Exklusives Mitgliederangebot: privaLex®

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







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

| | esse den Global-Rechtsschutz ab für: | , | (|
|--|--|---------------|---|
| Mieter Familie Mieter Einzel | ☐ CHF 173.30 statt CHF 346.50 ☐ CHF 144.90 statt CHF 289.80 | • | ☐ CHF 227.90 statt CHF 455.70 ☐ CHF 199.50 statt CHF 399.00 |
| Vertragsdauer: Zahlbar: Gültig ab: | 1 Jahr, mit jährlicher, stillschweigende Jährlich im Voraus | " " | |
| Name/Vorname: | | | |
| Adresse/PLZ/Ort: | | | |
| Telefon/Mobile: | | Geburtsdatum: | |
| Datum Verbandsbe | eitritt/Mitgliedschafts-Nummer: | | |
| | . J | | |
| | | | |

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

Daniel Hurter; Redaktor Loco Folio



Hauptbahnhof Zurich

Wir freuen uns, die neueste Ausgabe des Loco Folio präsentieren zu dürfen. Die letzte Nummer hat grosse Wellen geschlagen. Aus dem Kreis der Mitglieder haben wir viele positive Reaktionen entgegennehmen dürfen. Einige bisherige Mitglieder haben sich dagegen veranlasst gesehen, den VSLF zu verlassen und es wurden auch einige längere Gespräche zwischen Vertretern der SBB oder anderer Stellen und VSLF-Funktionären geführt. Immerhin wissen wir dadurch aber, dass das Loco Folio die Leserinnen und Leser interessiert und die Themen richtig gewählt und aktuell sind. Deshalb sind wir bestrebt, unsere Verbandszeitschrift dauernd zu verbessern und den geänderten Rahmenbedingungen anzupassen. In dieser Nummer haben wir bereits einige Veränderungen vorgenommen; so stammt das Editorial nicht mehr vom Präsidenten, sondern vom Redaktor unser Präsident hat seine Plattform nun an einer anderen Stelle im Heft.

Wir werden aber – wie auch der VSLF insgesamt – weiterhin die Grundsätze «Ergebnis- und Leistungsorientierung», «konstruktiv-kritische Auseinandersetzung»,

«Verlässlichkeit» und «Bahn-Know-how» pflegen. Pardon, ich muss etwas gestehen: Jetzt haben wir uns mit fremden Federn geschmückt. Diese Grundsätze sind die neuen Führungsgrundsätze der SBB; sie könnten aber ohne weiteres vom VSLF stammen.

Oftmals wird das Fehlen von technischen Artikeln im Loco Folio zur Diskussion gestellt. Die Redaktion kann diese Kritik nachvollziehen, aber – wie im VSLF üblich - arbeitet auch sie auf Milizbasis und die Kapazitäten sind deshalb beschränkt. So haben wir in letzter Zeit anderen - aktuellen - Themen den Vorzug gegeben. Mit den Artikeln über die Zuglaufoptimierung und die LION-Re 420 in diesem Heft hoffen wir, wenigstens einen teilweisen Ersatz bieten zu können. Und im Übrigen weisen wir darauf hin, dass die VSLF-Mitglieder auf den Abonnementpreis der Schweizer Eisenbahn-Revue, die eine Vielzahl an technischen Artikeln bietet, einen Rabatt erhalten.

Wie bereits angedeutet: Vieles, das in anderen Organisationen durch vollamtliche, in der Regel gut besoldete Angestellte in

schicken grossstädtischen Verwaltungsgebäuden besorgt wird, wird beim VSLF von vielen Kollegen neben ihrer täglichen Arbeit bei ihnen zuhause irgendwo in der Schweiz geleistet. In diesem Heft beginnen wir damit, diese stillen Helferinnen und Helfer vorzustellen.

Wir berichten über das, was wir kennen und verstehen. Und so ist es nur natürlich, dass der Inhalt des Loco Folio das Arbeitsumfeld der Verfasser der Beiträge abbildet, was dann zur Folge hat, dass der Schwerpunkt der Ausgaben oftmals bei SBB Personenverkehr und in der Region Zürich liegt. Aber vielleicht bestehen dort auch die meisten Probleme. Das kann sich ändern – und zwar dadurch, dass die Loco-Folio-Redaktion viele Beiträge von Lokführerinnen und Lokführern aus der übrigen Deutschschweiz, der Westschweiz und dem Tessin sowie von anderen Bahnen entgegennehmen darf.

Wir hoffen, dass wir ein abwechslungsreiches Heft zusammenstellen konnten, und wünschen eine angeregte Lektüre.

Daniel Hurter







Gut, sind Sie Mitglied des VSLF. Sie profitieren so von mehr als 25 % Prämienrabatt bei den Zusatzversicherungen und einer persönlichen Beratung bei der führenden Online-Krankenkasse KPT. Einfach eine Offerte bestellen: 058 310 98 70 oder www.vslf.kpt.ch.



Die Stimme des Präsidenten

Hubert Giger; Präsident VSLF

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Anfang Jahr haben die GAV-Verhandlungen bei der BLS AG begonnen. Der VSLF sitzt neu auch am Tisch und übernimmt Mitverantwortung. Die gegenseitigen Forderungen wurden präsentiert und Termine vereinbart. Für uns ist klar: Das Waagschalenprinzip muss eingehalten werden, sowohl gegenüber der BLS wie auch innerhalb des Personals. Einen einseitigen Abbau beim Personal mit unregelmässigen Arbeitszeiten zugunsten aller Personalkategorien in der Unternehmung, wie es beim ersten GAV geschehen ist, werden wir nicht akzeptieren.

Mittlerweile ist der GAV SBB Cargo International fertig verhandelt und unterschrieben. Nach den anfänglichen Ängsten, es könnten schlechtere Arbeitsbedingungen resultieren, dürfen wir nun feststellen, dass sie gleichwertig wie diejenigen von SBB Cargo sind. Der VSLF hat sich am Verhandlungstisch entscheidend eingebracht. Über die Aufteilung des Lokpersonals diverser Cargodepots in Cargo- und Internationalgruppen ist das letzte Wort noch nicht gesprochen. Wir setzten uns dafür ein, dass die Arbeitseinteilungen wegen der Firmenaufteilung nicht noch einseitiger, monotoner und unsozialer werden. Uns wurde die Frage gestellt, warum der VSLF die Gründung von Tochterfirmen mit der Unterzeichnung des GAV SBB Cargo International unterstütze. Mit der Unterzeichnung von GAV werden nicht Konzernentscheide unterstützt, sondern die Arbeitsbedingungen der Angestellten genehmigt. Es ist richtig, dass das Lokpersonal ein grosses Interesse an einem möglichst grossen und universell einsetzbaren Personalkörper pro Standort hat. Damit erhöht sich die Fahrzeug- und Streckenvielfalt, die Möglichkeit nach verschiedenen Arbeitszeitmodellen, die Vereinfachung bei der Personalplanung und folgerichtig die Produktivität der Bahn.

Es liegt also an SBB Cargo und SBB Cargo International, das Lokpersonal aus einer Hand einzuteilen und Synergien zu nutzen. Genauso wie die Leitung SBB Regionalverkehr die Möglichkeit hat, die Tochterfirmen in den Konzern zurückzuholen und von den Vorteilen zu profitieren. Der Gründung einer weiteren Regionalverkehrstochter, wie sie für die S-Bahn Genf (CEVA) im Gespräch ist, widersetzt sich der VSLF – dem Lokpersonal und der Produktivität zuliebe.



Hauptbahnhof Züric

Der Lohnabschluss mit den SBB vom letzten Herbst kann als anständig bezeichnet werden. Dass beinahe die ganze Mehrbelastung, die durch die Änderung des Umwandlungssatzes der PK entstand ist, von den SBB übernommen wird, ist nicht selbstverständlich. Insbesondere, wenn man die nach wie vor angespannte Lage der Wirtschaft in der Schweiz und in Europa berücksichtigt. So ist auch der Entscheid, diesen Frühling trotz des geplanten Abbaus im Wagenladungsverkehr und der kontroversen Diskussion über Tariferhöhungen in der Öffentlichkeit eine Anerkennungsprämie von 200 Franken zu verteilen, mutig.

Unsere Generalversammlung in Locarno mit dem Besuch von Bundesrätin Doris Leuthard war in jeder Beziehung mehr als gelungen. Doris Leuthard hat uns deutlich aufgefordert, mit unseren Anliegen auch an sie zu gelangen. Dieses Angebot haben wir gerne zur Kenntnis genommen und werden, falls nötig, auch davon Gebrauch machen.

Interessant waren auch die Gespräche mit jungen und alten Kolleginnen und Kollegen. Die unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse der Generationen für unseren Beruf nehmen zu. Die Vertretung beider Seiten wird uns in Zukunft noch mehr fordern. Dass wir mit Benjamin Jelk einen

jungen Kollegen in den Vorstand gewählt haben, soll diesem Umstand Rechnung tragen und zur Verjüngung im VSLF beitragen.

Unsere VSLF-Umhängetaschen, die wir zur GV bei Anyway-Solution fertigen liessen, sind ein Renner – Handarbeit Swiss Made by SBB. Dass diverse Führungskräfte der SBB in Locarno ebenfalls eine VSLF-Tasche erworben haben, ist eine schöne Geste. Und: 14 Tage nach der GV hat Frau Bundesrätin Leuthard ihre VSLF-Tasche mit auf eine Führerstandsfahrt mit SBB-CEO Andreas Meyer von Bern nach Zürich mitgenommen.

Fernsehbilder sind in diesem Heft, der Link zur betreffenden Ausgabe der Tagesschau ist:

www.videoportal.sf.tv

«Bundesrätin Leuthard besucht SBB-Baustelle in Zürich» vom 5. 4. 2012.

Die Existenzgrundlage des VSLF als der unabhängige Berufsverband für das Lokpersonal sind die Anliegen und Aufgaben, die ihm unterbreitet und gestellt werden. Und diese nehmend laufend zu. Euer Beitrag sind eure Mitgliedschaft und Unterstützung, die den VSLF stärken. An dieser Stelle bedanke ich mich bei allen.

> Euer Präsident Hubert Giger



Generalversammlung Locarno

Am 21. März fand die Generalversammlung des VSLF in Locarno statt. Die Rede, die der VSLF-Präsident anlässlich dieser Versammlung hielt, drucken wir hier ab. Alle Reden der Generalversammlung in Locarno sind im Internet als MP3 unter vslf.com/627.html zu hören.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard Sehr geehrte Frau Stadtpräsidentin Speziali Sehr geehrter Herr Staatsrat Borradori Geschätzte Damen und Herren Werte Kolleginnen und Kollegen

Es ist für den VSLF, einen der ältesten Berufsverbände der Schweiz mit Gründungsjahr 1876, eine grosse Ehre, das erste Mal eine Bundesrätin an unserer Generalversammlung begrüssen zu dürfen. Herzlich willkommen, Frau Leuthard.

Frau Leuthard kommt direkt von einer Mitgliederversammlung der CVP-Frauen in Lugano. Noch vor wenigen Jahren wäre der Wechsel in unsere ehemalige Männerbastion wohl einiges abrupter gewesen. Mittlerweile leisten immer mehr Frauen Dienst im Führerstand und erledigen ihre Arbeit mit der gleichen Professionalität und Qualität wie die Männer, da sie die gleichen Anforderungen zu erfüllen haben. Der VSLF wird auch in Zukunft dafür einstehen, dass dies so bleibt und unsere Kolleginnen nicht zu Quotenfrauen degradiert werden.

Ich darf also 150 Kollegen und Kolleginnen begrüssen, die einen für die Lokführer wertvollen Samstag geopfert haben, um an der GV ihres Berufsverbands teilzunehmen. Wie alle Jahre unsere kleine Rechnung, welche die Summe der anwesenden Mitglieder relativiert: Von unseren über 1700 Mitgliedern sind heute und jetzt etwa 70% am Arbeiten, womit ein Drittel der Mitglieder, die die Möglichkeit hatten, den Weg aus der ganzen Schweiz nach Locarno gefunden haben. Danke für das Interesse an eurem Berufsverband.

Politik

An der letzten Generalversammlung des VSLF in Thun erwähnte ich im meinem Referat, dass der VSLF politisch neutral sei. Aufgrund der langen Gesichter vom Direktor des BAV Dr. Peter Füglistaler wie auch der Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer ging ich davon aus, dass zukünftig alle Politiker den VSLF als ein wenig ertragsreiches Terrain betrachten. Dem scheint nicht so zu sein.

Der VSLF befasst sich nicht mit Tariffragen, wir empfehlen keine Finanzierungsstrategien für Bahnprojekte und die Halteorte der Züge entnehmen wir Lokführer und Lokführerinnen dem Fahrplan. Unsere Politik ist die Vertretung des Lokpersonals gegenüber den Arbeitgebern und Behörden und der Einsatz für zeitgemässe

Arbeitsbedingungen.

Unsere Politik ist urliberal. Jedes unserer Mitglieder ist stimmberechtigt und somit mündig, um sich für die Interessen des öffentlichen Verkehrs einzusetzen, wie er es für richtig hält. Verschiedene Meinungen und Auseinandersetzungen erachten wir als zentral für eine optimale Interessenvertretung im Sinne des öffentlichen Verkehrs. Auch Ideologien müssen schliesslich finanzierbar sein, wenn sie nicht an der Realität scheitern wollen.

Trotzdem einige politische Überlegungen unsererseits. Der Bundesrat will in seiner soeben ans Parlament eingereichten Vorlage den SBB und den Privatbahnen in den nächsten vier Jahren für Betrieb, Unterhalt und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur 9,449 Milliarden Franken zur Verfügung stellen. Gut, ich muss zugeben, dass Philippe Gauderon, Leiter SBB-Infrastruktur, seinen Auftrag erfüllt hat.

Der Bau neuer Eisenbahnlinien schafft für die Bahnen völlig neue Problemstellungen. So wird die Finanzierung für den

Ieden Tag und jede Nacht leisten wir Eisenbahner unsere Arbeit für ein gutes System.

Bau neuer Strecken noch schnell einmal beschlossen, wenn alle Landesteile gehörig profitieren. Klar: Neue Linien garantieren bessere und schnellere Angebote. Der Unterhalt der neuen Linien wurde aber bisher schlicht vergessen und belastet die Rechnung der Infrastruktur über Jahrzehnte. Mit neuen Linien werden keine neuen Einnahmequellen generiert und die Kosten für den Unterhalt der alten Strecken bleiben bestehen. Somit stellt sich die Frage, ob neue Strecken wirklich ein Geschenk für die Bahnen sind oder eher eine zusätzliche Belastung darstellen.

Und doch werden die Trassenpreise erhöht, was die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) stark belasten wird. Wir Sozialpartner dürfen in der Folge ausführliche Klagelieder in allen Tonlagen anhören mit der Forderung nach zusätzlichen Produktivitätssteigerungsmassnahmen. Aber nicht jedes eingesparte Prozent bringt nachhaltige 1%, nur weil eine Abteilung auf Kosten einer anderen eingespart hat. Zusätzlich gibt es an den Lohnverhandlungen nichts mehr zu holen, da die Bahnenmassiv verschuldet sind und auch neues Rollmaterial

nicht gratis zu haben ist. Der Druck nach Tariferhöhungen im Personenverkehr ist demzufolge nur logisch. Dies zu Recht: Mit Stolz dürfen wir feststellen, dass die Schweiz weltweit wohl das perfekteste öffentliche Verkehrssystem hat. Die Züge sind modern, zusehends klimatisiert, die Anschlüsse überall gewährleistet und das Personal, sofern noch jemand auf den Bahnhöfen zu finden ist, freundlich. Die schon fast unverschämte Pünktlichkeit der Schweizer Bahnen nimmt volkserzieherische Züge an.

