginn aufgehoben worden.

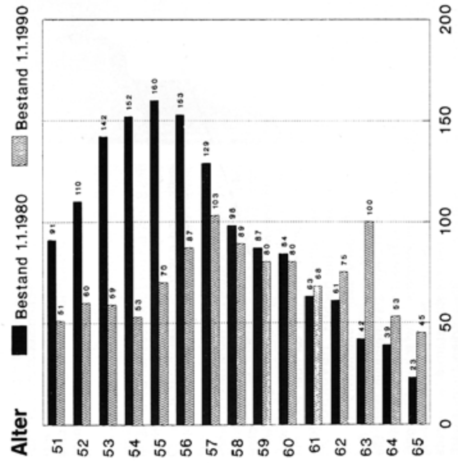
Seit kurzem ist auch der Beruf des Lokomotivführers bei den SBB keine Männerbastion mehr. Zur Zeit stehen drei angehende Lokomotivführerinnen in der Ausbildung. Sie werden von ihren künftigen Kollegen wohlwollend akzeptiert, hie und da aber auch mit gleichsam väterlicher respektive brüderlicher Skepsis beobachtet.

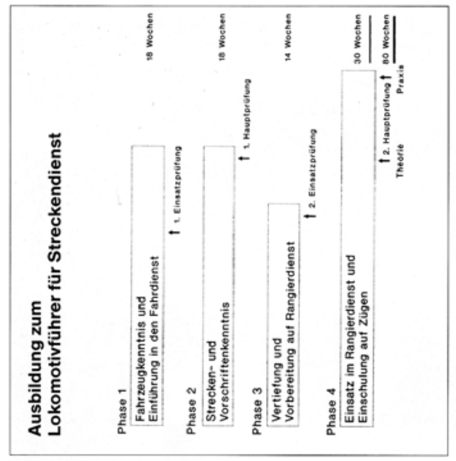
Die Ausbildung zum Lokomotivführer für Streckendienst dauert 80 Wochen, das heisst etwas länger als eineinhalb Jahre. Sie umfasst vier Phasen unterschiedlicher Dauer mit entsprechenden Zwischenprüfungen. Nach bestandener zweiter Einsatzprüfung wird der Lokomotivführeranwärter bereits selbständig im Rangierdienst eingesetzt.

Die Ausbildung kann in insgesamt 13 Lokomotivdepots absolviert werden; sie wird von erfahrenen Instruktoren geleitet, deren Anzahl in letzter Zeit spürbar erhöht worden ist.

Als Arbeitsplatz kaum noch vorstellbar: eine C 5/6 und ihr Führerstand. Das untere Bild zeigt die 2969 mit einem Güterextrazug fünf Tage vor dem offiziellen Ende des SBB-Dampfbetriebes am 25.11.1968 in Birmensdorf (Fotos SBB und D. Heer).

Schweizer Eisenbahn-Revue 11/1990 317





Oben links: Altersstruktur des Lokomotivpersonals am 1.1.1980 und 1.1.1990 (Zeichnung SBB).

Oben rechts: Ausbildungsprogramm der Lokomotivführer für Streckendienst (Zeichnung SBB).

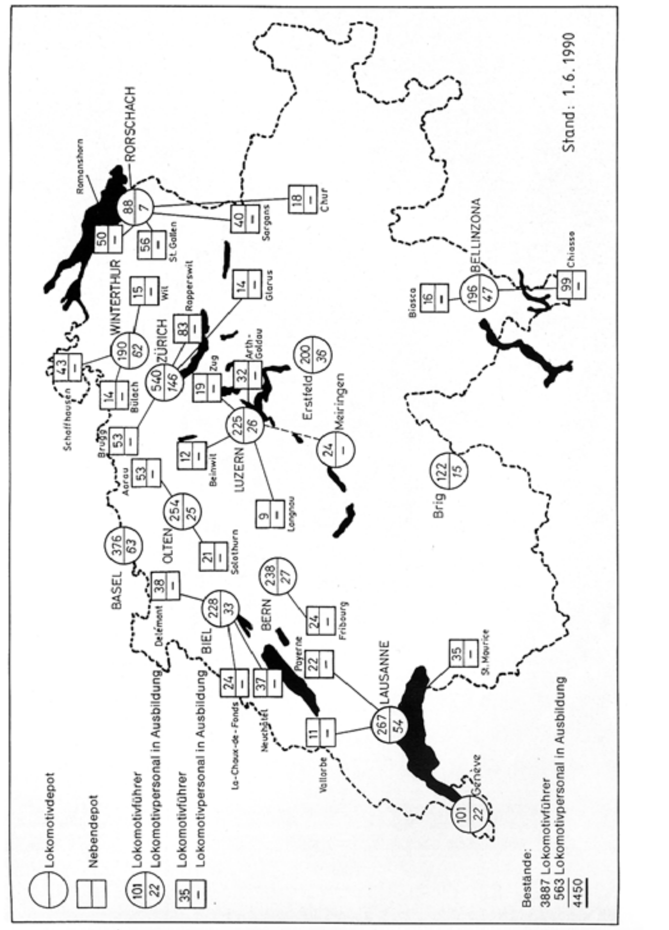
Standorte und Personalbestand der Lokomotivdepots (Zeichnung SBB).

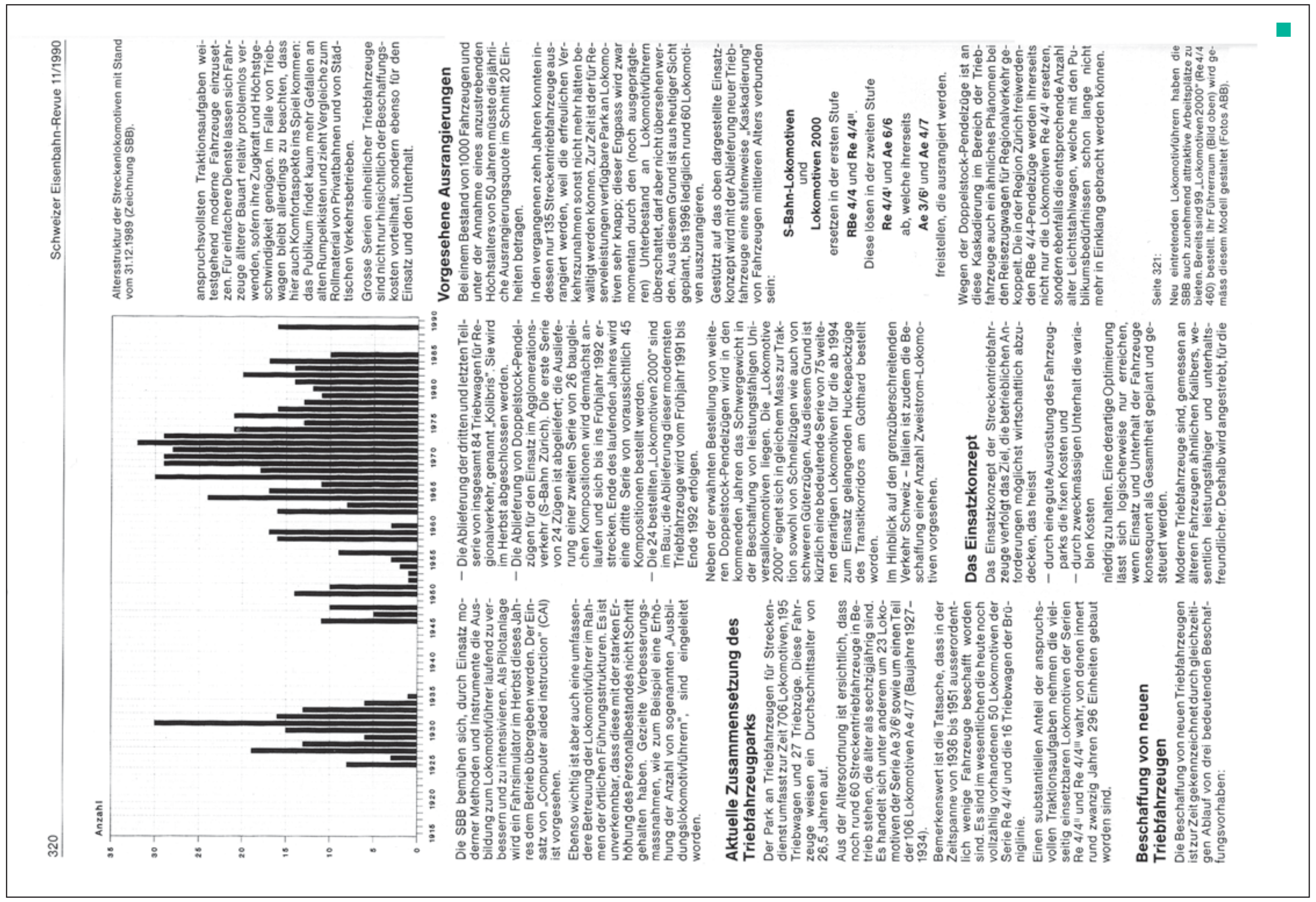
dementsprechend jährlich annähernd 200 Lokomotivführer rekrutiert. Seit 1988 werden pro Jahr rund 400 Anwärter eingestellt. Dieser massive Anstieg ist zum Teil eine indirekte Folge der unausgeglichenen Altersstruktur des Lokomotivpersonals (siehe Abbildung). Die im Herbst 1987 von den Eidgenössischen Räten beschlossene Einführung des flexiblen Altersrücktritts ab 1988 hat sich bei den Lokomotivführern entsprechend stark ausgewirkt.