Ich brauche an dieser Stelle nicht zu erwähnen, dass das Lokpersonal einen entscheidenden Beitrag zum sicheren Funktionieren dieses Systems leistet. Immerhin sind bei der SBB etwa 12%, bei der BLS 25% und bei Thurbo 74% der Angestellten Lokführer(innen).

Aus der Sicht des Personals und dessen Anstellungsbedingungen wäre eine Erhöhung der Tarife zur Einnahmesicherung wünschenswert. Die Gefahr, dass damit eine Verschiebung der Verkehrsströme vom öffentlichen Verkehr zum Individualverkehr gefördert wird, besteht. Dem entgegenzuwirken ist wiederum eine politische Frage.

Zusammenfassend müssen wir feststellen, dass die Züge immer voller werden, der Güterverkehr immer mehr für freie Trassen kämpfen muss und die Bahnhöfe von Reisenden überquellen wie an einem Volksfest. Demzufolge wird kräftig inve-

Und trotzdem ist unsere Arbeit nicht rentabel. Im Gegenteil - wir sind zu teuer und unsere Lohnforderungen fördern den Untergang des öffentlichen Verkehrs. Jeden Tag und jede Nacht leisten wir Eisenbahner unsere Arbeit für ein gutes System. Und je besser unsere Leistung wird, desto schlechter geht es den Firmen. Mit diesen Vorgaben kommen wir nie auf einen grünen Zweig. Und das ist sehr demotivie-

Gotthardtunnel

Die Sanierung des Gotthardstrassentunnels ist aktuell nicht nur im Tessin eine hochbrisante Diskussion. Die Problemstellung ist komplex, die Zeit drängt und wie so oft ist guter Rat teuer. Wir Eisenbahner können versichern, dass wir bereit sind, zusätzliche Leistungen auf der Schiene sowohl über den alten Scheiteltunnel wie auch durch den neuen Gotthardbasistunnel zu erbringen. Auf Auftrag erfüllen wir

alles in bester Qualität seit 1847.

Mit dem Gotthardbasistunnel wird die erste Flachbahn mit maximal 12‰ Steigung zwischen Deutschland und Italien zur Verfügung stehen. Das sind völlig neue Perspektiven für noch längere Güterzüge ohne zusätzliche Traktion zwischen den grossen Wirtschaftsräumen.

Da wir hier alle vom Fach sind, wissen wir genau, dass die Kapazitätsprobleme in der Region Basel-Mittelland, entlang der Rigi und südlich von Bellinzona keinesfalls gelöst sind. Allein für den Ausbau der Zufahrtsstrecken auf einen Viermeterkorridor sollen 600 Millionen Franken verbuttert werden - Finanzierung wie immer unklar, von den Problemen südlich der Landesgrenzen ganz zu schweigen. Ich beneide Frau Leuthard nicht, wenn sie (wie vor 14 Tagen an einem Arbeitsbesuch in Rom) auf die Bedeutung der Zulaufstrecken zur NEAT hinzuweisen versucht.

Dass wir Schweizer schon immer die besten Europäer waren und wir unsere Verkehrswege für Europa zur Verfügung stellen und ausbauen, mag anmassend erscheinen, aber es stimmt. Nicht ohne Grund hat Napoleon Bonaparte die Grenzen der Schweiz über den halben Alpenkamm gelegt und uns zur Neutralität verpflichtet, damit die Alpenpässe für alle Europäer zugänglich sind.

Das Schweizer Volk hat 1992 die NEAT-Vorlage mit einen Kostendach von 7,6 Milliarden Franken mit einem 63%-Jastimmenanteil gutgeheissen. In einem Zwischenbericht von 2010 spricht man von Kosten von 18,7 Milliarden Franken. Dies ist primär eine Investition des Souveräns für die Eidgenossenschaft und kein Geschenk an Europa.

Die neuen Möglichkeiten von durchgehenden Zügen, insbesondere Güterzügen, die die Schweiz innert weniger Stunden durchqueren, stellt uns Lokomotivführer vor völlig neue Herausforderungen. Sollten dereinst nur noch ausländische Loks mit ausländischem Lokpersonal durch die Schweiz donnern, stellt sich die Fragen nach dem volkswirtschaftlichen Nutzen für die Schweiz. Der freie Markt auf der Schiene bedingt allerdings Spiel-

Wir sind und bleiben liberal – im besten Sinne. Wir freuen uns auf neue Denkansätze, sofern sie gut und nachhaltig sind.

regeln, die von allen eingehalten werden müssen, um die Chancengleichheit zu garantieren. Die Schweizer Regelungen in den Arbeitszeitgesetzen und die entsprechenden Anstellungsbedingungen sind auch von ausländischen EVU einzuhalten,

die die Schweiz durchgueren. Die betrifft auch gesetzliche Zeitzuschläge.

Alles andere wäre Dumping. Das Staatssekretariat für Wirtschaft SECO ist in der Verantwortung, die Rahmenbedingung so zu legen und zu kontrollieren, dass kein Dumping auf Kosten der Sicherheit stattfindet. Der VSLF wird dies im Auge behalten und gegebenenfalls einschreiten.

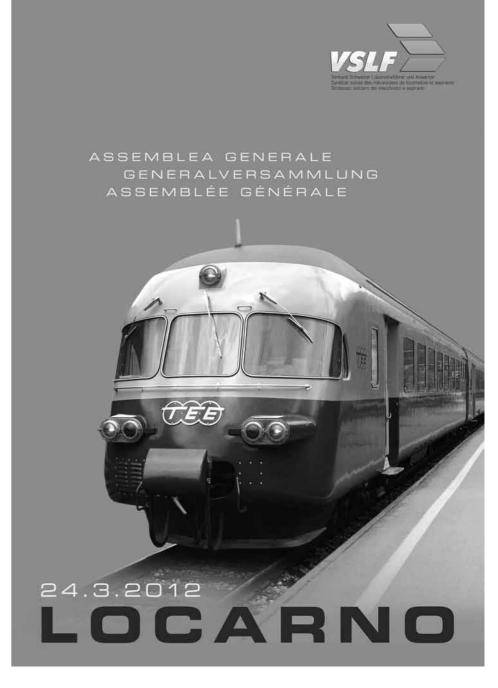
Sozialpartnerschaft

Die Sozialpartnerschaft mit den Arbeitgebern, also den Bahnen, ist so alt wie die Bahn selber. In den relativ jungen Gesamtarbeitsverträgen ist vieles aus einer gewachsenen Kultur entstanden und sie sind somit Abbildungen dieser Arbeitsbedingungen.

Diese neue «GAV-Sozialpartnerschaft» funktioniert grundsätzlich gut. Oder sagen wir: Sie funktioniert. Manchmal wäre es vielleicht sogar von Vorteil, unabhängig von der Historie neue Lösungen zu finden. Wir sind und bleiben liberal – im besten Sinne. Wir freuen uns auf neue Denkansätze, sofern sie gut und nachhaltig sind. Unter neuen Lösungen verstehen wir aber nicht ein einseitiges Geben zugunsten einer noch höheren Flexibilität, um der Unflexibilität diverser Büroabteilungen zu genügen.

partnerschaftlich ausgehandelt; dies im Gegensatz zu vielen kleineren, für unseren Alltag genauso wichtigen Vorgaben. So ist nirgends geregelt, ob wir eine Woche Frühdienst, Spätdienst oder Nachtdienst vor uns haben. So ist nirgends geregelt, ob einem seit zwei Monaten eingegebenen Freitags- oder Dienstschlusswunsch stattgegeben wird oder nicht. Und immer kurzfristiger erfahren wir es. Und immer

Oft sind Regelungen korrekt und sozial-





kurzfristiger werden Dienständerungen angeordnet, die den kläglichen Rest unseres Soziallebens weiter einschränken.

Die Probleme mit den Pausen haben für uns Lokführer inakzeptable Ausmasse angenommen. Wenn ein Zug aufgrund des Umlaufs irgendwo in den weitläufigen Gleisanlagen ein Stilllager hat, dient dies gleichzeitig als Pause für das Personal auf der Lok. Wir sind aber keine Maschinen. Wir sind Arbeitnehmer und bedienen die Maschinen.

Infolge immer häufiger angeordneter Steckensperrungen während der Nacht dienen Bahnhöfe wie Steinhausen oder Sursee oder sonst ein x-beliebiger Bahnhof im Schienennetz als Pausenort, z. B. für Essenspausen von 22.25 bis 23.37 Uhr. Kein Aufenthaltsraum, nicht einmal ein öffentliches WC mit 20 Rappen Benützungsgebühr ist vorhanden. Auf eigene Faust kann man im Dunkel der Nacht mit der Suche nach einem Restaurant im Umkreis des Bahnhofs beginnen. Und sollte ein offenes Restaurant gefunden werden, ist garantiert die Küche schon geschlossen. Und ein trockener Nussgipfel und ein kaltes Rivella sind keine Mahlzeit. Wohlgemerkt, die Minimalstandards für Pausenorte sind bürokratisch penibel geregelt. Doch diese Minimalstandards werden einfach nicht eingehalten - zu teuer. So einfach ist das.

Wir Lokomotivführer sind keine Spielmasse für fahrplanbedingte Problemstellungen und interne Zielvorgaben einzelner Abteilungen.

Das Ganze wird dann noch geschmückt mit grossartigen Gesundheitsvorsorgeprojekten der Bahnunternehmungen, die spätestens an den dafür zuständigen Kostenstellen scheitern. Eine Kostenstelle für diese Pausenproblematik ist nicht vorhanden, da es sich einzig um Reklamationen des permanent übelgelaunten Lokpersonals handelt. Wir Lokomotivführer sind diesbezüglich unter das Niveau der Lastwagenchauffeure gesunken, die immerhin die Autobahnraststätte selber aussuchen und anfahren können.

So sind heutzutage Fahrleistungen von fünf Stunden am Stück schon fast normal – wohlverstanden ohne Zwischenpause und mit einem Arbeitsbeginn um 4 Uhr. Dies ist vollkommen arbeitszeitgesetzkonform; ein Arbeitszeitgesetz notabene, in dem man im Jahr 1972 Höchstwerte vorgeschrieben hat - zu einer Zeit, als die Belastung nachweislich nicht halb so gross war. Auf unsere Anfrage nach den Auswirkungen auf den Blutzuckerspiegel und die Konzentrationsfähigkeit nach fünf Stunden Arbeit ohne Pause antwortet der Medical Service



der SBB schriftlich, dies sei von Person zu Person unterschiedlich. Diese Antwort qualifiziert den Verfasser selber.

Der allgemeine Tenor als Folge des Kostendrucks: «Was nicht geregelt ist, dürfen wir machen.» Das akzeptieren wir Lokführer nicht mehr! Sogar von Firmen im Besitz der öffentlichen Hand dürfen wir erwarten, dass Grundsätze des Anstands eingehalten werden. Wir Lokomotivführer sind keine Spielmasse für fahrplanbedingte Problemstellungen und interne Zielvorgaben einzelner Abteilungen.

Unsere Anstellungsbedingungen sind nicht nur die Inhalte des Arbeitszeitgesetzes und der Gesamtarbeitsverträge, sondern auch die täglich wechselnde Zuteilung von Diensten, Pausen und Freitagen. Daran messen wir unsere Arbeitsbedingungen und vergleichen extern wie auch intern in den Unternehmungen. Und daraus folgen unsere berechtigten Forderungen, die keine romantisch verklärten Wunschträume sind, sondern nachvollziehbare Anliegen einer der grössten Berufskategorie in der Schweiz.

Wir als Berufsverband haben alle diese und weitere Problemstellungen schriftlich eingereicht und somit unseren Möglichkeiten und unsere Verantwortung Genüge getan. Wir hoffen nicht, dass wie vor 14 Tagen in Polen erst nach Eisenbahnunfällen mit Toten und Verletzten eine breite Diskussion über Unkorrektheiten und die dafür Verantwortlichen geführt werden muss.

Aufsichtsbeschwerden BAV/UVEK

In diesen Themenbereich gehört auch, dass alle Bahnen damit begonnen haben, Kurse, Weiterbildungen und Kurzinstruktionen in der Freizeit anzuordnen. Der Eintrag für einen Kurs erfolgt neu durch den Lokführer, der plötzlich Alleinverantwortlicher ist für die Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes. Eine Aufsichtsbeschwerde des VSLF an das Bundesamt für Verkehr wurde mit lapidaren Verdrehungen beantwortet. So bestätigt das BAV, dass diese Kurse vollumfänglich als Arbeit im Sinne des Arbeitszeitgesetzes zu betrachten sind und trotzdem hat sie der Arbeitgeber nicht einzuteilen. Somit hat der Arbeitgeber keine Kontrolle über die Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes während dieser Arbeit. Rückwirkende Kontrollen, wie sie das BAV vorsieht, verhindern Verletzungen des Arbeitszeitgesetzes nicht, sondern weisen diese erst nach, wenn sie bereits geschehen sind. Das ist nicht im Sinne des Gesetzgebers.

Der VSLF hat letzte Woche eine diesbezügliche Aufsichtsbeschwerde gegen das BAV beim UVEK eingereicht, in der Hoffnung, auf kompetente Ansprechpersonen zu treffen.

BBT-Anerkennung

Zuverlässige und gut ausgebildete Lokführerinnen und Lokführer werden auch in Zukunft auf der Lokomotive gebraucht - mehr den je. Nur schon für die sicherheitsrelevanten Plausibilitätskontrollen der Systeme wie des ETCS ist ein zuverlässiger Lokführer unabdingbar. Der Energieministerin würde es auch nie in den Sinn kommen, ein mit schlecht ausgebildetem Personal besetztes Atomkraftwerk ans Netz zu nehmen. Und schon gar kein neues Atomkraftwerk...

Die Wiederherstellung einer guten Ausbildung, die in den letzten Jahren aufgrund der Sparwut massiv gelitten hat, muss das Ziel unserer gemeinsamen Bemühungen sein. Im Hinblick auf den internationalen Verkehr sind die Vorgaben europaweit einzuhalten. Der Wettbewerb unter den Bahnen darf nicht mit Hobbylokführern und somit direkt auf Kosten der Sicherheit stattfinden. Nach den ETH-Studentenlokführern in Zürich will die BLS aktuell Bergbauernlokführer im Lötschbergtunnel einsetzen. Die Unkenntnis des Lokführerberufs regt offensichtlich die Phantasie an. Der VSLF verfolgt seit jeher die Anerkennung des Lokomotivführerberufs. Gerade mit der Liberalisierung im Schienenverkehr und in einer Zeit einer immer grösseren Fluktuation auf dem Arbeitsmarkt tut eine Anerkennung not – für Monopolberufe erst recht. Bei ersten Gesprächen mit dem Bundesamt für Bildung und Technologie (BBT) wurden wir darauf aufmerksam gemacht, dass wir Lokführer bald die letzten in der Schweiz sind, deren Tätigkeit nicht anerkannt ist.

Das Ziel ist also klar: Einen durch das BBT anerkannten höheren Fachausweis für den Lokomotivführer. Damit steigern wir die Qualität der Ausbildung und die Arbeitsmarktfähigkeit des Lokpersonals. Gleichzeitig erhöhen wir die Marktvorteile der Unternehmungen und den Schweizer Standard gegenüber dem Ausland. Und nicht zuletzt erhalten wir den Berufsstolz. Bei den SBB sind wir mit diesem Anliegen auf fruchtbaren Boden gestossen und ein Vorprojekt unter Beteiligung des VSLF wurde ausgelöst. Erster Widerstand gegen das Projekt ist zu verspüren. Wir werden diesen Weg trotzdem konsequent weitergehen. Eine eidgenössische Anerkennung der Qualitätsarbeit der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer würde dem Eisenbahnland Schweiz gut anstehen. Ich zähle auf Sie.