Für die nächsten Jahre sind folgende Rekrutierungskontingente für Lokomotivführer vorgesehen:

1991	400
1992	300
1993	250
1994	250

Der aktuelle Trend zur Teilzeitbeschäftigung, der in zunehmendem Mass auch bei jungen Mitarbeitern festgestellt werden kann, ist berücksichtigt worden.





Modulare Ausbildung von Lokführern SBB P

Stellungnahme VSLF; Februar 2010

Aufteilung des Lokpersonals SBB Personenverkehr in Fern- und Regionalverkehr

Die Leitung Zugführung SBB untersucht die Aufteilung des Lokpersonals des Personenverkehrs auf den Fern- und den Regionalverkehr. Der VSLF hat zu Präsentation zusammengestellt, um die Vor- und Nachteile dieser Aufteilung aufzuzeigen. Diese Präsentation wurde dem Leiter SBB P und SBB P RV zuhanden der Konzernleitungssitzung, welche über ein neues Konzept Regionalverkehr entscheidet, abgegeben (Red.).

Ausgangslage

Die VTE 2010 regelt die Lokführerausbildung für die EVU's verbindlich. Diese Verordnung unterscheidet nicht zwischen Regional- und Fernverkehrslokführern.

Das Grundwissen zum Lokführer muss in jedem Fall vollumfänglich vermittelt und geprüft werden (mit Ausnahme ETCS- und Cargo Modul).

Einsparungen können somit nur gemacht werden, indem weniger Fahrzeuge instruiert werden, was gleichzeitig den Einsatz des Lokführers einschränkt und Arbeiten in anderen Depotstandorten erschwert (Streckenkenntnisse durch Begleitung während der Ausbildung sind gratis!).

Vorteile der modularen Ausbildung

- Die Ausbildungszeit verkürzt sich um maximal 10-15% aufgrund geringfügiger Einsparungen bei Fahrzeug- und Streckeninstruktionen. Flexibler Einsatz ist nicht mehr möglich.
- Corporate Identity ist evtl. höher.
- Der geplante Einsatz ist produktiv und wirtschaftlich.
- Der Regionalverkehr kann sehr produktiv betrieben werden.
- Der Lokführer Fernverkehr hat kleinere Anforderungen als der Lokführer im Regionalverkehr.

Nachteile der modularen Ausbildung

- Der flexible Einsatz ist im Depot, bei Einsätzen in anderen Depots und bei Betriebsstörungen nicht mehr gewährleistet.
- Corporate Identity wird durch beschränkten Einsatz und somit fehlender Motivation nicht erreicht.
- Produktivitätsverlust durch grössere Lokführer-Reserven und Einsatzplanung.
- Fernverkehr kann nicht mehr produktiv betrieben werden.
- Der Lokführer Regionalverkehr hat grössere Anforderungen als der Lokführer Fernverkehr.
- Von SBB oder Personal gewünschte Depotwechsel verursachen grosse Kosten (Fz- und Streckeninstruktionen).
- Unter monotonen Einteilungen und Diensten leidet die Konzentration und damit die Sicherheit.
- Erhöhte Personalfluktuation (besonders bei den Jungen):
  - Ausbildungsaufwand steigt
  - Rekrutierungsaufwand steigt
- Flexible Einsätze bei Events und Extraleistungen werden erschwert.
- Widerstand beim Lokpersonal.

Überholte Strategie der modularen Ausbildung

- Die Auftrennung des Eisenbahnbetriebes dient den einzelnen Abteilungen, welche Mehrstellen generieren; die Division P und der Konzern SBB profitieren nicht.
- Die Flotte der SBB wird immer einheitlicher und besteht aus immer weniger Fahrzeugen.
- Gerade der flexible Einsatz des Lokpersonals ist der Erfolg der grossen Produktivität von SBB P, Vergleiche mit dem Ausland bestätigen dies.
- Die BLS produziert die Lokführer-Leistungen aus einer Hand, trotz grossen Unterschieden im Verkehr (Transitgüterverkehr / S-Bahn Bern) mit Erfolg.
- Im Herbst 2009 hatten SBB P und SBB Cargo gegenseitig Teilzeitangebote für das Lokpersonal gemacht, um eine erhöhte Flexibilität zu erreichen. Der Widerspruch zur geplanten modularen Ausbildung ist offensichtlich und bedarf Erklärungen.

Fragen zur Strategie der modularen Ausbildung

- Kann sich die SBB demotivierte Lokführer leisten?
- Kann sich die SBB grosse Synergieverluste leisten?
- Kann sich die SBB unattraktive Arbeitsplätze leisten?
- Kann sich die SBB schlecht ausgebildete Lokführer leisten?

Anteil Fernverkehr an der jetztigen Ausbildung

Entfällt die Fernverkehrsausbildung, entfallen auch 20 Tage Fahrtraining, dies entspricht einem Wegfall von 33% des gesamten Fahrtrainings.

Bemerkungen VSLF zur Strategie der modularen Ausbildung

Der VSLF hat zu modularen Ausbildungen Hand geboten, da modulare Ausbildungen im Interesse der Ausbildung und der Sicherheit sinnvoll sein können.

Der Zeitraum bis zum Erreichen des Depotprofils (alle Fahrzeuge und Linien ausser Spezialfahrzeugen pro Depot) muss bekannt, und im Zeitraum von 2 Jahren erreicht sein.

Bereits im Februar 2009 wurde durch P-OP-ZF bekannt gegeben, dass die Ausbildung im Regionalverkehr mit späterer Ausbildung im Fernverkehr bereits beschlossen ist.

An der Retraite SBB P im Herbst 2009 wurde vereinbart, dass alle Lokführer jeweils auf das jeweilige Depotprofil (alle Fahrzeuge und Linien ausser Spezialfahrzeugen) ausgebildet werden.

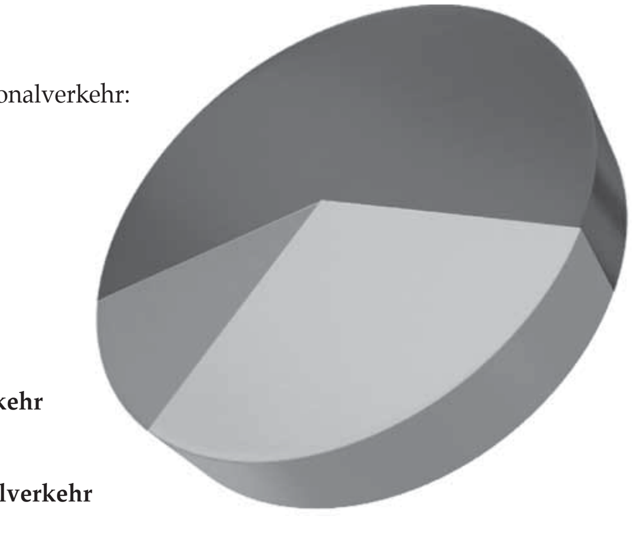
Am 4. Januar 2010 wurde der VSLF informiert, dass eine modulare Ausbildung mit unterschiedlichen Modulen pro Standort beschlossen wurde.

Beispiel Depot Brugg

Ausbildung total:
205.5 Tage

Basisausbildung und Regionalverkehr:
181 Tage (88%)

Ausbildung Fernverkehr:
24.5 Tage (12%)



Basisausbildung 122 Tage (59%)

Ausbildung Fernverkehr 24.5 Tage (12%)

Ausbildung Regionalverkehr 59 Tage (29%)

Der europäische Triebfahrzeugführerschein

Corinna Bonati, DB AG, Verkehrspolitik Europa (MPE), Berlin/Brüssel & Silke Streichert, DB Mobility Logistic AG, Personal-Programme und Projekte (HZ), Berlin

Erstveröffentlichung in
Deine Bahn.
Ausgabe 00/2008.
Der Zweitabdruck erfolgt mit freundlicher Genehmigung der Bahn Fachverlag GmbH (www.bahn-fachverlag.de)

Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG in nationales Recht

Die Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern war bis zum 4. Dezember 2009 in nationales Recht umzusetzen. Dieser Beitrag gibt einen Überblick über die Entstehung der Richtlinie und die Struktur des einzuführenden «Europäischen Zertifizierungssystems» für die Zulassung von Triebfahrzeugführern. Dabei werden ausgewählte Aspekte der mit der Umsetzung in nationales Recht verbundenen Veränderungen und der zukünftigen Weiterentwicklung in ihrem europäischen Zusammenhang beleuchtet.