Schluss

Wir Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer können unserer höchsten Chefin, Bundesrätin Leuthard, und den Chefs der Bahnen versichern, dass wir weiterhin nach besten Wissen und Gewissen unsere Arbeit inkl. Kundendienst erfüllen werden. Dazu benötigen wir den Respekt der Unternehmungen und die Bereitschaft, uns als Mitarbeiter zu behandeln und nicht als reinen Kostenfaktor zu betrachten. Dies wäre gelebte, nachhaltige und zukunftsgerichtete Sozialpartnerschaft. Dieses Ziel verfolgt der VSLF.

Als Geschenk würde der VSLF die UVEK-Vorsteherin gerne zu einer Führerstandsfahrt einladen. Wer würde Frau Leuthard gerne einmal auf eine Fahrt mitnehmen? Ich bedanke mich im Namen des VSLF bei allen Gästen und Freunden für den Besuch unserer diesjährigen Generalversammlung. Geniessen Sie den Tag hier im schönen Locarno im bellissimo Ticino und kommen Sie gut und sicher nach Hause und vielen herzlichen Dank.

Die CEVA betrifft uns auch

Folgender Brief wurde an die politischen Parteien in den Kantonen Genf und Waadt sowie an die betroffenen Stellen der SBB verschickt. Von André Alder, Sektionspräsident Genf



Sehr geehrte Damen und Herren

Das Projekt CEVA hat grossen Einfluss auf die Arbeit von uns Lokführerinnen und Lokführern in der Romandie und wir sind gerne bereit, in Zusammenarbeit mit den SBB diese neue Herausforderung anzuneh-

Seit mehr als zehn Jahren sind wir für den Einsatz auf den grenzüberschreitenden Strecken Genf-Bellegarde und Lausanne-Frasne umfassend ausgebildet und haben uns in dieser Zeit grosse Erfahrungen aneignen können. Wir erbringen die Leistungen auf diesen Strecken professionell und zu absolut konkurrenzfähigen Kosten. Durch den Einsatz von SBB-Personal ist zudem die Möglichkeit eines Streiks nahezu ausgeschlossen.

Wir vertreten das zu einem grossen Teil gewerkschaftlich organisierte Lokpersonal und machen Sie mit diesem Schreiben darauf aufmerksam, dass es unser wichtiges Anliegen ist, am Projekt CEVA als Betei-

ligte teilzunehmen und nicht bloss eine Zuschauerrolle wahrzunehmen. Wir sind überzeugt, dass Sie in den nächsten Tagen den richtigen Entscheid fällen, indem Sie auf die Gründung einer neuen Tochtergesellschaft verzichten und damit die zahlreichen Anstrengungen des Personals zur Steigerung seiner Produktivität würdigen. Es ist für uns unvorstellbar, dass die zukünftigen Fahrleistungen auf der CEVA durch eine andere Bahngesellschaft (auch nicht durch eine Tochtergesellschaft der SBB) oder schlimmstenfalls sogar durch eine ausländische Firma erbracht werden. Wir schlagen Ihnen vor, eine offene und konstruktive Diskussion zu führen, damit eine Lösung erreicht werden kann, die für alle Beteiligten akzeptabel ist.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen der Lokpersonalgewerkschaften der Romandie

> André Alder Sektionspräsident VSLF Genf

> > 11







Alles in einem. Für Familien und Paare.

Gemeinsam unterwegs mit UBS Family, der umfassenden Banklösung für alle Bedürfnisse rund ums Zahlen, Sparen, Finanzieren, Vorsorgen und Anlegen. Profitieren Sie zudem von attraktiven Vorteilen mit dem Bonusprogramm UBS KeyClub und einmaligen Freizeitangeboten dank der Partnerschaft mit Schweiz Tourismus.

Erfahren Sie mehr in jeder UBS-Geschäftsstelle, unter 0848 848 052 oder auf www.ubs.com/family

Wir werden nicht ruhen



Produktivität – der missverstandene Begriff?

Ein grosses Anliegen der SBB ist die Erhöhung der Produktivität des Lokpersonals. Dagegen ist nichts einzuwenden, denn jedes Unternehmen im freien Markt, das auf Produktivitätserhöhungen verzichtet, die dank technischen Fortschritts und verbesserter Organisationsabläufe möglich werden, gerät früher oder später in grosse Schwierigkeiten. Von Daniel Hurter, Redaktor Loco Folio

Leider macht es aber den Anschein, dass der mächtige SBB-Verwaltungsapparat ein an sich sinnvolles Anliegen so zurechtbiegt, dass es nur seinen Interessen dient, während der Sinn der Sache auf der Strecke bleibt. Wenn wir zurückblicken, stellen wir fest, dass die Produktivität des Lokpersonals - vor allem bei SBB Personenverkehr – in den letzten Jahren stetig gewachsen ist. Gründe dafür sind beispielsweise die Eröffnung des Durchgangsbahnhof Museumsstrasse in Zürich, die Verpendelung auch im Fernverkehr, optimierte Umlaufpläne beispielsweise durch Liniendurchbindungen in den neuen S-Bahn-Netzen oder gekürzte Wendezeiten. Ein weiterer grosser Produktivitätssprung steht mit der Eröffnung der Durchmesserlinie in Zürich in den Jahren 2014 (S-Bahn) und 2015 (Fernverkehr) bevor. Bis anhin offenbar gar nicht betrachtet wurden die Produktivitätssteigerungen beim Fahrpersonal insgesamt (Lok- und Zugpersonal). Mit der vollständigen Umstellung des Regionalverkehrs auf kondukteurlosen Betrieb und dessen bevorstehenden Ausdehnung auf gewisse Fernverkehrsstrecken, beispielsweise St. Gallen-Chur, Zürich-Schaffhausen, Bern-Biel und Bern-Olten und der damit verbundenen Übernahme von zusätzlichen Aufgaben durch das Lokpersonal ist auch hier eine klare Produktivitätssteigerung erkennbar. Und mit den laufenden Frequenzzunahmen im Personenverkehr werden pro Lokführer viel mehr Passagiere befördert als noch vor 20 Jahren. Auf der S-Bahn Zürich ist die Reisendenzahl seit 1990 um das Zweieinhalbfache gestiegen. Gewiss wurde während dieser Zeitspanne auch das Fahrplanangebot ausbaut, aber nicht annähernd im gleichen Ausmass.

Die Produktivität vor allem des Fahrpersonals insgesamt ist in den letzten Jahren markant gewachsen und das Lokpersonal wehrt sich keinesfalls gegen eine mass- und sinnvolle Produktivitätserhöhung. Aber es stellt sich die Frage, weshalb unverzichtbare und in der Stellenbeschreibung des Lokpersonals aufgeführte Tätigkeit wie die technische Kontrolle der Fahrzeuge, die Überprüfung und die Erstellung der Betriebstauglichkeit usw. nicht in die Berechnung der Produktivität des Lokpersonals einbezogen werden. Geht es bei diesen Produktivitätsberechnungen gar nicht um das effiziente Erbringen von Fahrleistungen? Dient dieser ganze Aufwand

nicht eher in erster Linie einem Arbeitsausweis des grossen Verwaltungsapparats? Der folgende Fall unterstützt diese mögliche These. Weil man es bei Zugführung Personenverkehr unterlassen hat, rechtzeitig bei Medical Service die entsprechenden Termine für die periodische bahnärztliche Untersuchung zu reservieren, musste dann schliesslich das Lokpersonal aus Zürich den Untersuchungstermin in Bern wahrnehmen, mit der entsprechenden Anund Rückreise als Dienstfahrt. Man müsste eigentlich annehmen, dass dieser Umstand auf die Produktivität des Lokpersonals einen äusserst nachteiligen Einfluss hätte. Ein Kadermitglied der Ressourcenplanung zerstreute aber diese Befürchtungen und wies darauf hin, dass die Reise nach Bern der Produktivität des Lokpersonals gedient hätte, weil die benötigte Arbeitszeit einem entsprechenden Konto gutgeschrieben werden konnte.

Das Ziel dieser Produktivitätssteigerungen ist also offenbar nicht das möglichst effiziente Erbringen von produktiven Leistungen, sondern das für die eigene Abteilung möglichst vorteilhafte Verbuchen von bezahlter Arbeitszeit auf geeignete Konten. So erstaunt es nicht, dass sich die Zugführung Personenverkehr einen grossen, in der letzten Zeit noch kräftig gewachsenen Verwaltungsapparat mit unterbeschäftigten Führungskräften leisten

kann - es gibt sogar Filialleiter, die freimütig einräumen, dass ihre Anwesenheit an manchen Arbeitstagen gar nicht nötig wäre. Und ob es sinnvoll ist, dass andere Kaderangehörige von Zugführung Personenverkehr im Rahmen eines sogenannten 5-S-Tages eigenhändig ihre Computertastatur reinigen, bleibe sowieso einmal da-

Im Gegensatz dazu unterbreitet der VSLF einen Vorschlag, der mit grosser Wahrscheinlichkeit die Produktivität des Lokpersonals erhöhen würde. Es ist eine altbekannte Tatsache, dass ein möglichst einheitlicher und unbeschränkt verwendbarer Bestand an Produktionsmitteln wir zählen hier für einmal das Lokpersonal dazu – zu einer maximalen Effizienz führt. Der VSLF schlägt deshalb vor, dass das ganze Lokpersonal der Kategorie B der SBB inklusive deren Tochtergesellschaften in einen einheitlichen Pool zusammengeführt wird und dann freizügig alle Leistungen fährt, die am jeweiligen Standort anfallen - unabhängig davon, ob es sich um Leistungen für Fernverkehr, Cargo, Tilo oder Thurbo handelt. Dieser Vorschlag passt bestens zur Aussage im letzten SBB-Geschäftsbericht: Aus einem divisional organisierten Unternehmen wird eine integrierte SBB, in welcher alle ein gemeinsames Verständnis vom Funktionieren des Systems Eisenbahn haben,

sich an den gleichen Werten und Zielen

orientieren und diesen konsequent auf die

Bedürfnisse der Kunden ausrichten. Diese

sollten die SBB als integrierte Bahn-Dienst-

leisterin wahrnehmen.

Aber wir wissen alle, dass diese Aussage und unser Vorschlag den Interessen des nicht zuletzt dank der Divisionalisierung kräftig gewachsenen Verwaltungsapparats widersprechen und deshalb Wunschdenken bleiben werden und keinerlei Aussichten auf eine Umsetzung in die Praxis haben. Zum Schluss noch dies: Bei Personenverkehr Operating existiert eine «Eisenhower-Matrix», in der verschiedene Vorhaben aufgeführt sowie nach Dringlichkeit und Wichtigkeit bewertet sind. Unter diesen fallen die beiden mit hoher Wichtigkeit bewerteten Vorhaben «Produktivität Zugführung» sowie «Verwaltungskostenreduktion» auf. Der Unterschied liegt lediglich in der Dringlichkeit. «Produktivität Zugführung»: Dringlichkeit hoch - «Verwaltungskostenreduktion»: Dringlichkeit tief.

ZEITZUSCHLÄGE

VERFÜGBARE ZEIT

Reserve / Wartezeiten

PRODUKTIVITÄT 2 33%

Inbetriebnahmen und Remisierungen Wendezeiten / Wegzeiten Dienstfahrten / Manöver Pendelumstellungen Reinigung / Entsorgung

LENKZEIT 51%

www.ubs.com 13

Wer kontrolliert den Zug?

Bereits 2009 verlangte der VSLF von den SBB, dass unbegleitete Züge vor dem technischen Kontrollgang durch das Lokpersonal zu räumen seien. Die SBB haben darauf die Zugbegleiter der S-Bahn Zürich (ZuS) angewiesen, vor dem Endigen der Züge die Reisenden zu wecken und die Züge am Endbahnhof zu räumen. Von Hubert Giger, Präsident VSLF

Im Sinne einer pragmatischen Lösung hat sich der VSLF damals damit zufrieden gegeben, auch wenn dadurch das Problem nur auf dem Netz der S-Bahn Zürich gelöst war, was immerhin rund 50% der Regionalzüge von SBB Personenverkehr betrifft. Mit der Abschaffung der ZuS Ende 2011 stellte sich das Problem für das Lokpersonal erneut und der VSLF machte die SBB wiederum darauf aufmerksam. Das Problem wurde als solches erkannt und zur Lösung an den Leiter Zugführung P, Manfred Haller, delegiert.

In der Folge fanden im Auftrag von Manfred Haller im April 2012 Treffen mit dem VSLF statt, um das Räumen der Züge grundsätzlich zu regeln. Wir sind zuversichtlich, dass nun eine verbindliche schweizweit gültige Regelung mit den SBB gefunden wird. Dass eine solche notwen-

dig ist, zeigte der tragische Todesfall eines Mitarbeiters der Verkehrsbetriebe Brüssel in Belgien an Ostern.

Die Position des VSLF

Um zu verhindern, dass Lokpersonal alleine in kritische Situationen mit Reisenden verwickelt wird, müssen endigende Reisezüge vor der technischen Kontrolle durch das Lokpersonal geräumt werden. Ziel ist, dass auf Leermaterialzügen und im Gleisfeld keine Reisenden mehr angetroffen werden. Folgende Fälle sind zu unterscheiden:

- Zug fährt nach kurzem Halt als Leermaterial weiter
- Zug fährt nach längerem Halt (evtl. mit Wenden) als Leermaterial weiter
- Zug endigt und wird mittels Rangierfahrt zum Abstellort verbracht oder bleibt stehen

Grundsätze:

- Die Räumung der Züge ist nicht Aufgabe des Lokpersonals
- VM*/BAPO räumt Züge und Personal wird dazu eingeteilt, soweit Kapazitäten reichen
- Alle anderen Züge verrechnet ZF an VM/BAPO

Ohne O.K. von VM/BAPO:

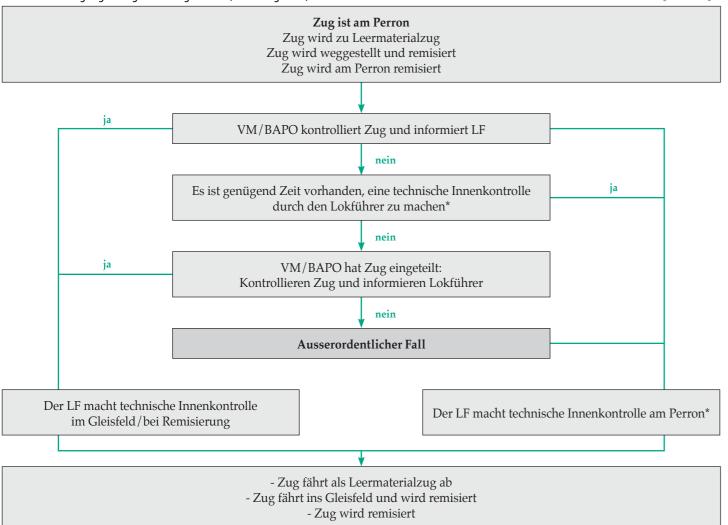
- LF führt technische Innenkontrolle im Bahnhof am Perron vor der Weiterfahrt noch aus

Trifft LF bei technischer Innenkontrolle auf Reisende:

- Neuer Prozess (je nachdem: BAPO/ Überzeit/Zug stehen lassen)
- Bei Problemzügen: Übernahme der Räumung durch VM/BAPO
- * VM = Verkehrsmanagement SBB P

Prozess Kontrollgang unbegleitete Züge SBB P (Vorschlag VSLF)

*Gemäss abgemachten Regeln



Anspruchsvolle Ausbildung

Die Bahnen benötigen in den nächsten Jahren eine grosse Anzahl an neuem Lokpersonal. Immer offensichtlicher wird der Widerspruch zwischen den steigenden Anforderungen komplexer werdender Systeme einerseits und den gestrafften Ausbildungsdauern und unattraktiven Anstellungsbedingungen andererseits. Von Hubert Giger, Präsident VSLF



Funrerstand im Tessin

Es zeigt sich immer mehr: Die Anforderungen für neue Lokführer(innen) sind hoch – sehr hoch. Und die Ausbildung ist anspruchsvoll. Sie ist so anspruchsvoll, dass das ETCS-Modul nicht mit den übrigen Ausbildungsmodulen geprüft wird, weil beim Durchfallen durch den ETCS-Teil die gesamte Prüfung als nicht bestanden gilt und die Leute nicht produktiv eingesetzt werden können. Also wird das ETCS-Modul einfach fünf Monate später geprüft

Und in der anspruchsvollen Ausbildung liegt auch ein Grund für die neuen «Teilzeitklassen». Denn wie heisst es im Info P-OP Operating: «Und an Tagen ohne Unterricht können sie (die angehenden Lokführer[innen]) den Lernstoff repetieren und vertiefen.» Das ist nichts anderes als Selbststudium in der Freizeit.