Der Schienenverkehr ist tief greifenden Veränderungen unterworfen, die zu einem großen Teil durch Maßnahmen auf EU-Ebene ausgelöst wurden. Zentrale Elemente der EU-Politik zur Entwicklung eines europaweit integrierten Marktes für Schienenverkehrsleistungen bilden die schrittweise Öffnung der nationalen Eisenbahnmärkte für den Wettbewerb sowie die technische und betriebliche Harmonisierung der nationalen Eisenbahnsysteme.
Im Schienengüterverkehr sind die Märkte seit Januar 2007 EU-weit vollständig liberalisiert. Für den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr werden die Bahnnetze ab 2010 geöffnet sein. Die Erweiterung der Marktzugangsrechte ermöglicht es den Eisenbahnverkehrsunternehmen zunehmend internationale Schienenverkehre durchzuführen. Hierdurch steigt auch der Bedarf an international zugelassenem Personal. Im Gegensatz zum Führerschein im Straßenverkehr ist der Triebfahrzeugführerschein eines Landes heute jedoch nicht automatisch europaweit anerkannt. Vielmehr gibt es in 25 der EU-Mitgliedstaaten unterschiedliche Anforderungen und Verfahren für die Zulassung von Triebfahrzeugführern. Hierdurch entstehen den Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr zusätzliche operative und administrative Kosten.
Vor diesem Hintergrund ist im Oktober 2007 im Rahmen des dritten Eisenbahnpakets die Richtlinie 2007/59/EG «über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen» in Kraft getreten. Zentrales Element ist die Ausgabe eines europaweit anerkannten Europäischen Triebfahrzeugführerscheins. Die Richtlinie soll dazu beitragen, den grenzüberschreitenden Personaleinsatz zu erleichtern und die Arbeitnehmerfreizügigkeit im Eisenbahnsektor zu verbessern.
Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die Vorgaben der Richtlinie bis zum 4. Dezember 2009 in nationales Recht umzusetzen.
Die Bestimmungen der Richtlinie sind das Ergebnis eines fünfjährigen europäischen Gesetzgebungsprozesses, der unterschiedlichen Betriebssystemen und Verfahren in den Mitgliedstaaten Rechnung trägt.
Die Ausgabe der Triebfahrzeugführerscheine ist schrittweise vorgesehen. Entsprechend der primären Intention, den grenzüberschreitenden Personaleinsatz zu erleichtern, sollen zunächst die grenzüberschreitend eingesetzten Triebfahrzeugführer gemäß der EU-Richtlinie ausgebildet und zertifiziert werden. Nach aktuellem Kenntnisstand wird dies ab Ende 2011 verpflichtend sein.
Neben der Umsetzung in nationales Recht durch die Mitgliedsstaaten hat die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) mehrere, den Umsetzungsprozess beeinflussende Aufträge erhalten. Diese Arbeiten sind teilweise noch nicht abgeschlossen.

Einsatz erleichtern

Für den Zugang zur Infrastruktur benötigt das Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß EU-Sicherheitsrichtlinie eine Sicherheitsbescheinigung.
In diesem Rahmen sind auch die Nachweise für die Befähigung des eingesetzten Personals zu dokumentieren. Für die Zulassung muss ein Triebfahrzeugführer alle zum Befahren der Infrastruktur eines anderen Mitgliedstaates erforderlichen technischen und betrieblichen Anforderungen erfüllen, die in den einzelnen Mitgliedstaaten große Unterschiede aufweisen. Heute verfügt ein Triebfahrzeugführer daher häufig zusätzlich über den jeweiligen nationalen Führerschein des Landes, in dem er eingesetzt wird. In der Praxis üblich ist es aber auch, dass Triebfahrzeugführer an der Grenze ausgetauscht werden müssen. Das kann die Personalplanung für die Unternehmen erschweren und zu Zeitverlusten an den Grenzen führen.
Durch bilaterale Vereinbarungen zwischen den Bahnen und verschiedenen Mitgliedstaaten konnten die Verfahren in der Vergangenheit zwar bereits beschleunigt werden. Diese Initiativen haben aber auch gezeigt, dass es sinnvoll ist, ein europaweit einheitliches, transparentes und objektives Verfahren in der EU zu etablieren.
Ziel der Einführung einer europaweit gültigen Fahrerlaubnis für Triebfahzeugführer ist es, den internationalen Personaleinsatz zu erleichtern und den Erhalt der Sicherheitsbescheinigung zu beschleunigen. Hierdurch soll die Effizienz des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs in einem liberalisierten Binnenmarkt unter Gewährleistung des bestehenden hohen Sicherheitsniveaus verbessert werden.

Abbildung 1: Geltungsbereich der Richtlinie 2007/59/EG zum «EU-Triebfahrzeugführerschein»

Richtline 2007/59/EG		
Auf wen findet die RL Anwendung?	**Was wird geregelt?**	**Welche Zuständigkeiten und Verfahren gibt es?**

Die Richtlinie gilt grundsätzlich
- nur für Triebfahrzeugführer (Tf)
- sowohl im internationalen als auch nationalen Verkehr
	Die Richtlinie bestimmt
	- die Ausgabe eines europ. Lokführerscheins
	  - Fahrerlaubnis
	  - harmonisierte Zusatzbescheinigung
	- die Harmonisierung der allgemeinen Mindestanforderungen
	- die fachlichen Mindestanforderungen an Tf bzw. Ziele der Ausbildung
		Die Richtlinie regelt
		- die Aufgaben und Verantwortung der Beteiligten
		- die Verfahren zur Prüfung und Zulassung von Tf
		- die Verfahren zwischen Behörden verschiedener Mitgliedsstaaten sowie Behörden und Unternehmen

Das neue System soll es den Unternehmen darüber hinaus erleichtern, eigenständig Personal für den Einsatz in einem anderen EU-Mitgliedsstaat zu rekrutieren und entsprechend auszubilden.
Die Ausgabe des europäischen Triebfahrzeugführerscheins soll auf der Basis harmonisierter allgemeiner Mindestanforderungen wie Alter, Grundausbildung und medizinische Eignung sowie definierter fachlicher Mindestkenntnisse erfolgen. Neu ist die «behördliche Komponente». Die Richtlinie legt im Grundsatz die Zuständigkeiten und Verfahren zwischen allen Beteiligten, insbesondere zwischen Unternehmen und nationalen Behörden sowie den Behörden anderer Mitgliedsstaaten fest (Abbildung 1). Wesentliche Elemente des neuen Verfahrens für die Zulassung von Triebfahrzeugführern sind außerdem erhöhte Transparenz und Objektivität.

Vereinbarung der Sozialpartner

Es ist häufig die Frage gestellt worden, in welchem Zusammenhang der neue «EU-Triebfahrzeugführerschein» auf Basis der Richtlinie zu der zwischen den Europäischen Sozialpartnern – dem Europäischen Eisenbahnverband bzw. der «Community of European Railway and Infrastructure Companies» (CER) und dem Europäischen Dachverband der Transportarbeitergewerkschaften bzw. der «European Transport Workers' Federation» (ETF) – abgeschlossenen Vereinbarung «über die Einführung einer Europäischen Fahrerlaubnis für Lokführer im grenzüberschreitenden Einsatz» vom 27. Januar 2004 steht. CER und ETF haben sich in dieser Vereinbarung über europaweit gültige Eignungsvoraussetzungen und Mindestanforderungen an fachliche Kompetenzen von Triebfahrzeugführern geeinigt. Diese Ergebnisse bilden neben den Vorgaben der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) Verkehrsbetrieb und -steuerung, die auf Basis der europäischen Interoperabilitäts-Richtlinien erlassen wurde, die Grundlage für die Bestimmungen der Richtlinie 2007/59/EG zu den allgemeinen Mindestanforderungen (zum Beispiel in Bezug auf die medizinische Eignung) und beruflichen Kenntnissen.
Die Vereinbarung der Sozialpartner hat damit einen wichtigen Beitrag zu der Entwicklung der EU-Richtlinie geleistet. Der Führerschein der Sozialpartner kann jedoch den auf Basis der EU-Richtlinie einzuführenden Triebfahrzeugführerschein nicht ersetzen, denn die Sozialpartnervereinbarung kann als bilaterales Verhandlungsergebnis keine rechtliche Verbindlichkeit im Rahmen des personellen Netzzugangs entfalten. Das heißt, dass derzeit weiterhin sämtliche nationale Anforderungen aller betroffenen Mitgliedstaaten eingehalten werden müssen. Eine wesentliche Erleichterung für den grenzüberschreitenden Verkehr kann nur durch eine gegenseitige Anerkennung der Führerscheine durch die Mitgliedstaaten erreicht werden. Voraussetzung hierfür ist das wechselseitige Vertrauen der Mitgliedstaaten in die aus Sicherheitsgründen zwingend erforderliche Eignung und dauerhafte Qualifikation der Triebfahrzeugführer sowie die Richtigkeit der Dokumente. Seitens der EU wurde daher von Beginn an ein europäisches Gesetz und die Einführung eines Zulassungsverfahrens mit einem staatlichen, behördlichen Element für unerlässlich gehalten.