Entsprechend schwierig ist es, genügend Interessenten für die anspruchsvolle Ausbildung zu finden. Dass die SBB bereit sind, für angeworbene Kandidaten eine Gewinnungsprämie nach Reglement K 142.8 in der Höhe von 2500 Franken auszurichten, unterstreicht dies deutlich.

Die Entlöhnung einer Tätigkeit gilt auf

dem Arbeitmarkt als Motivationsfaktor und wird durch den freien Markt, der von ehemaligen Beamten in der sicheren Eisenbahnwelt der Schweiz so oft lauthals propagiert wird, bestimmt. In der Folge wird von allen Seiten am Anforderungsniveau geschraubt und kein Trick ist zu schade, um nicht angewendet zu werden, damit so schnell wie möglich mit den jungen Kollegen gefahren werden kann. Wohl nicht ohne Grund haben die SOB, BLS und SBB die Forderung des VSLF abgelehnt, zukünftig nur noch Kandidaten mit einer mindestens dreijährigen Berufsausbildung zum Lokführer Kategorie B zuzulassen. Denn wer den BAV-Ausweis im Sack hat und auf grosse Fahrt geht, ist auf einen Schlag für alles selber verantwortlich und niemand kann mehr belangt werden. Oder doch?

Nach dem Unfall eines nicht mehr zu bremsenden Bauzugs der BLS bei Dürrenast am 17. Mai 2006, bei dem leider alle drei Eisenbahner ums Leben kamen, wurde nie die Fragen nach dem Umfang der Ausbildung, den Prüfungen und den Fähigkeiten der Mitarbeiter, den Anforderungen in der Praxis gerecht zu werden, gestellt. Einzig Verstösse gegen das Arbeitszeitgesetz wurden festgestellt. Ein Lokführer Kategorie C100 des Unfallzugs hatte sechs Monate Ausbildung hinter sich und 55 Tage vor dem Unfall die praktische Prüfung absolviert. Es erübrigte sich damals, die Beteiligten zu verteidigen, da sie bereits den höchstmöglichen Preis bezahlt hatten.

Der VSLF hat wiederholt auf zu kurze und zu wenig vertiefende Ausbildungen hingewiesen und die mangelnde Praxis des Lokpersonals in den verschiedenen Betriebssituationen bemängelt. Unabhängige Gerichte werden möglicherweise dereinst die Ausbildung und die Weiterbildung des Lokpersonals unvoreingenommen und unbeeinflusst von den dafür verantwortlichen Stellen bewerten und die Verantwortlichen für entsprechende Mängel benennen. Im Interesse eines sicheren Bahnbetriebs sind wir bereit, die entsprechenden Fragen zu stellen und in Anbetracht dieser laufend steigenden Verantwortlichkeiten des Lokpersonals sind unsere Forderungen nach korrekter Einreihung in den Lohnsystemen mehr als gerechtfertigt.

Interview mit Claus Weselsky, Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokführer GDL. Interview: Redaktion Loco Folio



Claur Worolch

In der Mitgliederzeitung Kontakt der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV ist Ende Mai ein Interview mit dem Vorsitzenden der deutschen Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) Alexander Kirchner erschienen. Kirchner sagt in diesem Interview unter anderem aus, dass die Gewerkschaften immer solidarische Gemeinschaften waren, in denen die Starken den Schwachen geholfen haben. Er bemängelt, dass dieser Gedanke mehr und mehr zugrunde geht, wenn einzelne Berufsstände nur versuchen, für sich das Beste herauszuholen. Konkret wird die Gewerkschaft der Lokführer GDL angesprochen. Loco Folio (LF) bat den Bundesvorsitzender der GDL, Kollege Claus Weselsky (CW), Stellung zu nehmen.

LF: Claus Weselsky, im Interview spricht Alexander Kirchner direkt die GDL an. Ist die GDL unsolidarisch mit den anderen Eisenbahnern?

CW: Tatsache ist, dass der Organisationsgrad aller Gewerkschaften in Deutschland bezogen auf alle Arbeitnehmer mittlerweile bei rund 20% vor sich hindümpelt, während die GDL einen Organisationsgrad von rund 75% bei allen Lokomotivführern in unserem Lande hat. Gemeinsam mit anderen Berufsgewerkschaften sind wir ein Zugpferd gewerkschaftlicher Solidarität und setzen damit die Grossgewerkschaften natürlich unter Druck. Kirchner sollte lieber etwas für seinen Organisationsgrad und damit für seine Klientel tun. Dann wäre er auch in der Lage, den Arbeitgebern einmal die Stirn zu zeigen und brauchte nicht mit unhaltbaren Anschuldigungen vom eigenen Kuschelkurs mit den Arbeitgebern abzulenken. Im Übrigen wurden bisher

alle Tarifabschlüsse der GDL (seit 2008 mehr als 20% Steigerung) auch auf die anderen Eisenbahner übertragen. Wieso wir damit unsolidarisch sein sollen, muss Herr Kirchner erklären, nicht die GDL!

Noch ein Wort zur Solidarität: Wenn mehr 75% aller Lokomotivführer untereinander solidarisch und für ihre Ziele auch zu kämpfen bereit sind, dann ist das eine hohe Solidarität! Ich halt überhaupt nichts von platten Sprüchen über angebliche Solidarität in Gewerkschaften mit wenigen Mitgliedern.

LF: In Deutschland haben die Lokführer eigene Tarifverträge (Gesamtarbeitsverträge GAV). Diese hatte die GDL in der Auseinandersetzung mit der DB AG 2007/2008 erstritten. Bewähren sich die berufsspezifischen Verträge?

CW: Da genügt ein Blick auf die Ergebnisse der zurückliegenden Tarifrunde. Gleicher Lohn für gleiche Arbeit, Schutz vor Arbeitslosigkeit beim Übergang auf einen neuen Betreiber und umfassende soziale Schutzbestimmungen; das sind nur einige der Verbesserungen, die die GDL für die Lokomotivführer in Deutschland erreicht hat. Damit ist die von vielen für eine Utopie gehalten Idee von gleichem Lohn für gleiche Arbeit in weiten Teilen der Republik für die Lokomotivführer Realität geworden. Den Rest schaffen wir auch noch. Unser hoher Organisationsgrad ist u. a. auch darauf zurückzuführen, dass wir für spezielle Arbeitsbedingungen – die hat übrigens das gesamte Zugpersonal - auch die speziellen Tarifverträge entwickeln und diese dann mit unserer Kraft auch durchsetzen können.

LF: In welchen Bereichen arbeitet die

GDL mit der EVG zusammen?

CW: Es gibt im Bereich der Betriebsverfassung eine Notwendigkeit der Zusammenarbeit bei der Gestaltung dieser Tarifverträge. Sie schaffen die erforderlichen Strukturen für die betriebliche Interessenvertretung. Hin und wieder gibt es eine partielle Zusammenarbeit, aber die Interessenlage unserer Klientel ist und bleibt speziell, weshalb wir uns dem auch voll und ganz widmen.

LF: Im Interview wird moniert, dass die EVG in den letzten Jahren die bessere Tarifpolitik als die GDL gemacht hat. Trifft dies zu?

CW: Da kann ich nur schmunzeln. In ihrer Zeit der tariflichen Zuständigkeit für Lokomotivführer hat die EVG ein maximales Entgelt von 2142 Euro brutto beim Marktführer DB AG für ausreichend gehalten. Das ist an sich schon beschämend. Allerdings hat die EVG auch noch unser Tarifniveau im gesamten Markt der Privatbahnen kaputt gemacht. Dort gab es Einkommen für Lokomotivführer von sage und schreibe 30% weniger als beim Marktführer DB AG. Es gab auch keinerlei Weiterentwicklung, sondern ein stetiges Gejammer – interessanterweise immer mit dem Arbeitgeber zusammen -, wie schlimm sich der Wettbewerb auf bestehende Arbeitsplätze auswirkt. Das Ziel war die Absenkung des Tarifniveaus beim Marktführer DB AG. Das alles passiert, wenn schwache Gewerkschaften ohne entsprechenden Organisationsgrad sich dazu aufschwingen, Tarifverträge für alle Arbeitnehmer abzuschliessen. Eigene tarifpolitische Erfolge dieser Gewerkschaft sucht man eher vergeblich. Sie beschäftigt sich lieber mit der GDL, offensichtlich, um in der Öffentlichkeit und vor ihren wenigen Mitgliedern besser dazustehen.

Die Redaktion des Loco Folio bedankt sich bei Kollege Claus Weselsky für seine ausführliche Stellungnahme.

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) gibt es seit dem 30. November 2010. Sie entstand aus der Fusion der Gewerkschaft TRANSNET und der Verkehrsgewerkschaft GDBA. Die EVG hat nach ihren eigenen Aussagen angeblich rund 240 000 Mitglieder.

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hat rund 34 000 Mitglieder. Die GDL hat einen Organisationsgrad von 80% bei den Lokomotivführern der Deutschen Bahn und einen solchen von rund 70% bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Führungsgrundsätze der SBB

Kurz, knapp und klar kommen sie daher, die neuen Führungsgrundsätze der SBB – so, wie es auch bei den «Gestes métier»-Checklisten der Fall sein sollte. Der VSLF begrüsst und unterstützt diese neuen Führungsgrundsätze und ist überzeugt, dass die SBB diese in absehbarer Zeit auf allen Führungsstufen anzuwenden gedenken. Von Daniel Hurter, Redaktor Loco Folio

Kurz, knapp und klar kommen sie daher, die neuen Führungsgrundsätze der SBB – so, wie es auch bei den «Gestes métier»-Checklisten der Fall sein sollte. Der VSLF begrüsst und unterstützt diese neuen Führungsgrundsätze und ist überzeugt, dass die SBB diese in absehbarer Zeit auf allen Führungsstufen anzuwenden gedenken.

Dank des Führungsgrundsatzes «Ergebnis- und Leistungsorientierung» wird z. B. der Führungsapparat von SBB Zugführung Personenverkehr (ZF) auf das unbedingt notwendige Mass mit einem Minimum an Chefs Lokpersonal (CLP) geschrumpft und ZF-Filialleiter, die ihre Funktion als Warteposition bis zum nächsten Karrieresprung missbrauchen benötigausnützen und in der Zwischenzeit ihre Arbeitszeit zu einem ansehnlichen Teil für Kaffeehausbesuche und das Studium von Menükarten verwenden, werden der Vergangenheit angehören.

Die «konstruktivkritische Auseinandersetzung» wird beim VSLF schon seit Langem gepflegt und wir begrüssen es sehr, dass diese nun auch bei den SBB Einzug hält. Endlich wird kei-

ne Kündigungsandrohung ausgesprochen und kein Berufs- und Unternehmenswechsel empfohlen, wenn ein Lokführer oder eine Lokführerin auf Missstände hinweist. Wir freuen uns auch, dass es bei den SBB keine Führungskräfte mehr geben wird, die unbedingten Kadavergehorsam verlangen. - in welchem Büro auch immer. sei es in Interlaken oder sonst irgendwo. Und gespannt warten wir auf die Lektüre einer SBB-Zeitung, die ohne Personenkult auskommt, sich nicht nur auf das Schönschreiben von Missständen und das Bejubeln von Neuerungen und Verbesserungen - die oftmals gar keine sind - beschränkt und ein Meinungsspektrum pflegt, das etwas grösser weiter als das einer nordkoreanischen Parteizeitung ist.

Die Lokführerinnen und Lokführer wissen, was «Verlässlichkeit» bedeutet; das war schon vor der Einführung der Dienstantritt-Bereitschaftsmeldung der Fall. Und so freuen wir uns, dass wir die gleiche Verlässlichkeit von den SBB erwarten dürfen, dass die Bestimmungen des Ge-

samtarbeitsvertrags und der bereichspezifischen Arbeitszeitregelungen lückenlos eingehalten werden und zukünftige Gänge zum Schiedsgericht überflüssig sein werden. Wir verlassen uns darauf, dass irgendwann alle Langsamfahrstellen korrekt signalisiert sein werden, weil die SBB dem VSLF eine Verbesserung der entsprechenden Prozesse versprochen hat. Und wir verlassen uns darauf, dass neue Vorschriften nicht erst nach der dritten oder vierten Modifikation einigermassen praxistauglich sind und ebenso verlassen wir uns auch darauf, dass Stellenausschreibungen für Teilzeiteinsätze des Lokpersonals bei anderen Divisionen ernst gemeint sind und nicht einfach einer kurzfristigen Laune des CEO entspringen.

Endlich dürfen wir uns auf die Fahrt mit ausgezeichnet unterhaltenen Fahrzeugen auf bestens gepflegten Anlagen freuen,

> denn nun Hält das «Bahn-Knowhow» (wieder) Einzug bei den SBB. Es wird keine Chef Lokpersonal mehr geben, die nicht wissen, wie man einen Zug führt, weil sie die Tätigkeit eines Lokführers nur aus einer Kurz-

instruktion kennen. Die vielen SBB-Pressesprecher wissen, worüber sie sprechen und die Journalistinnen und Journalisten der SBB-Zeitung wissen, worüber sie schreiben. Der Fernverkehrschef von SBB Personenverkehr begreift endlich den Unterschied zwischen einem (schweizerischen) Bahn- und einem (deutschen) Busbetrieb und wir freuen uns auf die Rückkehr all der ausgewiesenen Eisenbahnfachleute, die im Laufe der jahrelangen Divisionalisierungsund Reorganisierungsorgien aus dem Unternehmen geekelt wurden, weil sie auch ihn der grössten Umbrucheuphorie darauf bestanden haben, dass die Eisenbahn immer noch auf Schienen fährt und die damit zusammenhängenden physikalischen und betrieblichen Bedingungen und deren Verknüpfungen nicht vernachlässigt werden dürfen – auch wenn das an der Hochschule St. Gallen oder an den betriebswirtschaftlichen Fakultäten anderer Universitäten nicht so gelehrt wurde.

Und jetzt heisst es auch noch «Unterwegs zuhause» – der Kunde steht wieder im

Mittelpunkt. Die Züge, die Personen und Güter transportieren, sind nicht mehr nur einfach das Abfallprodukt der Prozesse eines gewaltigen, hochkomplexen, undurchschaubaren und unaufhaltsam wachsenden Verwaltungsapparats, sondern wieder das eigentliche Kerngeschäft der SBB.