Abbildung 2: Der EU-Triebfahrzeugführerschein ist zweistufig aufgebaut

	Fahrerlaubnis	Zusatzbescheinigung (hZB)

Ausgabe	- durch zuständige **Behörde** (in D: EBA), aber **Möglichkeit der Delegation** auf Unternehmensebene!
	- bestätigt:
	  - **allgemeine Mindestanforderungen:**
	  - medizinische Anforderungen
	  - Grundausbildung
	  - Mindestalter
	  - **allgemeine berufliche Kenntnisse**
		- durch **Arbeitgeber** (EVU/EIU)
		- bestätigt die Zulassung des TF für
		  - bestimmte Eisenbahn-Fahrzeuge
		  - bestimmte Eisenbahn-Infrastruktur

Geltungsbereich	- gesamte EU (gegenseitige Anerkennung)	- für ausgewiesene Infrastrukturen und Fahrzeuge
Eigentum	- gehört dem Triebfahrzeugführer, bleibt auch nach Verlassen des Unternehmens gültig	- gehört dem Arbeitgeber - TF hat Anspruch auf beglaubigte Kopie bei Wechsel
Gültigkeit	- 10 Jahre vorbehaltlich regelmäßiger Überprüfungen	- Keine Befristung - verliert Gültigkeit bei Arbeitgeberwechsel + Nichterfüllen bestimmter Prüferfordernisse

Zweiteiliges EU-Dokument

Die Führerscheine werden heute durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgegeben, die überwiegend auch über die entsprechenden Ausbildungseinrichtungen verfügen. Um die gegenseitige Anerkennung zu ermöglichen, besteht der Ansatz des EU-Systems in einer «Garantenfunktion» der national zuständigen (Sicherheits-) Behörde für den Führerschein gegenüber den Behörden anderer Mitgliedstaaten. Ursprünglich hatte die EU-Kommission daher geplant, dass die Triebfahrzeugführerscheine künftig generell durch eine Behörde ausgegeben werden sollten. Hiermit wäre jedoch eine umfassende Aufgabenverlagerung von den Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die national zuständige Behörde verbunden gewesen. Die Bahnunternehmen hatten demgegenüber große Bedenken vorgebracht: Mit der Führerscheinerteilung sind zahlreiche und teilweise komplexe Prozesse verbunden, wie die Personalverwaltung und die Aktualisierung der Dokumente gerade betreffend eine Zulassung für bestimmtes Rollmaterial und Infrastrukturen. Die zusätzliche Schnittstelle zur Behörde würde daher einen administrativen Aufwand verursachen, der die Einsatzplanung erheblich gefährdet.
Die EU-Kommission hat diesen Bedenken unter anderem dadurch Rechnung getragen, dass sie ein zweigeteiltes Dokument vorgeschlagen hat. Mit der Fahrerlaubnis, die im Grundsatz von der zuständigen nationalen (Sicherheits-) Behörde ausgestellt wird, wird bestätigt, dass der Triebfahrzeugführer zum Beispiel über die Mindestanforderungen in Bezug auf Alter (mindestens 20 Jahre im internationalen Verkehr), die physische und psychische Eignung und allgemeine berufliche Fähigkeiten verfügt. Die harmonisierte Zusatzbescheinigung (hZB) wird vom beschäftigenden Unternehmen ausgegeben und weist die Infrastrukturen und das rollende Material aus, die der Triebfahrzeugführer fahren darf (Abbildung 2).
Über die Zweiteilung des Dokuments hinaus ermöglichen weitreichende Delegationsbefugnisse eine praktikable Ausgestaltung der Vorgaben. Fast alle Aufgaben, die mit der Fahrerlaubnis verbunden sind, können auf Dritte bzw. die beschäftigen-

Wissen heißt Vorsprung

Deine Bahn.

Ihre Fachzeitschrift für fundiertes Bahnwissen

- Berufliche Information zu Bahnbetrieb, Bahntechnik und Karriere
- 12 Hefte pro Jahr plus Online-Archiv und Diskussionsforum

www.deine-bahn.de

den Unternehmen übertragen werden.

Nationale Register

Damit die zuständige nationale Behörde ihre Funktion als «Garant» wahrnehmen kann, sieht die Richtlinie außerdem vor, dass die Mitgliedstaaten nationale Register über die ausgegebenen Fahrerlaubnisse einzurichten haben. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber sind ergänzend hierzu zum Führen von Registern der harmonisierten Zusatzbescheinigungen verpflichtet. Sie müssen mit der zuständigen Behörde zusammen arbeiten und Informationen und Daten zur Verfügung stellen. Dahinter steht, dass die Behörde die Aufsicht und Kontrolle über die ordnungsgemäße Qualifikation durch die Unternehmen sicherstellen soll. Zudem muss die Behörde ggf. gegenüber den Behörden anderer Mitgliedstaaten Auskunft über einen Triebfahrzeugführer geben können.

Die Spezifikationen der Parameter für die Register wurden von der ERA erarbeitet und haben den Weg durch die europäischen Instanzen weitgehend genommen. Die Veröffentlichung der Kommissionsentscheidung zu diesem Thema wird in Kürze erwartet. An die Festlegung der Eckdaten für die Register sind auch die Fristen für die schrittweise Einführung der Triebfahrzeugführerscheine gekoppelt (Artikel 37 der Richtlinie).

Die von der ERA erarbeiteten Parameter für die Register sind technische Vorgaben zu den Inhalten. Damit sind keine Vorgaben für die Mitgliedsstaaten verbunden, die die Führung der Register und die Möglichkeiten zur Delegation betreffen. Aus Sicht der DB ist es in diesem Zusammenhang entscheidend, dass bewährte Prozesse weitestgehend beibehalten werden können und keine Dopplung von Registern im Sinne von doppelten Personalverwaltungssystemen – also bei den Unternehmen und zusätzlich bei der Behörde – etabliert werden.

Delegationsbefugnisse

Die Richtlinie sieht die Möglichkeit vor, bürokratiearme und kostengünstige Lösungen zu entwickeln. Um eine praktikable Umsetzung der Vorgaben in nationales Recht zu gewährleisten, räumt die Richtlinie den Mitgliedstaaten umfangreiche Gestaltungsmöglichkeiten ein. Flexibilität für die Ausgestaltung des Verhältnisses zwischen Unternehmen und Behörde wird insbesondere durch die Systematik der Richtlinie gewährt. So werden der Behörde – im Sinne der beschriebenen «Garantenfunktion» – im Grundsatz zahlreiche Aufgaben übertragen. Die Wahrnehmung dieser Aufgaben kann aber im Rahmen der nationalen Ausgestaltung weitreichend auf Dritte übertragen werden. Zu den übertragbaren Aufgaben gehören auch die Ausstellung der Fahrerlaubnis und die hiermit verbundene Führung der Register. Nicht übertragbar sind die Aufgaben zur Aussetzung und Entziehung der Fahrerlaubnis, die Aufforderung zur Entziehung der Zusatzbescheinigung sowie die Festlegung nationaler Kriterien für die Prüfer. Von der Delegationsbefugnis ausgenommen sind darüber hinaus Aufgaben, die zentrale Kontrollfunktionen der Behörde betreffen, d.h. die Aufsicht über die Unternehmen und die Überwachung der Verfahren, die die dauerhafte Qualifikation der Triebfahrzeugführer und die Richtigkeit der Dokumente gewährleisten.

Eine Ausnutzung der Delegationsmöglichkeiten im Rahmen der nationalen Umsetzung wäre sinnvoll, da die Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß der EU-Sicherheitsrichtlinie bereits ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten haben. In diesem Rahmen müssen die etablierten Prozesse jederzeit gewährleisten, dass ein Triebfahrzeugführer über alle erforderlichen Voraussetzungen für seinen Einsatz verfügt. In diesem Rahmen wird auch sichergestellt, dass zum Beispiel notwendige Wiederholungsprüfungen und Kontrollen durchgeführt werden. Die Abnahme des Systems durch die nationale Sicherheitsbehörde bietet zudem die Gewähr, dass die Prozesse den europäischen Anforderungen entsprechen.

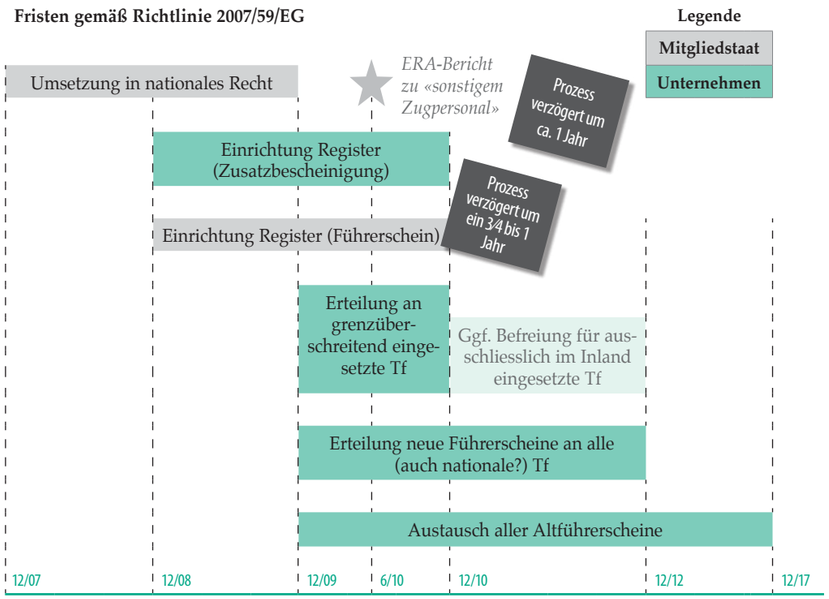
Zulassungskriterien

Die Anhänge der Richtlinie 2007/59/EG spezifizieren die Inhalte der Führerscheindokumente, die medizinischen und fachlichen Anforderungen sowie die Frage der Häufigkeit der Prüfungen. Wichtig für deren Verständnis ist es, dass diese nicht auf eine inhaltliche Harmonisierung der netz- und einsatzspezifischen Anforderungen abzielen. Die Harmonisierung der technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen in den Eisenbahnsystemen der Mitgliedsstaaten ist ein ständiger Prozess, der von der ERA im Auftrag der EU-Kommission vorangetrieben und noch lange Zeit in Anspruch nehmen wird.

Die fachlichen Anforderungen, die ein Triebfahrzeugführer erfüllen muss, sowie die Methoden und Inhalte der Ausbildung sind in den Anhängen der Richtlinie daher recht allgemein beschrieben. Die Beschreibungen basieren im Wesentlichen auf der erwähnten Sozialpartnervereinbarung unter Berücksichtigung des damaligen Standes der TSI Verkehrsbetrieb und -steuerung. Das Verhältnis zwischen TSI und Anhängen der Richtlinie war ein wesentlicher Diskussionspunkt im europäischen Gesetzgebungsprozess. Im Ergebnis ist es nunmehr Aufgabe der ERA, Konsistenz zwischen den Anhängen der Richtlinie 2007/59/EG und der TSI herzustellen. Sie hat im Juli 2009 ihre diesbezüglichen Empfehlungen abgegeben.