Und so freuen wir uns auf die neuen Zeiten, die bei den SBB anbrechen. Und wenn die SBB-Führungspersonen diese Vor- und Grundsätze vielleicht einmal vergessen sollten – wir werden sie gerne daran erinnern.

«Gestes métier»

Im Rahmen der Bemühungen für mehr Sicherheit im Eisenbahnbetrieb wurden bei Zugführung Personenverkehr die «Gestes métier Lokpersonal» entwickelt. Die «Gestes métier» sind gemäss Beschreibung der Herausgeber «standardisierte Arbeitsmethoden alltäglicher Prozesse». Gegen diese «Gestes métier» ist eigentlich nichts einzuwenden. Aber einmal mehr hat man bei den SBB eine grundsätzlich gute Idee aus unerfindlichen Gründen in ein praxisfremdes Ärgernis verwandelt. Wie soll ein Lokführer die elf Punkte der «Gestes métier Abfahrprozess» sauber abarbeiten, ohne dass sich bei einer im Ein- oder Zweiminutentakt anhaltenden S-Bahn unweigerlich Verspätungen einstellen? Bei der BLS kennt man ebenfalls eine «Geste métier Abfahrprozess». Allerdings umfasst diese nur sieben Punkte. Es ist uns nicht bekannt, dass die BLS deswegen mehr Unregelmässigkeiten bei den Abfahrten zu verzeichnen hätte. Sind die zusätzlichen vier Punkte bei den SBB durch deren grösseren Verwaltungsapparat, der dauernd seine Unentbehrlichkeit beweisen muss, verschuldet?

Unter den vielen Versprechungen der Leitung von Zugführung Personenverkehr befindet sich auch das nach einer Überarbeitung der «Gestes métier Lokpersonal». Allerdings lassen die bisherigen Erfahrungen bezweifeln, dass daraus – falls diese Überarbeitung jemals erfolgt – ein brauchbares Arbeitsmittel resultiert.



Ergebnis- und Leistungsorientierung

Konstruktiv-kritische

Auseinandersetzung

Verlässlichkeit

Bahn Know-how

Re 420-LION

Bekanntlicherweise werden im Rahmen des Projekts LION (Lifting Integration Optimierung Neugestaltung) bei den Doppelstockpendelzügen (DPZ) der Zürcher S-Bahn der bisherige Zweitklasswagen durch einen neuen Niederflurdoppelstockwagen (NDW) ersetzt und mit den freigewordenen Wagen neue Hauptverkehrszeitzüge (HVZ-Züge) gebildet. *Von Daniel Hurter, Redaktor Loco Folio*



HVZ-Zu

Die Traktion dieser Züge erfolgt mit hauptrevidierten und angepassten Re 420 je an der Spitze und am Schluss eines Zuges. Insgesamt 30 Re 4/4 mit den bisherigen Nummern 11201 bis 11230 werden für diesen Einsatz hergerichtet. Am 27. Juli 2011 ist im Industriewerk Bellinzona der Rollout des ersten fertiggestellten Fahrzeugs erfolgt.

Im Rahmen dieses Modernisierungsprogramms durchlaufen die Loks eine Revision 3 und werden für einen weiteren Betrieb von 20 Jahren ertüchtigt. Dabei werden u. a. die Führungen der Führerstandsseiten-

fenster saniert, sodass sich diese gegenüber heute leichter öffnen lassen. Im Weiteren werden die bestehende Frontbeleuchtung durch eine LED-Beleuchtung sowie die bisherigen BBC-Stromabnehmer durch von den Re 460 stammenden WBL-85-Stromabnehmer mit Schlagschutz ersetzt.

Die Lokomotiven werden für den 18-poligen UIC-Betrieb ausgerüstet und erhalten eine Notbremsanforderung. Zusätzlich zur bestehenden Vielfachsteuerung System 3d (VSt 3d) wird die zu den DPZ-Wagen passende Vielfachsteuerung 6c eingebaut. Die Übertragung der VSt-3d-Signale von

der Spitzen- zur Schlusslokomotive erfolgt über das VSt-6-Kabel. Im Gegensatz zu den EW-III-Pendelzügen ist also kein Umsetzer vorhanden. Die Umstellung zwischen dem VSt-3d- und dem VSt-6c-Modus erfolgt manuell. Die neu eingebaute elektropneumatische Bremse ist nur im V6c-Modus wirksam.

Die bisherige Geschwindigkeitsmess- und -registrierungsanlage wird ersetzt und der Führerstand wird mit neuen Anzeige- und Bedienkonsolen sowie dem Bedienterminal für die Kundeninformationseinrichtungen ergänzt. Wegen des Platzbedarfs des neuen luftgefederten Führerstuhls wird ein breiteres Pedal für die Betätigung der neu auch auf der linken Seite vorhandenen Rückspiegel eingebaut. Die Führerstandstüren erhalten eine innenseitige Notöffnung für das KESO-Schloss.

Vorgesehen ist die Bildung von Zügen mit sechs und zehn Zwischenwagen. Die Zwischenwagen werden zu nur in den Werkstätten trennbaren Drei- oder Vierwagenmodulen zusammengefügt. Jeweils ein Wagen eines solchen Moduls, der AB-Wagen, ist der Träger der Zentralsteuerung zu KIS-/APFZ-/Ethernet-Plattform. Verschiedene Signale wie Türstörung, Gleitschutzstörung und Störung an Heizung oder Lüftung werden von den Zwischenwagen auf die Lokomotive übertragen. Bis 2016 erhalten die SBB 13 HVZ-Züge,

Lokomotiven und Wagen gebildet werden.

Ich bedanke mich bei Herrn Yves Marclay sowie
bei Herrn Thomas Bawidamann vom Personenverkehr Operating ganz herzlich für die Unter-

stützung bei der Abfassung dieses Artikels.

die mit den revidierten und angepassten













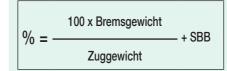




Re 4/4 II/III

Mit der Weisung vom 9. Januar 2012 ist das Gewicht einer Re 420/421 auf einen Schlag von 80 t auf 84 t gestiegen. Bei Grenzübertritt nach Deutschland erhöht sich das Gewicht jeweils nochmals um eine Tonne auf 85 t. *Technikgruppe VSLF*

Ca.84t (P/V) ca.76t) (P/V) Ca.76t



Neue Betriebsvorschriften für die Re 4/4 II/III

Wenn ein Fahrzeug schwerer wird und die Leistung der Bremsen gleich bleibt, vermindert sich normalerweise das Bremsverhältnis. Das ist Physik und jeder Lokführer muss sein diesbezügliches Wissen an der periodischen Prüfung darlegen können. Nicht so bei den SBB: Das Bremsverhältnis bleibt – wohl dem Betrieb zuliebe – gleich hoch, indem man einfach die Anschrift des Bremsgewichts auf der Lok erhöht. Ist ja auch günstiger, als die Bremsapparate der Lok umzubauen.

Um die effektiv schlechtere Bremsleistung (sollte denn das Gewicht wirklich im Verlauf der Jahre grösser geworden sein) im reellen Betrieb zu berücksichtigen, wird einfach in den Vorschriften bei Lokzügen das Bremsverhältnis heruntergesetzt. So einfach geht das. Erklärt wird die Spielerei mit dem Hinweis, es sei festgestellt worden, dass Lokomotiven mit neuen Bremsklötzen bzw. Bandagen sehr schlecht bremsen. Diese neue Feststellung von P-OP-RSQ ist so alt wie das System Bremsklotz/Rad.

Wir stellen fest, dass einmal mehr Fahrzeuganschriften keinerlei Bedeutung mehr haben, sondern die Bremsleistung von Eisenbahnfahrzeugen in den umfangreichen Unterlagen «zusammengeknübelt» werden muss und je nach Zug und Zusammensetzung beliebig ausfallen kann. In der Tat ein logischer und sicherer Prozessablauf.

Signalbezeichnungen

Im Loco Folio 2/2010 wurde die Bezeichnung von Signalen erläutert, die im Widerspruch zu den Bestimmungen in den Fahrdienstvorschriften R 300.2, Ziffer 5.1.7, stehen. Auf eine Anfrage des VSLF bei den SBB erhielten wir folgende Antwort. *Technikgruppe VSLF*



Stellungnahme von P-OP-RSQ-SIM betreffend Signalbezeichnung entgegen FDV

Anlässlich der regelmässig stattfindenden Treffen zwischen den Vertretern der SBB und des VöV (Verband öffentlicher Verkehr, Anmerkung der Redaktion) wurde auf die Differenzen der Signalbezeichnungen zwischen RTE (Regelwerk Technik Eisenbahn, Anmerkung der Redaktion) und FDV hingewiesen. Von Seiten VöV wurde der Einwand der SBB an die entsprechende Fachstelle weitergeleitet. Die Fachgruppe hat entschieden, die Signalisierungen weiterhin nach den Regeln der RTE durchzuführen.

Die Grundlage für die Bezeichnungen bilden dabei die in den RTE 25027 präzise umschriebenen Bezeichnungsvorgaben, wohingegen in den FDV die Formulierung Interpretationsspielraum offen lässt. Im Kapitel 5.1.7 «Kennzeichnung der Signale» wird festgehalten, dass die Bezeichnung der Hauptsignale mit einem Buchstaben zu erfolgen habe. Dort heisst es, dass das Hauptsignal mit einem Buchstaben zu bezeichnen sei. Diesem sei allenfalls eine der Gleiszugehörigkeit entsprechende Zahl

nachzustellen. Unter dem Abschnitt «Vorsignal» wird jedoch einzig auf die Bezeichnung, die mit dem Hauptsignal zu korrespondieren hat, hingewiesen.

Die SBB stellen sich auf den Standpunkt, dass Signalbezeichnungen eindeutig sein müssen, um Verwechslungen im Störungsfall zu vermeiden. Die in der publizierten ESi-Meldung vom Oktober 2010 (im Loco Folio 2/2012, Anmerkung der Redaktion) erwähnte Fehlbeschriftung wurde durch die Infrastruktur in der Zwischenzeit angepasst. Die durch die SBB vorgeschlagenen Anpassungen des FDV resp. der RTE bezüglich der Gleiszugehörigkeit der Vorsignale (fortlaufende Nummerierung) fand in dem Fachgremium kein Gehör. Da es sich dabei um keine sicherheitsrelevante Angelegenheit handle, werde eine Anpassung bis zu einer allfälligen Überarbeitung der Vorgaben nicht weiter verfolgt.

Anmerkung der Technikgruppe VSLF: In den neuen, auf den 1. Juli 2012 in Kraft tretenden Fahrdienstvorschriften wurde auf eine Änderung der Bestimmungen unter 300.2, Ziffer 5.1.7, verzichtet.

Signalaufstellungen – Treffen LPV/VSLF mit SBB Infrastruktur

Bereits zum vierten Mal fand im März 2012 ein Treffen zwischen den Vertretern der Sozialpartner des Lokpersonals und der Leitung I-RSQ (Risk, Sicherheit, Qualität) statt. Themenblöcke waren einmal mehr die Rechtsaufstellung von Signalen und die Signalisierung von Langsamfahrstellen. Von Hubert Giger, Präsident VSLF

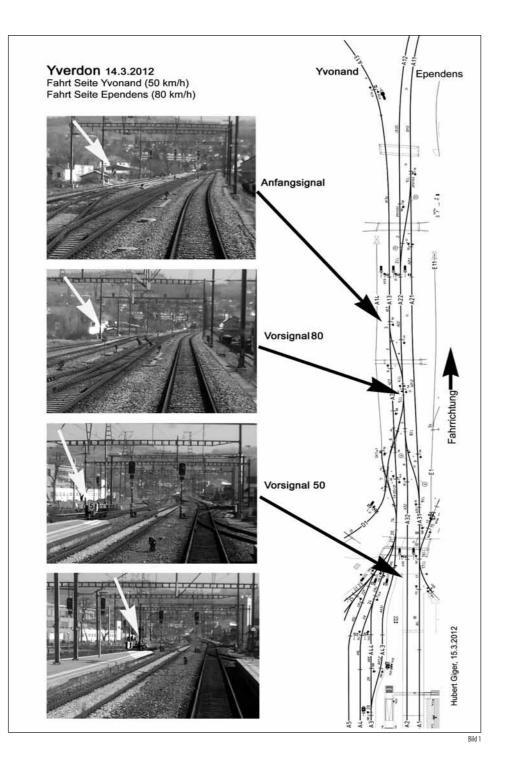
Der LPV brachte zusätzlich die Problematik der schlecht lesbaren oder nicht vorhandenen Hektometertafeln sowie der in der Praxis unbrauchbaren Kilometrierungstafeln neuester Ausführung an den Fahrleitungsmasten ein. Ebenso bemängelten wir unzulässige Signalisierungen, bei denen die Streckengeschwindigkeit kleiner als die signalisierte Geschwindigkeit ist.

Als aktuelles Beispiel präsentierten wir SBB Infrastruktur die fehlerhaft signalisierte Langsamfahrstelle in Yverdon vom 14. März 2012, die ein Befahren eines für eine Geschwindigkeit von 50 km/h zugelassenen Bereichs mit 80 km/h erlaubt (Bild 1).

Das Bild einer seit Monaten unklar signalisierten und mehrfach mittels ESI-Meldung gemeldeten Langsamfahrstelle zwischen Lausanne und Renens schreckte die Verantwortlichen von SBB Infrastruktur auf.

- Entgegen den entsprechenden Zusagen wurden auch ausserhalb von Tunnelstrecken und ohne, dass Profilprobleme bestehen, kleine Signaltafeln verwendet.
- Bei der aktuellen Aufstellung wäre das Signal für die Strecke nach Sébeillon (im Bild nach rechts aufwärts) gültig. Effektiv gilt es aber für die Fahrt auf dem rechten Streckengleis hinunter Richtung Renens, auf dem eine Streckengeschwindigkeit von 130 km/h gilt (Bild 2)

Seit 2009 führen wir Sozialpartnergespräche mit SBB Infrastruktur und bemängeln falsch signalisierte Langsamfahrstellen mit sicherheitsrelevanten Auswirkungen - ohne merkbaren Erfolg. Auch in den anderen Themenbereichen sind kaum Fortschritte feststellbar. Unser erstes Ziel ist es, dass fehlerhafte Situationen aufgrund von entsprechenden Meldungen rasch korrigiert werden. In einem weiteren Schritt streben wir an, dass fehlerhafte Situationen schon gar nicht entstehen und Meldungen von Seiten des Lokpersonals die absolute Ausnahme bleiben. Der VSLF-Vorstand wird demnächst entscheiden, wie er im Bereich der Betriebssicherheit weiter vorgehen will. Die Anfrage nach einer Verbindungsstelle zwischen den Sozialpartnern und den SBB bzw. für einen Ansprechpartner im Bereich der sicherheitsrelevanten Fragen beantworteten die SBB negativ, da aus ihrer Sicht kein Bedarf bestehe.



Der VSLF bat alle am Treffen «Lokführeraustausch» Sozialpartner – SBB Infrastruktur vom 22. März 2012 eingeladenen Personen der SBB um eine Stellungnahme zu der beschriebenen Situation der Langsamfahrstelle in Yverdon vom 14. März 2012. Folgende Stellungnahmen erreichten uns:

Die Lokführer sind angehalten, falsch signalisierte Langsamfahrstellen unmittelbar über

GSM-R an den Zugverkehrsleiter zu melden. Der Zugverkehrsleiter informiert den technischen Leitstand und löst so die Korrektur der Signalisierung aus. Mit der ESI-Meldung wird der sicherheitsrelevante Vorfall auch in die Ereignisdatenbank sicherheitsrelevanter Informationen (ESI) aufgenommen.