Da die EU-Richtlinie Mindestkriterien festschreibt, können die Mitgliedsstaaten auch strengere Vorgaben für die fachlichen Anforderungen machen. Aber: Mit Inkrafttreten der EU-Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie sind die in einem Mitgliedstaat gemäß den Vorgaben der Richtlinie ausgestellten Führerscheine anzuerkennen.

Abbildung 3: Zeitplan für die Umsetzung der Richtlinie



Abnahme von Prüfungen
Wesentliches Element der europäischen Führerscheine ist, dass diese auf Basis europaweit angeglichener und transparenter Zulassungskriterien erstellt werden. Garantiert wird die Qualität der Ausbildung dadurch, dass zukünftig nur noch ausschließlich behördlich zugelassene, unabhängige Stellen und Personen die Prüfungen der Triebfahrzeugführer abnehmen dürfen. Bezogen auf die Infrastruktur müssen die Prüfer von dem Mitgliedstaat zugelassen sein, in dem sich die Infrastruktur befindet. Die Mitgliedstaaten haben Listen der zugelassenen Prüfer zu veröffentlichen. Die hiermit entstehende Transparenz wird es für die Unternehmen leichter machen, Triebfahrzeugführer für den Einsatz in einem anderen Mitgliedstaat ausbilden zu lassen.

Bildungseinrichtungen
Das gleiche Ziel wird mit der Zulassung von Ausbildungseinrichtungen verfolgt. Für Ausbildungsaufgaben im Bereich der allgemeinen beruflichen Fertigkeiten und Kenntnisse werden durch die nationalen Sicherheitsbehörden Ausbildungseinrichtungen zugelassen, die einen diskriminierungsfreien Zugang gewährleisten müssen. Hierzu können auch eisenbahninterne Ausbildungseinrichtungen gehören. Auf EU-Ebene werden derzeit durch die ERA die Anforderungen an die Akkreditierung von Trainingscentern spezifiziert.
Diese Öffnung und Transparenz soll es Eisenbahnverkehrsunternehmen auch erleichtern, ihre Triebfahrzeugführer in geeigneten Schulungseinrichtungen für den Einsatz in einem anderen Mitgliedstaat ausbilden zu lassen.

Laufende Arbeiten bei der ERA
Wie bereits an verschiedenen Stellen erwähnt, hat die ERA eine Vielzahl von Aufträgen erhalten, die sich unmittelbar aus der Richtlinie 2007/59/EG ableiten. Hierzu wurden mehrere Arbeitsgruppen eingerichtet. Diese Aufgaben umfassen die Definition der Basisparameter für die Register, die Anforderungen und Layouts für die Dokumente Führerschein und harmonisierte Zusatzbescheinigung, deren zertifizierte Kopie sowie entsprechende Antragsformulare. Neben der bereits erwähnten Konsistenzprüfung zwischen der TSI Verkehrsbetrieb und -steuerung und der Richtlinie 2007/59/EG in Bezug auf die Anforderungen an Triebfahrzeugführer werden bei der ERA derzeit noch die Mindestanforderungen an die Sprachkompetenz diskutiert. Erarbeitet werden außerdem Kriterien für die Unabhängigkeit von Prüfungen und die Auswahl von Prüfern. Zum letzten Punkt will die ERA Anfang 2010 einen Bericht vorlegen.
Aus der ERA-Verordnung ergibt sich zudem die Aufgabe der Erarbeitung eines Systems zur «Akkreditierung von Trainingszentren», für das im Juni 2009 ein Zwischenbericht vorgelegt wurde.
Die Arbeitsgruppen konnten ihre Arbeit bei einigen wesentlichen Aufgabenstellungen – insbesondere die Festlegung der Eckdaten für die Register und Führerscheinformate – nicht fristgerecht abschließen, was eine Verzögerung der gesamten Fristenkette zur Einführung des EU-Triebfahrzeugführerscheins bedeutet.
Der Vorschlag der Kommission hatte ursprünglich vorgesehen, auch das sonstige Zugpersonal, das sicherheitsrelevante Tätigkeiten ausübt, in den Anwendungsbereich der Richtlinie einzubeziehen. Dieser Ansatz war im Verfahren heftig umstritten, da das System der Richtlinie (Verfahren und Ausgabe eines EU-Führerscheins) auf Triebfahrzeugführer zugeschnitten ist, die in besonderem Maße für die Sicherheit verantwortlich sind. Da in den Mitgliedstaaten der EU erhebliche Unterschiede bei den Aufgabenbeschreibungen und Verantwortlichkeiten der sonstigen Personale an Bord des Zuges bestehen, hat man sich dafür entschieden, dass die ERA zunächst einen Bericht erstellen und eine entsprechende Empfehlung abgeben soll. Auf dieser Basis soll entschieden werden, ob es zusätzlicher Regelungen für die Zulassung des sonstigen Zugpersonals bedarf. Dieser Bericht wird – etwa um ein Jahr verzögert – frühestens Ende des ersten Halbjahres 2010 zu erwarten sein.

Fristen der Umsetzung
Die Zeitplanung für die Ausgabe der Triebfahrzeugführerscheine in der Richtlinie ist an die Festlegung der Eckdaten für die Führerscheinregister gekoppelt (Abbildung 3). Die Frist für die Ausgabe der ersten Führerscheine gemäß EU-Richtlinie an die grenzüberschreitend eingesetzten Triebfahrzeugführer läuft bis Ende 2011.
Ab 2013 würde entsprechend dieser Fristenkette die Erteilung aller Neu-Führerscheine an alle Triebfahrzeugführer erfolgen, also auch an solche im rein nationalen Einsatz – es sei denn, die Bundesregierung stellt einen erfolgreichen Antrag auf Ausnahme dieser Personengruppe aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie. Die Entscheidung hierüber trifft die EU-Kommission, die eine Empfehlung der ERA auf Basis einer Kosten-Nutzen-Analyse erhält. Bis Ende 2018 müssten dann auch alle Altführerscheine umgetauscht werden, sofern nicht eine Verlängerung des Übergangszeitraumes zugelassen wurde.

Umsetzung in Deutschland
Die Umsetzung der Richtlinie in Deutschland startete im Dezember 2008 mit einer Verbandsanhörung zum 6. Änderungsgesetz des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Hierbei ging es insbesondere um die Bestätigung der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) für die von der Richtlinie vorgesehenen Aufgaben – mit Delegationsmöglichkeit auf Dritte. Nach Zustimmung des Bundestages und des Bundesrates erfolgte die Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt am 4. August 2009 als «Sechstes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 30. Juli 2009».
Das Bundesverkehrsministerium hatte im Rahmen der Verbandsanhörung bereits in einem Eckpunktepapier umrissen, wie die weitere Umsetzung mittels einer Mantelverordnung vorgesehen ist. Dieser Verordnung soll aus folgenden Elementen bestehen:
- Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfVO),
- ggf. Änderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),
- Änderungen der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

Zudem war eine gesonderte Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung geplant, die durch die Sicherheitsbehörde erlassen werden soll.
Der Referentenentwurf zur Mantelverordnung wird noch für Herbst 2009 erwartet. Im Rahmen von Länder- und Verbandsanhörungen werden die von den Regelungen betroffenen Vertreter noch einmal Gelegenheit haben, zu den Umsetzungsvorschlägen Stellung zu nehmen. Im Anschluss muss der Bundesrat der neuen Verordnung zustimmen.

Ausblick
Die Eisenbahnunternehmen haben ein hohes Interesse an einer praktikablen Ausgestaltung der Bestimmungen der EU-Richtlinie 2007/59/EG in Deutschland. Grundsätzlich sollte Bewährtes aus der gängigen und erfolgreichen Praxis – basierend auf den allgemein anerkannten VDV-Schriften 753 (Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie), 754 (Befähigung von Mitarbeitern im Bahnbetrieb), 714 (Tauglichkeiten und geistige Eignung) und 755 (Streckenkenntnis) – bewahrt werden.
Sobald die nationale Umsetzung der Richtlinie abgeschlossen und die ERA-Arbeiten noch weiter fortgeschritten sind, wird an dieser Stelle ein Update zum Thema EU-Triebfahrzeugführerschein erfolgen; wenn möglich bereits verbunden mit ersten Erfahrungen – aus Deutschland und anderen EU-Mitgliedsstaaten. ■

Die Richtlinie 2007/59/EG ist im Internet unter folgender Kurz-URL nachzulesen: http://bit.ly/6WHZDw

Das absolute Gleisversicherungssystem der SBB

Markus Maron & Rudolf Beda; Verm. Ing. HTL, Projektleiter Geomatik, Arbeitsgruppe Entwicklung Toporail SBB AG

Dieser Artikel ist erschienen in der Fachzeitschrift Geomatik Schweiz (www.geomatik.ch). Wir danken den Autoren Herrn Rudolf Beda und Herrn Markus Maron von SBB-Infrastruktur sowie Herrn Thomas Glatthard, dem Chefredaktor von Geomatik Schweiz für die grosszügige Erlaubnis, diesen nachdrucken zu dürfen.