Dies hilft uns, unabhängig vom Einzelfall, Schwächen in der Organisation und Ausbildung festzustellen und zu beseitigen. Für den Chef Lokpersonal ist es hilfreich, wenn auf der ESI-Meldung vermerkt wird, dass der Zugverkehrsleiter verständigt wurde. So weiss er, dass die Sofortmassnahmen bereits eingeleitet wurden.

Mit seiner Meldung gibt uns der Lokführer eine Chance, besser zu werden. Bei Fragen zur Signalisierung von Langsamfahrstellen kann sich der Lokführer an seinen Chef oder den streckenverantwortlichen Prüfungsexperten wenden. Andreas Rufener wird keine separate Stellungnahme abgeben. Meine Stellungnahme sollte von Seiten Personenverkehr genügen. Freundliche Grüsse

Roger Kessler Leiter Sicherheitsmanagement SBB Personenverkehr Operating Risk, Sicherheit & Qualität SBB P-OP RSQ ***

Zum Fall in Yverdon «Langsamfahrstelle»: Dort wurden die Signale nicht korrekt aufgestellt. Dies wurde umgehend durch den Störungsdienst IH (Instandhaltung) korrigiert. Für solche sicherheitsrelevanten Meldungen sind wir dankbar, helfen sie uns doch, Ereignisse zu vermeiden. Der geltende Prozess ist etabliert

Die Kenntnisse über die Signalisierung von Langsamfahrstellen werden aktuell mit einer Auffrischungs- resp. Weiterbildungsaktion bei IH flächendeckend verbessert, worüber Sie an der obigen Sitzung orientiert wurden.

> Reto Burkhardt SBB Infrastruktur Risiko, Sicherheit, Qualität, Umwelt, Leiter RSQ-Regionen I-RSQ-REG

Von Seite I-B-SBE können wir Ihnen weder die Freigabe noch ein Verbot für die Publikation des Vorfalls erteilen, da kein Personal von I-B am Vorfall beteiligt war.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme. Freundliche Grüsse

Rolf Delay SBB Infrastruktur, Sicherheitsnormen, Vorschriften (SNV), Risikomanagement I-B-SBE-SNV-SVZ

Die SBB haben grundsätzlich einen hohen Sicherheitslevel erreicht. Fälle wie die falsche Signalisierung der Langsamfahrstelle Yverdon zeigen aber, dass bei der Sicherheit keinesfalls nachgelassen werden darf.

Es sind alle Stufen der Unternehmung gefordert, um täglich die Sicherheit von Kunden und Mitarbeitenden zu gewährleisten. Bestehende Mängel müssen gemeldet und rasch behoben werden. Es geht dabei nicht um Schuldzuweisung, sondern darum, aus gemachten Fehlern zu lernen und besser zu werden. Im Fall Yverdon hat der Prozess zur Mängelbehebung funktioniert und die falsche Signalisierung wurde durch die Infrastruktur rasch korrigiert. Die von der Infrastruktur getroffenen Massnahmen zur flächendeckenden Aus- und Weiterbildung sind richtig und notwendig, um bei der Signalisierung von Langsamfahrstellen die erforderliche hohe Qualität sicherzustellen.

Mit freundlichen Grüssen
Andreas Hönger

Schweizerische Bundesbahnen SBB Sicherheit Konzern

Rutzer Rudolf (P-OP-ZF-OT-W2): keine Stellungnahme.



Forderungen des VSLF zum Treffen mit SBB Infrastruktur vom 22. März 2012

Aufstellung von Langsamfahrsignalen Ausgangslage:

SBB Infrastruktur hat die operativen Prozessabläufe und weitere Massnahmen zur Verbesserung der Signalisierung von Langsamfahrstellen präsentiert. Ebenso wurden der Meldeablauf bei Meldungen durch das Lokpersonal definiert sowie der Umgang mit Lokführermeldungen innerhalb der Infrastruktur erläutert. Herr Erich Stegmüller I-IH-PNM hat neu zusätzlich die Aufgabe, sich dieser Problematik anzunehmen.

Forderung/Lösungsvorschläge:

- Als Grundsatz sollen alle Langsamfahrsignale einen Pfeilaufsatz tragen, um einen grossen Teil der Fehlerquellen und Interpretationsspielräume auszuschliessen.
- Nicht gültige Signale sollen nach Möglichkeit nicht nur um 90° abgedreht, sondern entfernt werden.
- Es sollten nur noch lumineszierende Signale zur Anwendung kommen. Alte und matte Signaltafeln sind zu entsorgen.
- Wenn immer möglich sollen gemäss den Vorgaben grosse Signaltafeln zum Einsatz kommen – Ausnahmen sind Tunnelstrecken und mangelndes Profil. Die Anschaffung von neuen lumineszierenden Signalen und Pfeilaufsätzen ist überfällig und finanzierbar.

Forderung Signalaufstellung links/rechts:

Die Fahrdienstvorschriften (FDV) besagen:

Aufstellung der Signale: Ortsfeste Signale befinden sich links vom Gleis. Auf einspurigen Strecken können sie zur besseren Sichtbarkeit auch rechts aufgestellt sein. Auf mehrspurigen Strecken und in Bahnhöfen können die Signale des rechten äussersten Gleises auf dessen rechter Seite aufgestellt sein. Die Bezeichnungen links und rechts gelten im Sinne der Fahrrichtung.

Der VSLF verlangt deshalb:

- Dem Grundsatz der Linksaufstellung von Signalen ist nachzuleben.
- Sämtliche Signale, die rechts stehen (ausgenommen rechts des äussersten Gleises) sind mittels eines Hinweispfeils nach R I-30111 2.1 1 zu kennzeichnen. Dies bezieht sich auf alle Signale.
- Es ist zu definieren, ob sich Bahnhofendtafeln gemäss FDV links, rechts oder auf der Rückseite des massgebenden Einfahrsignals (R I-30111 2.2 5) befinden.

Freundliche Grüsse Hubert Giger Präsident VSLF

Fahrtstellungsmelder Baar

Das Lokpersonal und der VSLF kämpfen immer wieder gegen unzweckmässige Aufstellungen von Signalen. Vor einiger Zeit wurde in Baar ein Fahrtstellungsmelder installiert, dessen Standorf offenbar auch bei den SBB zu Unsicherheiten geführt hat. Von Hubert Giger, Präsident VSLF



Ausfahrt Baar seite Zug

In Baar aus den Gleisen 1 und 2 in Fahrrichtung Zug wurde ein Fahrstellungsmelder (FM) montiert, der genau zwischen Weichenherz und Weichenzunge steht. Somit ist nicht bestimmt, für welchen Fahrweg der FM gültig ist. Interessant an diesem FM ist, dass er nach der Aufstellung, die im Herbst 2011 erfolgte, im November 2011 abgedeckt wurde und somit über Monate ungültig war, bis er im Februar 2012 wieder abgedeckt wurde und seither wieder gültig ist.

Nach verschiedenen ESI-Meldungen wurde von Seiten der Prüfungsexperten (PEX) schriftlich geantwortet, dass der FM nur für den linken Schienenstrang gültig sei, da die vorgeschriebene Distanz zum Gleis (gemeint ist für den Fahrweg aus dem Gleis 2, siehe Foto) nach Meinung vom P-RSQ genügend gross ist. Zudem sei vom Aufnahmestandort des Fotos bei Fahrt aus dem Gleis 2 auch bereits das zugehörige Ausfahrsignal erkennbar.

Damit wird offenbar unterstellt, dass ein FM nicht mehr zu beachten ist, wenn das zugehörige Hauptsignal sichtbar ist. Neu ist auch die Definition, dass die seitliche Distanz zwischen einem Gleis und einem Signal dessen Gültigkeit bestimmt.

Wegen des FM in Baar wurde bereits eine Risikoanalyse erstellt. Damit ist erwiesen, dass die Aufstellung unklar ist, ansonsten würde eine Risikoanalyse keinen Sinn ergeben. Dies ist auch der Grund, warum der FM während Monaten abgedeckt war.

Unklare Signale und zweifelhafte Signalstandorte sind nicht durch Risikoanalysen zu legitimieren. Massgebend sind die Grundvorschriften des FDV, die exakt solche Risiken ausschliessen. Eine solche Risikoanalyse dient einzig der Legitimation eines unkorrekten Zustands, dessen man sich bewusst ist.

Die Lösung bestände darin, den Fahrtstellungsmelder einen Fahrleitungsmasten näher beim Perronende und somit vor der Weiche links vom Gleis zu montieren, womit dessen Gültigkeit eindeutig wäre. Diese Verschiebung würde einen Mehrbedarf von etwa 30 Metern an Kabel bedingen.

Die abschliessende Antwort zum FM in Baar von SBB Infrastruktur, Risiko Sicherheit Qualität und Umwelt, lautet:

Die Situation zum FM in Baar wurde durch Experten von SBB-I und P-OP geprüft und abgeklärt. Die Abklärungen haben Folgendes ergeben:

- Die Situation mit dem Fahrstellungsmel-

der (FSM) im Gleis 1 in Baar ist nicht ideal und hätte mit besserer Planung vermieden werden können.

- Die Konstellation mit dem FM hat keine Erhöhung bzw. zusätzliche Betriebsrisiken zur Folge.
- Die Platzierung des FM ist vorschriftenkonform. Die verbotene Zone zwischen Weichenherz und Weichenzunge bezieht sich ausschliesslich auf Zwergsignale und eine andere Platzierung würde keine wesentliche Verbesserung bringen.
- Im Rahmen des Baus des dritten Gleises Zug-Baar wird der FSM wieder entfernt, Zeithorizont 2018.

Fazit:

- Die Lage des Fahrstellungsmelders wird nicht geändert.
- Bei zukünftigen Projekten wird, durch den frühzeitigen Einbezug der Spezialisten und Experten, alles daran gesetzt, dass solche Konstellationen bereits in der Planungsphase erkannt und vermieden werden können.

Von: Hubert Giger

Betreff: Fahrstellungsmelder Baar -> Stellungnahme I-RSQ

Datum: 2. März 2012

Ich akzeptiere Ihren Entscheid und kann gut damit leben, wenn Sie oder Ihre Experten von SBB-I und P-OP ihren Kunden, also dem Lokpersonal, verbindlich aufzeigen können, ab welchem Punkt einer Weiche ein FM für einen oder beide Fahrwege gilt. Ich erwarte eine Antwort Ihrerseits.

Freundliche Grüsse Hubert Giger, LF Zürich

Von: Burkhardt Reto (I-RSQ-REG) Betreff: FW: Antwort VSLF Anfrage Herr Giger

Datum: 12. April 2012

Sehr geehrter Herr Giger

Auf den noch offenen Punkt aus der Besprechung vom 22. März 2012 mit SBB Infrastruktur lassen wir Ihnen folgende Antwort zukommen:

Fahrstellungsmelder Baar

Unsere Antwort lautet: Gemäss R RTE 25029 im «Kompendium» gilt ein FM immer nur für ein Gleis und es gilt für das nähere Gleis (Gleis 1). Somit ist auch bei diesem Standort eindeutig gegeben, dass der FM nur für Gleis 1 gilt.

Reto Burkhardt, SBB Infrastruktur, Leiter RSQ-Regionen

RTE: Regelwerk Technik Eisenbahn http://www.voev.ch/RTE_R.html

Das RTE ist dem Lokpersonal nicht bekannt und hat somit nicht den Charakter einer Vorschrift an das Fahrpersonal

R RTE 25029 Fahrtstellungsmelder 20.07.2010

1.1 Bezeichnungsschilder

Die Fahrtstellungsmelder sind mit Signalbezeichnungsschildern auszurüsten (genormte Grösse und genormtes Schriftbild).

2 Regeln über den Standort

- a) Die Fahrtstellungsmelder d\u00fcrfen nur in Dienstabwicklungsbereichen aufgestellt werden.
- b) Die Fahrtstellungsmelder gelten nur für ein Gleis.
- Die Aufstellung von Fahrtstellungsmeldern auf Streckengleisen ist nicht zulässig, insbesondere nicht auf Haltstellen.

3 Abhängigkeiten

3.1 Anschaltung des Fahrtstellungsmelders

Diese drei Bedingungen müssen erfüllt sein:

- a) Weichen zwischen dem Fahrstellungsmelder und dem zugehörigen Hauptsignal sind in der zu befahrenden Lage verschlossen und
- Bahnübergangsanlagen zwischen dem Fahrstellungsmelder und dem zugehörigen Hauptsignal sind eingeschaltet und verschlossen und
- c) das zugehörige Gruppen- oder Gleissignal steht auf Fahrt.

3.2 Abschaltung

Der Fahrtstellungsmelder wird immer mit der Haltstellung des zugehörigen Hauptsignals oder mit dem Auflösen von zwischen dem Fahrtstellungsmelder und Hauptsignal liegenden Elemente (Weichen, Kreuzungen, aktive Gleisabschnitte) dunkel geschaltet.

Fazit:

Trotz mehrfacher Prüfung und Durchführung von Risikoanalysen werden Signale unkorrekt montiert. Auf entsprechende Meldungen hin wird nicht das Problem behoben, sondern es werden unhaltbare Antworten konstruiert und auf Lösungen im Jahre 2018 verwiesen. Mit solchen Antworten würde ein Lokomotivführer die periodische Prüfung durch einen PEX nicht bestehen.

ESI-Meldungen bewirken ausser einen ausgiebigen und zeitintensiven Mailverkehr zwischen den «Experten» der verschieden Instanzen nichts. Die Verschiebung des FM in Baar wäre mittlerweile günstiger zu ste-

hen gekommen als alle Aufwendungen für inkompetente Antworten, Telefonate bei Vorgesetzten und ausführlichen Risikoanalysen.

Die Konsequenz für den Lokführer daraus ist es, seine Meldungen zukünftig auch an das Bundesamt für Verkehr (BAV) zu richten.

FM Baar

Frage an der periodischen Prüfung des Lokpersonals nach VTE; die Antwort «Ein Fahrtstellungsmelder kann für mehrere Gleise gelten» darf nicht angekreuzt werden, da diese falsch ist.

Abfahrtsprozess

Die Schweizer Bahnen sind zu Recht stolz auf ihre Pünktlichkeit. *Technikgruppe VSLF*



Trotzdem können und wollen sich die SBB da noch verbessern. Infrastruktur und Personenverkehr haben genau untersucht, wie das gehen könnte und sie haben fürwahr Erstaunliches herausgefunden: Der Schlüssel zur Verbesserung liegt im Detail – zum Beispiel bei der Abfahrt.

Mit einem standardisierten Abfahrtsprozess soll nun die Pünktlichkeit im Sekundenbereich noch weiter erhöht werden. Mit einer Projektgruppe und allem drum herum. Interessant dabei: Unsere bereits weltrekordverdächtige Pünktlichkeit wurde bisher offenbar gänzlich ohne standardisierten Abfahrtsprozess erreicht!

Seit der Einführung der Pendelzüge hat sich noch nie jemand darum geschert, wann ein Zug tatsächlich fahrbereit ist. Folgende Fragen wären dabei zentral:

- Ist die «Bremse gut»? (In der Regel vom Lokführer selber festgestellt.)
- Hat der Lokführer die Belastung vom Zugpersonal?
- Ist der Lokführer fahrbereit?
- Ist überhaupt ein Lokführer im Führerstand?

Der aktuelle Prozess ist:

Zugpersonal meldet fahrbereit, Fahrdienstleiter öffnet Signal, Zugpersonal erteilt Abfahrerlaubnis und schliesst die Türen

Wenn sich der Zug nun bewegt, dann

- war die Bremse gut,
- hatte der Lokführer die Belastung,
- war der Lokführer fahrbereit,
- ist offenbar ein Lokführer da.