Im Jahr 1987 hat die SBB beschlossen, das herkömmliche, relative Rückversicherungssystem Hallade durch ein neues, absolutes Gleisversicherungssystem NGV zu ersetzen. Das neue System erlaubt eine automatisierte Steuerung von Gleisbaumaschinen und den Einsatz von einfachen Hilfsmitteln zur Absteckung und Überprüfung der Infrastruktur- und Gleisanlagen.
Etwa in dieselbe Zeit fällt die Entwicklung der SBB eigenen Trassierungssoftware TOPORAIL und der Start des Aufbaus der DfA (Datenbank der festen Anlagen), sowie die Entwicklung von PALAS, einem vollautomatischen Leit- und Messsystem für Gleisbaumaschinen der Firma J.Müller AG in Effretikon.
Der maschinelle Gleis- und Weichenunterhalt bei den immer kürzer werdenden Sperrpausen und die gleichzeitig verlangte hohe Gleislagegüte wären ohne dieses «Trio» kaum durchführbar, beziehungsweise zu erreichen.

Die «Neue Gleisversicherung» (NGV)

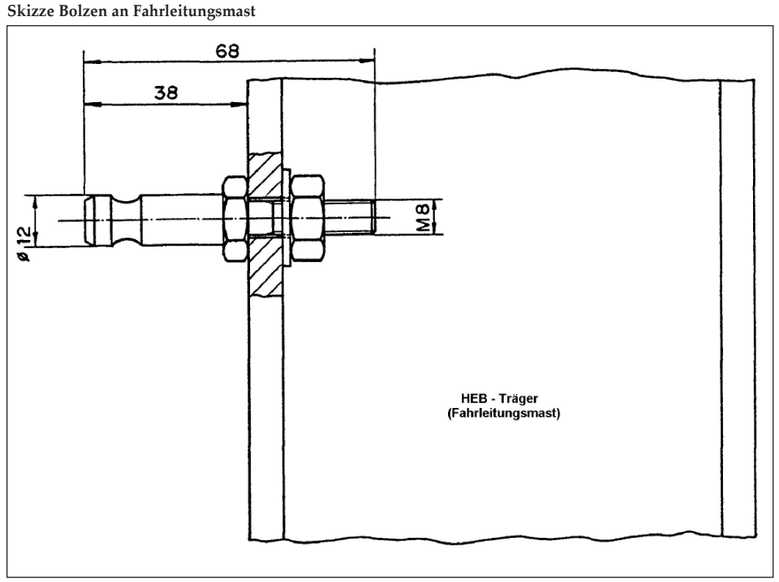
Einleitung
Die Fortschritte auf dem Gebiet der Steuerung von Gleisbau- und Gleisunterhaltsmaschinen sowie im Bereich Informatik und Topometrie erlaubten die Entwicklung eines neuen Versicherungsverfahrens. Diese sogenannte Neue Gleisversicherung (NGV) basiert auf einem absoluten Referenzsystem; im Fall der SBB auf dem schweizerischen Landeskoordinatennetz. Die NGV erlaubt die geometrisch, dreidimensional definierte Linienführung eines Gleises mit höchster Genauigkeit in die Wirklichkeit zu übertragen. Weiter ermöglicht sie auch mit einfachen Hilfsmitteln des Unterhaltsdienstes die Gleislage zu überprüfen und die Solllage nötigenfalls abzustecken. Vor allem aber gestattet sie eine computergestützte Steuerung der Gleisstopfmaschinen.

Grundlage
Die Basis der NGV bilden die Gleisversicherungspunkte (Referenzpunkte). Diese metallenen Gleisversicherungsbolzen sind in festen Anlagenteilen wie Fahrleitungsmasten, Perronkanten, Tunnelgewölben, Widerlagern etc. in waagerechter Lage eingelassen (Abb. 1 und 2). Der eigentliche Referenzpunkt für Lage und Höhe wird durch das Zentrum des aufgesteckten Rundprismas der Firma Leica definiert. Der Bolzen dient somit eigentlich nur als Träger, respektive zur Zwangszentrierung der Mess- und Zieleinrichtungen. Anzustreben ist ein maximaler Punktabstand von 50-60m. Im Hinblick auf Kontrollmessungen mit der Lasermethode muss von Punkt zu Punkt eine Sichtverbindung bestehen.

Abb. 1

Lage- und Höhenmessung
Wie schon Eingangs erwähnt, dient das schweizerische Landeskoordinatennetz LV03 / LN02 mit seinen Lage- und Höhenfixpunkten (LFP1/2 und HFP1/2) als Bezugsnetz der NGV. Nach Möglichkeit werden auch die LFP3 / HFP3 Punkte einbezogen. Dies darf aber nicht zu lokalen Spannungen im Netz führen. Durch die Verknüpfung des NGV Netzes mit der amtlichen Vermessung erreichen wir eine hohe Nachbargenauigkeit zu Objekten und Bauten Dritter. Die Überführung ins LV95 Netz wird momentan Untersucht. Eine Transformation mit Fineltra würde die stetige Linienführung des Gleisnetzes zerstören und somit eine Neuberechnung auslösen.
Eine Überführung ins LN95 Netz ist im Moment nicht vorgesehen. Diese affine Transformation würde die stetige Linienführung des Gleisnetzes zerstören und somit eine Neuberechnung auslösen.
Die eigentliche Vermessung der NGV basiert auf dem klassischen, zwangszentriert gemessenen Polygonzug. Die Polygonpunkte werden im Normalfall nicht versichert, sind also reine Hilfspunkte. Wo immer möglich werden Lagenetze gemessen, vor allem in Bahnhöfen. Jeder neu zu bestimmende NGV Punkt wird mindes-

Abb. 2:
Skizze Bolzen an Fahrleitungsmast



tens zweimal von unterschiedlichen Stationspunkten gemessen. Zusätzlich werden zwischen den NGV Punkten bei paarweiser Versicherung (typischerweise Doppelspuren) wenn möglich die räumlichen Spannmasse gemessen. Diese Messung erfolgt aus Sicherheitsgründen mit dem Leica Disto oder ausnahmsweise mit dem Messband. Die Spannmasse fliessen auch in den Netzausgleich ein, um die Nachbargenauigkeit zu verbessern.
Die NGV Punkthöhe wird bei ca. 30-40% der Punkte mit einfachem technischen Nivellement bestimmt. Mittels eines Adapterstückes wird direkt die NGV Punkthöhe nivelliert. Die Höhe der übrigen Punkte wird zusammen mit der Lage trigonometrisch bestimmt. Als zusätzliche Rückversicherung der NGV Höhen werden Höhenbolzen in Abständen von 1-1.5 km entlang der Bahnlinie versetzt.
Gleichzeitig mit der Vermessung der NGV Punkte werden auch alle notwendigen Weichen- und Gleisachspunkte sowie die, für das freizuhaltende Lichtraumprofil, relevanten Zwangspunkte erfasst.

Auswertung
Die Auswertung erfolgt in drei Stufen.
Als Erstes werden die Nivellements ausgeglichen. Verlangt wird eine Genauigkeit von ±5mm/Km.
Im zweiten Schritt erfolgt eine Überprüfung der Messungen und Fixpunkte mittels herkömmlicher Polygonzugsberechnung. Im dritten Schritt erfolgt die Ausgleichsberechnung mit dem Ausgleichungsprogramm BETAN/NEPTAN der Firma Technet GmbH D-10777 Berlin.
Der zu erwartende einfache mittlere Fehler für die absolute Lage- und Höhenbestimmung beträgt nach unserer Erfahrung pro NGV Punkt weniger als ±5mm. Die Nachbargenauigkeit liegt bei ±2mm.
Sozusagen als Nebenprodukt aus der Netzberechnung fallen die Koordinaten der Detailpunkte (Gleise, Weichen, etc.) an. Die Fix- und NGV-Punkte werden zum Schluss in der Datenbank der festen Anlagen gespeichert. Von diesem Zeitpunkt an stehen sie allen Benutzern der SBB und autorisierten Gleisbauunternehmungen in der ganzen Schweiz zur Verfügung.

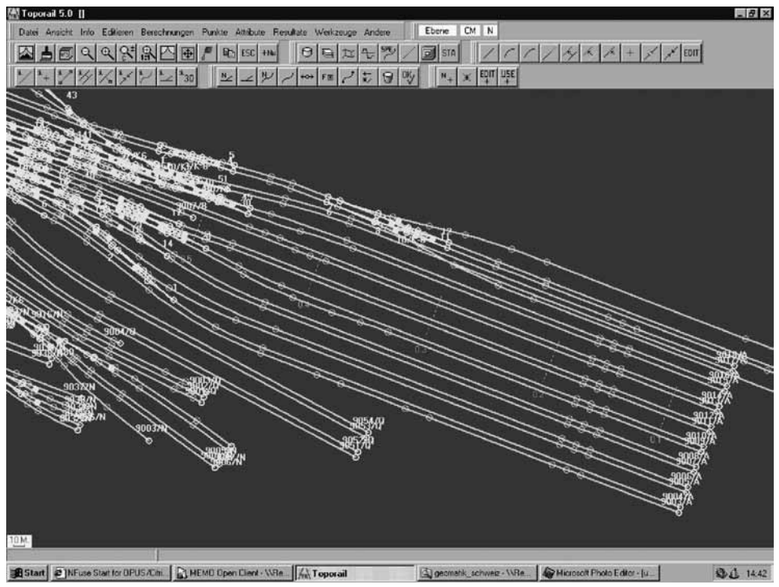
Nachführung der Gleisversicherung
Um die Nachführung, respektive die Erhaltung der Gleisversicherung zu gewährleisten hat die SBB ein Nachführungskonzept entwickelt.
In einem Reglement sind die verantwortlichen Personen und Fachdienste bezeichnet, die Meldewege samt zugehörigen Formular beschrieben und die entsprechenden Aufgaben zugewiesen. Die Aufgaben erstrecken sich von der Beobachtung und Inspektion über den Kleinunterhalt bis hin zum systematischen Unterhalt. Es wird grosser Wert darauf gelegt, dass jede Person die irgendwie mit der Gleisversicherung zu tun hat auch mitverantwortlich für deren Unterhalt ist. Es leuchtet ein, dass bei zur Zeit rund 125'000 Versicherungspunkten die Nachführung nicht vom Schreibtisch aus erledigt werden kann.