In 99,5% der Fälle setzt sich der Zug seit Jahren auch ohne standardisierten Abfahrprozess weltrekordverdächtig pünktlich in Bewegung. Das liegt vor allem an der Zuverlässigkeit und der effizienten Arbeitsweise der Einteiler (Lokführer eingeplant!) und der Lokführer.

Wir sind gespannt, wie im neuen standardisierten Abfahrtsprozess das Kunststück gelingt, den Lokführer einzubeziehen und ohne zusätzlichen Zeitverlust die Pünktlichkeit der Abfahrt um einige Sekunden zu erhöhen.



Die Zuglaufoptimierung

Die SBB stossen wegen der laufend höheren Angebotsnachfragen immer mehr an die Grenzen der Netzkapazität und der Fahrplanstabilität. Zusätzlich wird es immer schwieriger und aufwändiger, den Zugsverkehr bei Einfädelpunkten optimal zu regeln. Zur Lösung dieser Probleme wird eine automatische Zuglaufoptimierung an geeigneten Orten installiert. *Von Daniel Hurter, Redaktor Loco Folio*

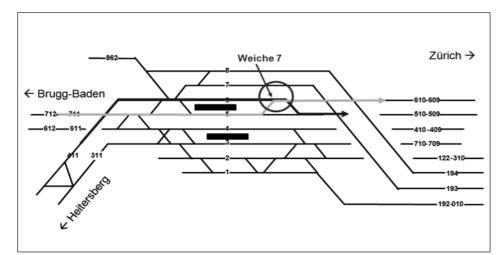
Dem Lokpersonal, das regelmässig die Strecken Mellingen–Killwangen bzw. Wettingen-Killwangen befährt, fällt immer wieder auf, dass teilweise über mehrere Blockabschnitte eine tiefere Geschwindigkeit (90 oder 60 km/h) auf weichenfreien Abschnitten, wo sonst mit maximaler Streckengeschwindigkeit gefahren werden kann, signalisiert wird. In diesem Artikel wollen wir uns mit der Einrichtung, die dafür zuständig ist, mit der Zuglaufoptimierung, befassen.

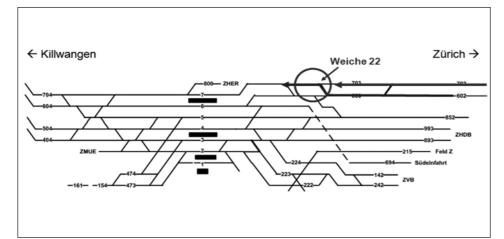
Die Zuglaufoptimierung hat den Zweck die Zeitverluste, die beim Einfädeln und Abkreuzen von Zügen auf Hauptstrecken mit dichten Zugfolgen durch unplanmässige Geschwindigkeitsreduktionen oder gar durch Signalhalte entstehen können, zu vermeiden. Mit einer dynamischen zeitlichen Minimierung der Zusatzverspätung für mehrere Züge in einem geografisch eingegrenzten Gebiet und einer dadurch erreichten optimalen Zugabfolge soll eine Stabilisierung des Fahrplans sowie eine maximale Trassenausnutzung erreicht werden. Eine Zuglaufoptimierung besteht in Killwangen-Spreitenbach, im Einfädelpunkt der Züge aus den Richtungen (Basel-) Brugg und (Bern-)Olten-Lenzburg, in Richtung Zürich sowie in Zürich Altstetten, dem Einfädelpunkt von Zügen, die gleichzeitig oder kurz hintereinander in Zürich HB in Richtung Westen (Lenzburg-Olten und Baden-Brugg) abfahren.

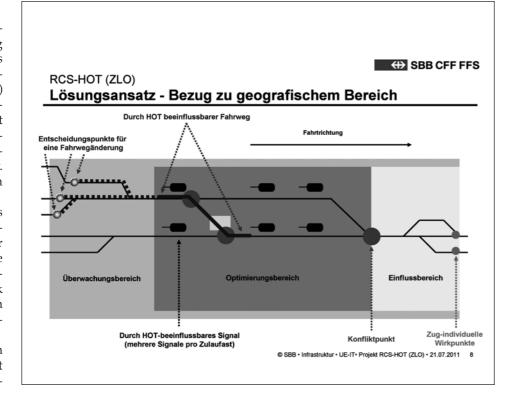
Heute besteht nur an diesen beiden Punkten eine Zuglaufoptimierung. Zukünftig wird die Zuglaufoptimierung durch das neue System RCS-HOT (Rail Control System – Hub-Optimisierungs- Technologie) umgesetzt und dann an weiteren neuralgischen Punkten in der Schweiz – geplant sind etwa 30 - zum Einsatz kommen. RCS-HOT wird voraussichtlich auch beim Gotthardbasistunnel für die Einfädelung bzw. Ausfädelung an den Tunnelportalen zum Einsatz kommen.

RCS-HOT ist ein Teil des Gesamtsystems RCS-Disposition und wird die Lücke zwischen dem Dispositionssystem und der Leittechnik (ILTIS) schliessen. Sämtliche durch RCS-HOT berechneten Dispositionen können direkt an die Leittechnik (Anpassung der Zuglenkdaten) sowie an die Aussensignale (Anzeige von V-Tiefhaltungen) ausgegeben werden.

Damit das gesetzte Ziel einer optimalen Zugabfolge erreicht wird, übernimmt RCS-HOT die dynamische Konfliktlö-







sung, indem sie «mit dem Blick aufs Ganze» die Situation durch geeignete Massnahmen kontinuierlich optimiert und damit erreicht, dass die Züge den/die Konfliktpunkt(e) möglichst mit voller Geschwindigkeit im Zugfolgemindestabstand durchfahren können. Solche Massnahmen sind:

- Reduktion der individuellen Geschwindigkeit der Züge durch V-Tiefhaltung
- Tausch der Reihenfolge der Züge am Konfliktpunkt

- Ändern der Fahrwege der betroffenen Züge
- Verlängern der fahrplanmässigen Haltezeiten

durch direkte und automatisierte Eingriffe in die Zuglenkung ILTIS. Ebenfalls werden die nötigen V-Tiefhaltungen an den dafür vorgesehenen Aussensignalen angezeigt, wobei die Anzeige der V-Tiefhaltungen über die Aussensignale nur für die Gebiete Zürich-Altstetten und Killwangen-Spreitenbach vorgesehen sind. Für die anderen

Gebiete ist geplant, den Ausgabekanal der Adaptiven Zuglenkung (ADL) zu nutzen und den Lokführer via die Fahrempfehlung zu informieren.

Angestrebt wird, ein Bündel von fünf bis sechs Zügen von zwei Gleisen auf ein Gleis mit Zugfolgezeiten von 90 Sekunden einfädeln zu können.

RCS-HOT muss auch in der Lage sein, Züge zu gewichten. Die Zuggewichtung erfolgt aufgrund der Merkmale des Zugs (momentan sind drei vorgesehen):

«Spezial-ZN» sind beispielsweise der letzte Anschlusszubringer des Tages. Weitere Zugmerkmale, die nicht in Form einer Gewichtung berücksichtigt werden, sind die Maximalgeschwindigkeit und das Bremsverhältnis eines Zugs, sodass nicht ein langsamer Zug vor einem schnellen eingereiht wird.

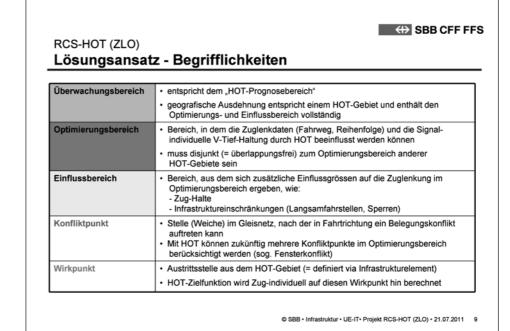
Der Unterschied zwischen RCS-HOT und ADL ist, dass die ADL immer nur einen Konflikt betrachtet und diesen löst, indem für den Konfliktzug eine neue, konfliktfreie Trasse (energieoptimiert) berechnet wird, während die HOT- in ihrem Gebiet eine Gesamtbetrachtung vornimmt und versucht, anhand einer Zielfunktion eine dynamische zeitliche Minimierung der Zusatzverspätung für alle im Betrachtungsbereich befindlichen Züge zu errechnen. Die Konflikte werden wie bereits erwähnt auf Basis der optimalen Lösung mit V-Tiefhaltungen, Reihenfolge- sowie Fahrwegänderungen gelöst

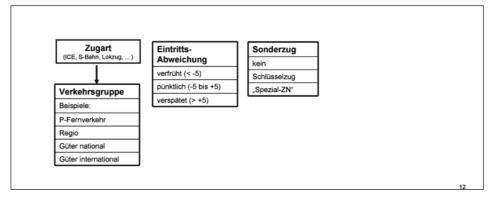
Da RCS-HOT ein Teil von RCS-Dispo sein wird, ist für den Disponenten zu jeder Zeit ersichtlich, welche Optimierungen durch das System ausgegeben werden. Der Vorschauhorizont erstreckt sich über einen Zeitraum von etwa 30 bis 45 Minuten. Heute ist für einen Disponenten nicht ersichtlich, was die Zuglaufoptimierung rechnet, so dass es immer wieder vorkommt, dass ausgelöste Optimierungsvorgänge durch manuelle Eingriffe des Zugverkehrsleiters abgebrochen werden. Eine Folge eines solchen Eingriffs kann beispielsweise sein, dass ein Zug mit 60 km/h mehrere Signale passiert, welche Fahrbegriff 3 zeigen, dann die Fahrt beschleunigt, weil ein nachfolgendes Signal Fahrbegriff 1 zeigt und am Einfädelungspunkt dann durch ein Halt zeigendes Signal zu einem unplanmässigen Halt gezwungen wird.

Die Ablösung der bestehenden Zuglaufoptimierung in Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach durch RCS-HOT ist für das Jahr 2013 vorgesehen.

Ich danke ganz herzlich dem Gesamtprojektleiter von RCS-HOT, Marco Tami, sowie Gabriela Vrecko von der Kommunikation der Division Infrastruktur für die Informationen und die Unterstützung bei der Abfassung dieses Artikels.

25





| | ADL | нот |
|-------|--|---|
| Fokus | Optimierung Energieverbrauch für Einzelzug im gesamten SBB-Netz | Dynamische zeitliche Minimierung der Zusatzverspätung für mehrere Züge in geographisch eingegrenztem Gebiet |
| Was | Zuteilung konfliktfreier Trassen für freie Fahrt Lokführer erhält Echtzeit-Informationen für optimales Fahren (Geschwindigkeit) | Ablösung bestehende ZLO Automatische Beeinflussung der Geschwindigkeit und/oder Fahrwegs via ILTIS Möglichkeit schaffen, RCS-HOT in zusätzlichen Gebieten einzusetzen |
| Wer | Infrastruktur Betrieb (I-B, I-U | E-IT) und SBB Informatik (K-IT) |
| Ziele | Reduktion Energieverbrauch und Unterhaltskosten (ca. 11 <u>Mio</u> CHF/Jahr) Vermeidung unnötiger Halte durch schließen des Regelkreis Disposition / Lokführer Verbesserung der Fahrplanstabilität | Minimierung der Zusatzverspätung bei Konflikten Flüssighaltung des Bahnbetriebes Gewährleistung / Verbesserung der Pünktlichkeit im Personenverkehr Steigerung der Kundenzufriedenheit |
| Wann | Pilot 01/2012 – 12/2012Einführung in Produktion 2014 | Killwangen 06/2013Zürich Altstetten 06/2013 |

24 JOCO FOLIO 2012/1

Wasserkopf

Leserkommentar von Dipl.-Ing. Ulrich H. Knobel aus dem Tages-Anzeiger. Von Daniel Hurter, Redaktor Loco Folio

Der VSLF setzt sich unablässig für schlanke Strukturen ein und prangert immer wieder die stetige Aufblähung des SBB-Verwaltungsapparats an, denn abgesehen von den gewaltigen Kosten behindert dieser das Lokpersonal bei der Dienstausübung in stets zunehmenden Masse und ist Ursache von immer groteskeren Zuständen. Dass der VSLF bei diesem Kampf nicht alleine ist, sondern auch die Kunden und die Öffentlichkeit nicht mehr bereit sind, diese Tatsache einfach so hinzunehmen, zeigt der nachfolgende Leserkommentar, der in der Online-Ausgabe des Tages-Anzeiger erschienen ist.

Die SBB brauchen mehr Geld, also beabsichtigen sie einmal mehr, ihre Ticketpreise zu erhöhen. Bald schon sollen vor allem GA-Inhaber dies empfindlich zu spüren bekommen. Dass die benötigten Mehrkosten einfach immer auf dem Buckel der Reisenden eingetrieben werden, darf nicht unwidersprochen hingenommen werden. Denn: Sehr viel Sparpotenzial wäre in der «Teppichetage» der SBB zu finden! Wer sich die Mühe macht, die SBB-Führungsstrukturen etwas genauer zu studieren, wird schnell merken, wie «aufgedunsen» diese sind. Obwohl riesig wie ein Wasserkopf, resultiert daraus aus eigener Wertschöpfung wenig oder nichts. Im Gegenteil: Für fast jede Entscheidung werden externe Berater beigezogen. Meiner Meinung nach ist SBB-Chef Andreas Meyer kein Führer, sondern ein Funktionär. Sinn und Wirtschaftlichkeit seiner Kader (untere, mittlere, obere Kader) scheinen ihn völlig kaltzulassen. Dabei müsste das SBB-Kader deutlich kleiner werden. Ich behaupte gar, dass die SBB problemlos mit der Hälfte ihrer Kader zu führen wären, immer vorausgesetzt, es stünden fähige, fachkompetente und integre Männer und Frauen zur Stelle. Immens die Summe, die da plötzlich jährlich zur Verfügung stünde. Ich sage dies als sehr erfahrener Unternehmensberater und langjähriger Dozent für Führungslehre an der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften.

Die Loco-Folio-Redaktion dankt dem Verfasser dieses Kommentars, Dipl.-Ing. Ulrich H. Knobel aus Heimberg, für die grosszügige Erlaubnis, diesen abdrucken zu dürfen.

Personalzufriedenheitsumfrage

In den nächsten Monaten findet wieder eine Personalumfrage zur Arbeitszufriedenheit statt. Wir rufen die bei den SBB beschäftigten VSLF-Mitglieder schon jetzt auf, an dieser teilzunehmen. Von Daniel Hurter, Redaktor Loco Folio



Im Herbst 2010 fand die letzte Personalumfrage zur Arbeitszufriedenheit statt, die bei allen SBB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern durchgeführt wurde. Die Rücklaufquote betrug SBB-weit 57%, die Personalzufriedenheit 58 Punkte. Beim Lokpersonal war die Beteiligung überdurchschnittlich hoch; die Zufriedenheit dagegen mit 50% beim Lokpersonal Güterverkehr und sogar nur 43% (tiefster Wert SBB-weit) beim Lokpersonal Personenverkehr unterdurchschnittlich tief. Diese Werte sind alarmierend und der Leiter Zugführung Personenverkehr (ZF) sprach zu Recht von einer Ohrfeige für die SBB-Führung (Loco Folio 1/2011).