Trassierungsberechnung mit Toporail SBB

Die Realisierung von Eisenbahnprojekten und die Erhaltung der Bahninfrastruktur verlangen eine effiziente, kostengünstige und flexible Arbeitsweise. Das trifft insbesondere auch für die Planung und Projektierung zu. Hier leistet das Trassierungstool Toporail der SBB (Abb. 3) einen wirkungsvollen Beitrag.
Als Hilfsmittel für die Projektierung und die Erhaltung der Bahninfrastruktur unterstützt Toporail den Projektverantwortlichen im Bereich der Geometrie von Gleisanlagen, angefangen von der Grundlagenbeschaffung bis zur Ausführung, mit interaktiv-graphischen Funktionen wie unter anderem:
- Berechnung und Optimierung horizontalen und vertikalen Geometrie
- Berechnung der Überhöhung und überprüfen der Fahrdynamik
- Berechnung von Standart und Spezialweichen unter Berücksichtigung der Überhöhung
- Funktionen zur grafischen Konstruktion von Elementen und Punkten
- Projektdatenverwaltung: 4 Stati (Ist, Abbruch, Neu, Provisorisch), bis 99 Bauphasen
- Resultatausgabe in Form von Gleisprojektplänen, Gleisbaumaschinensteuerfiles und Listen
- Überprüfung des Lichtraumprofils in Tunnels und Unterführungen
- FeldModul für Absteckung und Kontrolle von Gleisen, Weichen, Bauwerksaxen, Punkten und Messdatenverarbeitung
- Schnittstelle zur Datenbank der festen Anlagen (DfA)

Entwicklung von Toporail
Gegen Ende der Achtzigerjahre begann die Entwicklung von Toporail im damaligen Geometerbüro Lausanne mit kleinen PC-Hilfsprogrammen. Die Entwicklung eigener Trassierungssoftware war damals nicht vorgesehen. Für den Aufbau der DfA wurde jedoch ein interaktiv-graphisches Trassierungsprogramm zur Berechnung des Gleis- und Streckennetzes gesucht. Man plante das in Zusammenarbeit mit Intergraph und anderen Bahnen anfangs der Neunzigerjahre entstandene InRail einzusetzen. Der Regressions-Algorithmus zur Berechnung der Trassierungselemente aus den aufgenommenen Gleis- und Weichenpunkten wurde damals von der SBB durch Herrn Jean-Jacques Stuby entwickelt und auf Bestellung von Intergraph in InRail eingebaut. Allerdings verlief dann die weitere Entwicklung von InRail für die SBB unbefriedigend. Aus diesem Grund wurde Toporail zu einem voll funktionsfähigen interaktiv-graphischen Trassierungswerkzeug ausgebaut.
Die aktuelle Version von Toporail ist vollständig in Delphi programmiert und enthält alle wichtigen Funktionen für die

Abb. 3:
Toporailbildschirm mit Gleisaxen im HB Zürich



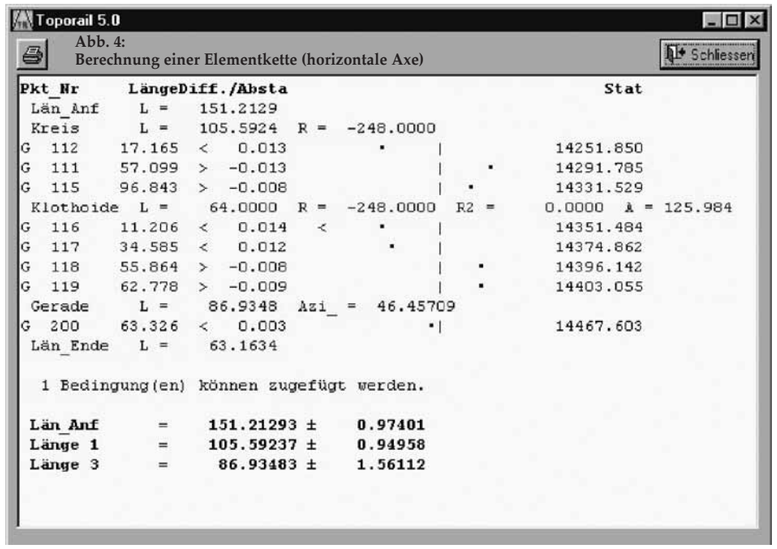
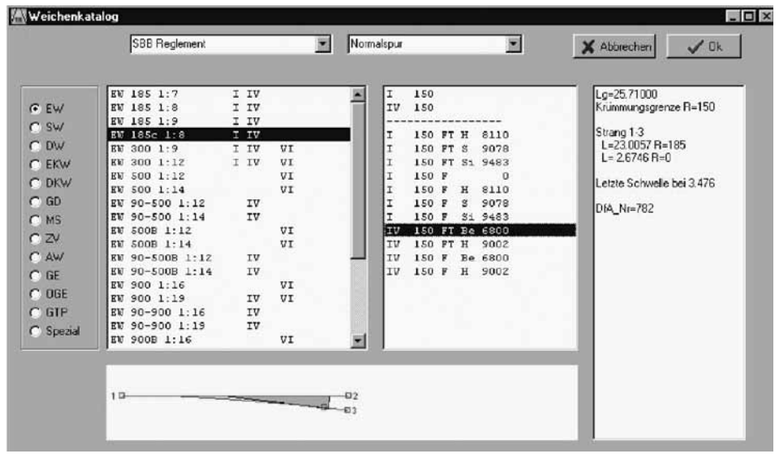


Abb. 4:
Berechnung einer Elementkette (horizontale Axe)

Berechnung von Gleisen und Weichen in Normal- und Meterspur, inklusive Funktionen zur Überprüfung der fahrdynamischen Grenzwerte. Die Weichenberechnung erfolgt mit Hilfe des integrierten Normweichenkatalogs der SBB und des VöV (Verband öffentlicher Verkehr) oder als Spezialweiche.
Toporail ist mehrsprachig. Eine französische und deutsche Version sind vollständig erarbeitet. Weitere Sprachversionen liegen teilweise vor (englisch, italienisch).
Toporail arbeitet unabhängig von einer bestimmten Datenbank. Die implemetierte Schnittstelle zur DfA ist aber für uns unerlässlich.
Toporail kann je nach Anwendungszweck unterschiedlich konfiguriert werden. Es sind zur Zeit folgende Einstellungen möglich:
- **Toporail Light:** Demo Version ohne Berechnungs-, Speicher- und Druckfunktionen. Es können einzelne Module frei gegeben werden. (Maschinensteuerdateien, Feldsoftware)
- **Toporail Standart:** Erlaubt alle Auswertungen und Punktberechnungen mit Speichern und Drucken. Keine Trassierungsberechnung möglich. Unterstützung der Schnittstelle DfA (nur lesen)
- **Toporail Professional:** Erlaubt sämtliche Berechnungen und Auswertungen.

Arbeiten mit Toporail
Für die Ersterfassung sieht der typische Arbeitsablauf einer Trassierungsberechnung etwa so aus: Die im Netzausgleich berechneten Gleisaxpunkte und Zwangspunkte (Tunnelportale, Brücken, Perronkanten, etc.) werden als Koordinatenfile in Toporail eingelesen. Über die aufgenommen Gleis- und Weichenpunkte wird nun, unter Einbezug bestehender Unterlagen (Pläne, alte Absteckungsskizzen, alte Berechnungen), die Lagegeometrie berechnet und optimiert. Toporail rechnet mit einem Regressions-Algorithmus einzelne Elemente (Gerade, Klothoide, Kreisbogen) oder ganzen Elementketten (Abb. 4) mit den kleinsten Schiebungen über die aufgenommenen Gleispunkte. Optimieren bedeutet mit möglichst kleinen Querschiebungen unter Beachtung von möglichen Zwangspunkten eine fahrdynamisch gute Geometrie zu finden. Mit Toporail kann der Benutzer sich während der Lageberechnung die Werte der Fahrdynamik anzeigen lassen und so fortlaufend prüfen ob alle Grenzwerte eingehalten werden.
Ist eine Lagegeometrie gefunden wird die Soll-Überhöhung berechnet und festgelegt. Unter Überhöhung versteht man die Querneigung des Gleises, welche die auf Passagiere und Ladung einwirkende Seitenbeschleunigung teilweise kompensiert. Es ist einleuchtend, dass auch hier Kompromisse eingegangen werden müssen. Einerseits ist eine maximale Obergrenze von 160mm (Ausnahme 180mm) der Überhöhung für Normalspur zu beachten und andererseits spielen Kurvenradien, Geschwindigkeiten, Perronanlagen, Weichen und andere Faktoren eine entscheidende Rolle. Auch wirkt sich eine Änderung der Überhöhung auf die Lage des Fahrdrahtes aus und zwar etwa im Verhältnis 1:5. Das wiederum heisst, dass zum Beispiel eine Überhöhungsänderung von 15mm eine Fahrdrahtregulierung von 7-8cm nach sich zieht.
Spätestens jetzt werden die Weichen eingerechnet. Mit Hilfe des in Toporail zur Verfügung stehenden Weichenkatalogs (Abb. 5) kann sehr rasch der gewünschte Weichentyp ausgewählt und eingerechnet werden. Dieser Weichenkatalog kann jederzeit angepasst oder ausgebaut werden. Das Programm behandelt die Weichen als normierte Bauteile, welche entsprechend der Geometrie des Stammgleises gebogen werden. Eine allfällige Überhöhung im Stammgleis wird mit berücksichtigt, da sie sich natürlich auf die Projektion der Weiche auswirkt, indem der Öffnungswinkel kleiner wird. Die Berechnung von Gleisanschlüssen oder Weichenverbindungen kann direkt mit der Weichenberechnung ausgeführt werden.
Im nächsten Durchgang wird das Längenprofil aller Gleise berechnet. Die Berechnungsalgorithmen sind dieselben wie in der Lagegeometrieberechnung. Natürlich müssen auch hier Zwangspunkte (Perronkanten, Perrondächer, Tunnels, Brücken) berücksichtigt werden.
Sowohl die Berechnung der Überhöhung wie auch des Längenprofils können wiederum eine Korrektur der Lagetrassierung erfordern oder sich gegenseitig beeinflus-

Abb. 5:
Ausschnitt Weichenkatalog



sen. Es kann also durchaus sein, dass mehrere Berechnungsdurchgänge notwendig werden bis die optimale Lösung gefunden ist. Sind alle Berechnungen abgeschlossen wird mit Toporail die 3-dimensionale Übereinstimmung der Elemente geprüft. Ist diese Prüfung erfolgreich werden die Trassierungselemente in die DfA transferiert und stehen nun, wie die NGV Punkte, allen Fachdiensten und autorisierten Dritten zur Verfügung.
Ebenfalls können aus den berechneten Geometrien jetzt Absteckungsdaten, Daten zur Steuerung von Gleisbaumaschinen, CAD-Pläne, Listen, Querprofile etc. generiert werden.

Projektberechnung
Die Trassierungsberechnung in Projekten erfolgt grundsätzlich genau gleich wie bei der Ersterfassung. Die Kriterien für die Optimierung der Trassierung sind aber hier nicht mehr nur die bestehende Gleisanlage, sondern vielmehr die Projektanforderungen wie Geschwindigkeiten, Publikumsanlagen, Kostenrahmen, etc.

Wichtig
Mit Toporail hat der Ingenieur ein starkes Werkzeug in der Hand das ihn in der reinen Berechnungsarbeit ganz wesentlich unterstützt. Trassierungsberechnung erfordert vom Ingenieur eine sehr gute Kenntnis des ganzen Systems Eisenbahn und darf also nie im «luftleeren Raum» stattfinden. Änderungen an der bestehenden Trassierung müssen beispielsweise mit den verschiedenen Fachdiensten (Fahrleitung, Fahrbahn, Signalanlagen, Ingenieurbau, u.s.w.) hinsichtlich Machbarkeit abgesprochen werden. Allenfalls ergeben sich durch die nun exakte Berechnung der Geometrie lokale Geschwindigkeitseinschränkungen, welche sich im Betrieb (Fahrplan) auswirken können.
Die Kenntnis von Reglementen und Trassierungsregeln ist somit nur der eine Teil; die Erfahrung und das Gespür für Zusammenhänge der Andere. Aus diesem Grund werden Trassierungsberechnungen praktisch ausschliesslich bei der SBB erledigt.

Absteckung / Kontrolle
Für die Absteckung und Kontrolle von Gleisen und Weichen stehen grundsätzlich zwei Verfahren zur Verfügung. Es sind dies die Methode der freien Stationierung und die Methode Laser.

Freie Stationierung
Die vermessungstechnischen Grundlagen der freien Stationierung an sich sind hinlänglich bekannt und sollen hier nicht weiter erläutert werden.
Für die NGV wurde durch die SBB jedoch ein spezielles Softwarepaket für den Einsatz auf einem Feldcomputer entwickelt (Toporail). Im Feld wird mit dem gleichen Datenbestand gearbeitet wie im Büro. Das System ist in der Lage die gemessenen Referenzpunkte (min. 4) selbständig zu identifizieren und sich zu orientieren. Es wird ein Protokoll erstellt aus dem die Restfehler zu erkennen sind. Fehlerhafte Punkte können eliminiert oder zusätzliche Punkte eingefügt (gemessen) werden. So werden auch Veränderungen an den Gleisversicherungspunkten sofort erkannt. Für die Absteckung oder Kontrolle eines Gleises genügt es das gewünschte Gleis grafisch am Bildschirm zu wählen. Anschliessend kann jeder beliebige Punkt im Gleis gemessen werden. Das System berechnet direkt die Abweichungen zu den Soll-Werten (Lage, Höhe und Überhöhung), welche nun zur Korrektur der Gleislage oder zur Absteckung verwendet werden können. Genau gleich ist das Verfahren für die Absteckung/Kontrolle von Weichen und Versicherungspunkten. Selbstverständlich ist es möglich die Messungen für weitere Auswertungen im Büro zu speichern.
Die freie Stationierung (Abb. 6) kommt in erster Linie in Weichenanlagen zum Einsatz. Aber auch überall dort wo Versicherungspunkte nicht in genügender Dichte oder Distanz zum Gleis versetzt werden konnten. Mit Hilfe der freien Stationierung können auch Hilfs-Fixpunkte bestimmt werden, welche dann wiederum zur Steuerung der Gleisbaumaschinen beigezogen werden.

Abb. 6:
Freie Stationierung, Kontrolle Gleislage

Methode Laser
Für dieses Verfahren werden ein Lasergerät und eine Messlatte benötigt. Das Lasergerät wird direkt auf einem Versicherungspunkt zentriert und erlaubt so die Visualisierung der Sehne zum benachbarten Versicherungspunkt. Mit der Messlatte kann nun die Seiten- und Höhenlage des Gleises beim Versicherungspunkt oder an einem beliebigen Punkt entlang der Visurlinie bestimmt werden. Die Sollwerte werden dem Gleisversicherungsprotokoll entnommen. Sie sind bei den Versicherungspunkten und in einem 5m Raster bezüglich Kilometeraxe aufgelistet. Wenn nur bei den Versicherungspunkten gemessen werden soll, stehen zwei weitere einfache Instrumente zur Verfügung welche das Messen der Seiten- und Höhenlage relativ zum Versicherungspunkt sowie der Gleisüberhöhung ermöglichen. Die Lasermethode kommt nur noch selten, als Rückfallebene und zur Erstabsteckung bei Gleisneubauten, zum Einsatz.

Schlussbetrachtung
Zusammenfassend können wir feststellen, dass das System NGV der SBB ein durchschlagender Erfolg ist. Im Verbund mit den Umsystemen TOPORAIL und PALAS konnte eine deutliche Qualitätssteigerung im Gleisbau erzielt werden.
Auch die Wirtschaftlichkeit ist ausgewiesen. Grundsätzlich kann beispielsweise ohne weitere Vorbereitung aus den vorhandenen Daten sofort ein Maschinensteuerfile erstellt werden um eine Soll-Gleislage wieder herzustellen.
Auch Punktneubestimmungen oder Ergänzungen der Gleisversicherung sind jederzeit ohne grossen Aufwand möglich. Sogar für grössere Gleisprovisorien wird wenn immer möglich eine Gleisversicherung erstellt. Auch im Ausland wird das absolute Gleisversicherungssystem der SBB angewendet. Die französische Staatsbahn SNCF wendet, nach eingehenden Tests, das System seit 2003 für ihre LGV-Linien (ligne a grand vitesse) an, zusammen mit Topoprail.
Das System ist zudem nicht nur für Normalspurbahnen geeignet. Diverse schweizerische Meterspurbahnen wie beispielsweise die Rhätische Bahn oder die Matterhorn Gotthard Bahn wenden das System mit Erfolg an. ■

Die Autoren:

Markus Maron & Rudolf Beda
Verm. Ing. HTL
Projektleiter Geomatik
Arbeitsgruppe Entwicklung Toporail
SBB AG, Infrastruktur
Projekte Region Ost
CH-8021 Zürich

Unigraf

Die Lösung für das Geleise

Grizzly – Schleifzug
Schienenprofil- und Riffelmessung. Schleifen der Schienenlauffläche und des gewünschten Schienenprofils auf offener Strecke. Das Ganze sauber und umweltfreundlich. Seit 40 Jahren verbessert Scheuchzer, Pionier für das Schienenschleifen in Europa, laufend seine Schleifzüge.

Puscal T – Gleissanierungszug für Tunnels
Dank einer kraftvollen Felsabspitzeinheit und einer flexiblen Einheit für die Gleissanierung ist der Puscal T die ideale Maschine für Gleissanierungsarbeiten in Tunnels sowie für das Absenken der Tunnelsohle. Sind Kraft und Präzision gefragt, wird der imposante Schwenkarm allen Anforderungen gerecht.

SCHEUCHZER
Unternehmen für den maschinellen Unterhalt der Gleisanlagen

Chemin en Cudrex 1-4, Postfach 448, CH-1030 Bussigny-près-Lausanne > Tel. +41 (0)21 703 67 00 > www.scheuchzer.ch