Als Folge dieser schlechten Ergebnisse brach bei den SBB eine hektische Betriebsamkeit aus. Das Topkader wurde zu Workshops eingeladen, es wurden zusätzliche Studien erstellt, die ZF-Führung hat sich «intensiv mit dem Thema Personalzufriedenheit auseinandergesetzt, Massnahmen stufengerecht definiert und kommuniziert». Kurz gesagt: Der überdimensionierte SBB-Verwaltungsapparat hat sich einmal mehr mit sich selber beschäftigt, ohne dass sich erkennbare oder gar brauchbare Resultate daraus ergeben

Der damals neu eingesetzte Leiter ZF hätte eine einmalige Chance gehabt, mit Massnahmen zugunsten der Personalzufriedenheit beim Lokpersonal zu punkten. Mittlerweile müssen wir feststellen, dass er sie nicht genutzt hat oder übergeordnete Stellen dies verhindert haben. Die Lokpersonaldienstpläne werden immer noch weiter ausgereizt, die Höchstarbeitszeit- und Pausenbestimmungen des Arbeitszeitgesetzes werden nicht mehr als maximaler Rahmen, sondern als anzustrebendes Ziel

betrachtet, und mittlerweile schreckt man auch nicht mehr vor Verletzungen der bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) und sogar der Fahrdienstvorschriften zurück, um aus dem Lokpersonal eine maximale Produktivität herauszupressen. Von der Produktivität des aufgeblasenen ZF-Verwaltungsapparats mit den vielen zusätzlichen Filialleitern und Chefs Lokpersonal dagegen spricht niemand mehr – im Gegenteil, man hat nicht einmal Skrupel davor, diesen vom Lokpersonal nicht gewünschten und erwiesenermassen unnötige Ausbau als Beitrag zu einer grösseren Personalzufriedenheit zu feiern.

Keineswegs besser sieht die Bilanz der Ausbildungskoordinatorin von ZF aus. Dass sich die Qualität der Lokomotivführerausbildung seit einiger Zeit auf einem ungenügenden Niveau befindet und schon zu Interventionen des Bundesamts für Verkehr (BAV) geführt hat, ist mittlerweile bekannt. Leider sinkt auch die Qualität der Weiterbildungstage für das Lokpersonal unablässig und deren Nutzen bewegt sich zwischenzeitlich hart an der Grenze zur Unbrauchbarkeit.

Und die Konzernleitung? Wir zitieren den zu den schlechten Zufriedenheitsresultaten befragten SBB-CEO: «Wir haben viel investiert in die Zusammenarbeit in der Konzernleitung und auch mit dem Topkader. Ich würde sagen: Die Konzernleitung funktioniert so gut wie selten oder wie nie zuvor, aber offensichtlich wird das zu wenig in der Mannschaft gespürt.» Dass man sich auf einem weltabgewandten Planeten bewegt und den Bezug zur Basis und zum Tagesgeschäft komplett verloren hat, könnte man nicht besser ausdrücken.

Umso wichtiger ist es, wenn das Lokpersonal zahlreich an der Personalumfrage zur Arbeitszufriedenheit teilnimmt. Vielleicht gelingt es, die SBB-Führung mit den entsprechenden Resultaten endlich auf den Boden der Realität zurückzuholen. Sehr schade wäre es, wenn die enttäuschten Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer auf eine Teilnahme verzichten und wegen einer tiefen Beteiligung die Aussagekraft der Umfrage abnehmen würde. Wir wissen es von der letzten Stichprobenbefragung: Auch kleinste Verbesserungen bei den Zufriedenheitsresultaten - und wenn sie nur Teilbereiche betreffen – lösen sofort ein grosses Triumphgeschrei beim SBB-Kader aus.

Flirt für die NSB bei Testfahrten verunglückt

Nicht alle haben so viel Glück wie die SBB. Auf einer Testfahrt in Norwegen führte eine gravierende Geschwindigkeitsüberschreitung zu einem schweren Eisenbahnunglück. Wäre ein solcher Fall in der Schweiz auch möglich? Wir erinnern uns an ein ähnliches Vorkommnis, das sich vorletztes Jahr ereignete. Von Hubert Giger, Präsident VSLF



Auf einer Testfahrt in Norwegen führte eine gravierende Geschwindigkeitsüberschreitung zu einem schweren Eisenbahnunglück. Wäre ein solcher Fall in der Schweiz auch möglich? Wir erinnern uns an ein ähnliches Vorkommnis, das sich vorletztes Jahr ereignete.

Am 15. Februar 2012 ist auf der Strecke der Vestfoldbahn (Verbindung Drammen-Skien) nördlich des Bahnhofs Nykirke im Naturschutzgebiet Tangenbekken der NSB-Flirt BM 74 105/74 505 entgleist. Der Zug 12926 befand sich auf einer Testfahrt, als es auf einem kurvigen Streckenabschnitt zur Entgleisung mit anschliessender Kollision mit einem Felsen kam. Ein Wagen der Triebzugeinheit kippte durch den Unfall um, drei Wagen der fünfteiligen Einheit entgleisten und die ganze Komposition wurde stark beschädigt.

An Bord des Zugs waren zum Unglückszeitpunkt fünf Personen, darunter drei norwegische NSB-Mitarbeiter, ein polnischer Stadler-Mitarbeiter und ein finnischer Mitarbeiter einer Zulieferfirma. Alle fünf Personen konnten glücklicherweise wenige Tage nach dem Unfall das Spital wieder verlassen.

Aus einem Zwischenbericht zu den Untersuchungsergebnissen des Zugunglücks vom April 2012 geht hervor, dass bis heute weder an der Strecke noch am Fahrzeug technische Mängel festgestellt werden konnten. Wie die norwegische Havariekommission bereits in ihrem ersten

Zwischenbericht festgestellt hatte, ist die Entgleisung, in deren Folge der Zug gegen einen Felshang prallte, auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen. Die Maximalgeschwindigkeit im betroffenen Streckenabschnitt beträgt 70 km/h, der Testzug war zum Zeitpunkt des Unfalls aber mit 130 km/h unterwegs. Die Gründe, weshalb der Lokomotivführer die Geschwindigkeit nicht angepasst hat, sind

Beinaheunfall in Vauderens (FR)

Bestandteil weiterer Untersuchungen.

Wir erinnern uns: Am 19. August 2010 fuhr ein IC von Zürich nach Genf am Ende des Bahnhofs Vauderens mit massiv überhöhter Geschwindigkeit in eine Kurve (Streckengeschwindigkeit 140 km/h, Ausfahrgeschwindigkeit 95 km/h, Streckengeschwindigkeit nach Vauderens 85 km/h). Die Geschwindigkeit im Bahnhof war in dieser Richtung wohl mit der Zugbeeinflussung (ZUB) überwacht gewesen, die ZUB-Koppelspule jedoch falsch programmiert, weshalb die massive Geschwindigkeitsüberschreitung nicht automatisch zu einer Zwangsbremsung führte.

Geschirr, Gläser, Reisende und Gepäck wurden herumgeworfen, und dass es zu keiner katastrophalen Entgleisung kam, ist vor allem eines: reines Glück.

SBB Infrastruktur gab an einem folgenden Treffen mit dem VSLF und dem LPV, im Auftrag von Philippe Gauderon, Leiter Infrastruktur, zu Protokoll:

- 1. Die Geschwindigkeitsschwelle in Vauderens war nicht mit ZUB überwacht.
- 2. Die Programmierung des ZUB war jedoch korrekt.

Natürlich ist diese Aussage logisch völlig korrekt. Was nicht überwacht ist, ist korrekt programmiert, wenn es nicht programmiert ist. Nicht korrekt an dieser Ausrede ist lediglich, dass diese Geschwindigkeit hätte überwacht werden müssen:

Die Weisung I-20027 der SBB vom 1. Juli 2010 besagt, dass bei einer Geschwindigkeitsreduktion von 25% oder wenn die Geschwindigkeit um mehr als 30 km/h reduziert werden muss, eine Geschwindigkeitsüberwachung obligatorisch ist.

Die UUS bestätigte dem VSLF, dass sie am 22. August 2010 – aus der Presse – von diesem Vorfall erfahren habe. Die SBB hatten ihn nie gemeldet!

Wir erinnern uns nochmals: Dass die ZUB an dieser Stelle falsch programmiert war, hatten verschiedene Lokführer lange vor dieser Beinahekatastrophe schriftlich gemeldet (Loco Folio 2/2010 berichtete). Die SBB unternahmen damals bekanntlich nichts. Bis heute bestreiten sie sogar, dass die ZUB an dieser Stelle falsch programmiert war. Sie können sich sehr glücklich schätzen, dass bisher gegen sie in diesem Fall keine Strafuntersuchung eingeleitet worden ist. Und man darf gespannt sein, ob bei solch einer Vertuschungskultur die neu lancierte vertrauliche Meldestelle von SBB Personenverkehr zu einer Erfolgsgeschichte wird.



Lokführer-Löhne bei der SBB — ein Blick in die Zukunft

Dieter Bachmann, Lokführer Zürich

Die ToCo-«Black-Box» der SBB hat im April 2012 erstmals konkrete Beträge geliefert: Löhne und Lohnbänder steigen generell um 0,5% (0,25% bei Lohngarantien) und für individuelle Lohnerhöhungen (ILE) stehen zusätzlich 11 Millionen Franken zur Verfügung, was nochmals 0,5%

der Lohnsumme entspricht. Mit diesen 11 Millionen Franken werden die Lohnerhöhungseinheiten (LEE) pro Anforderungsniveau finanziert. Für Lokführer des Anforderungsniveaus «G» beträgt sie dieses Jahr 427 Franken.

Zur Erinnerung: Wessen Lohn im April im

Anforderungsniveau «G» für Lokführer zwischen 100% und 115% des Basiswerts von 69 310 Franken betrug, der kriegt ab Mai neben der generellen Lohnerhöhung (GLE) von 0,5% zusätzlich viermal 427 Franken/Jahr als individuelle Lohnerhöhung (ILE) dazu. Zwischen 115% und

130% gibts dreimal 427 Franken/Jahr und zwischen 130% und 145% gibts zweimal 427 Franken/Jahr. Ab 145% entfällt die ILE. So weit, so gut. Viel interessanter wäre aber natürlich der Blick in die Zukunft. Wir wagen ihn - mangels hellseherischer Fähigkeiten unter der Annahme gleich bleibender Parameter: also eine jährliche Erhöhung des Lohns und des Lohnbands um 0,5% sowie ein Wert einer Lohnerhöhungseinheit von 427 Franken.

Natürlich sind das Modellannahmen. Für das Jahr 2013 z. B. wird es – vorbehältlich

einer Teuerung bis maximal 1,5% – gar keine generelle Lohnerhöhung geben. Dafür werden ab 2012 von der SBB zusätzlich erhebliche freiwillige Beiträge an die Pensionskasse geleistet, die unsere Budgets nicht zusätzlich belasten. Die eingesetzten Werte vermitteln also lediglich einen Eindruck einer möglichen Dynamik. Nicht mehr. Aber auch nicht weniger.

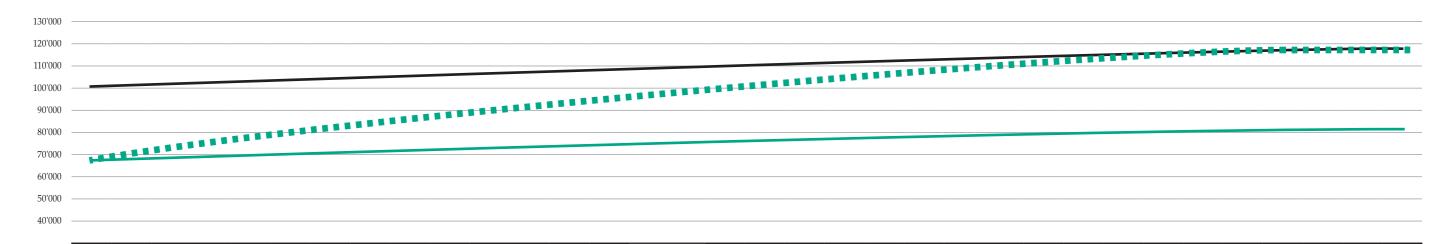
(Quellen: SBB K 140.3/VSLF Newsletter Nr. 334, 24. November 2011)

| Paramet | er: | | | | | | | |
|------------------------------------|------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | | |
| Basiswert 2012: 69'310 | | | | | | | | |
| Generelle Lohnerhöhung, GLE = 0.5% | | | | | | | | |
| Basislohn/Jahr = Vorjahr + GLE | | | | | | | | |
| Maximallohn/Jahr = Vorjahr + GLE | | | | | | | | |
| Lohnerhöhungsanteil, LEE = 427 | | | | | | | | |
| 100%-115% des Basiswertes: 4 * LEE | | | | | | | | |
| 115%-13 | 115%-130% des Basiswertes: 3 * LEE | | | | | | | |
| 130%-14 | 5% des Basiswertes: 2 * LEE | | | | | | | |

29

Lohn/Jahr = Vorjahr + GLE + x * LEE

| Jahr | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 |
|-------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ausgangslohn: Basiswert | 69'310 | 71'365 | 73'429 | 75'505 | 77'590 | 79'686 | 81'792 | 83'909 | 85'610 | 87'319 | 89'037 | 90'763 | 92'498 | 94'241 | 95'993 | 97'754 | 99'097 | 100'446 | 101'803 | 103'166 | 104'536 | 105'912 | 107'296 | 108'686 | 110'084 | 111'488 | 112'900 | 114'318 | 115'562 | 116'140 | 116'721 | 117'304 |
| Prozent des Basiswertes | 100.00% | 102.45% | 104.89% | 107.32% | 109.74% | 112.14% | 114.53% | 116.91% | 118.69% | 120.45% | 122.21% | 123.96% | 125.70% | 127.43% | 129.16% | 130.87% | 132.01% | 133.14% | 134.27% | 135.39% | 136.50% | 137.61% | 138.72% | 139.82% | 140.91% | 142.00% | 143.08% | 144.16% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% |
| Ausgangslohn: 75'000 | 75'000 | 77'083 | 79'176 | 81'280 | 82'968 | 84'664 | 86'368 | 88'081 | 89'802 | 91'532 | 93'271 | 95'018 | 96'774 | 98'112 | 99'457 | 100'808 | 102'166 | 103'531 | 104'902 | 106'281 | 107'666 | 109'059 | 110'458 | 111'864 | 113'278 | 113'846 | 114'415 | 114'987 | 115'562 | 116'140 | 116'721 | 117'304 |
| Prozent des Basiswertes | 108.21% | 110.66% | 113.10% | 115.53% | 117.34% | 119.14% | 120.94% | 122.72% | 124.50% | 126.27% | 128.02% | 129.77% | 131.51% | 132.67% | 133.82% | 134.96% | 136.10% | 137.23% | 138.36% | 139.48% | 140.59% | 141.70% | 142.81% | 143.91% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% |
| Ausgangslohn: 80'000 | 80'000 | 81'681 | 83'370 | 85'068 | 86'775 | 88'489 | 90'213 | 91'945 | 93'686 | 95'435 | 96'766 | 98'104 | 99'449 | 100'800 | 102'158 | 103'523 | 104'894 | 106'273 | 107'658 | 109'050 | 110'450 | 111'597 | 112'155 | 112'716 | 113'280 | 113'846 | 114'415 | 114'987 | 115'562 | 116'140 | 116'721 | 117'304 |
| Prozent des Basiswertes | 115.42% | 117.26% | 119.09% | 120.91% | 122.72% | 124.53% | 126.32% | 128.11% | 129.88% | 131.65% | 132.82% | 133.99% | 135.15% | 136.30% | 137.45% | 138.60% | 139.73% | 140.87% | 141.99% | 143.11% | 144.23% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% |
| Ausgangslohn: 85'000 | 85'000 | 86'706 | 88'421 | 90'144 | 91'875 | 93'616 | 94'938 | 96'266 | 97'602 | 98'944 | 100'293 | 101'648 | 103'010 | 104'379 | 105'755 | 107'138 | 108'528 | 109'393 | 109'940 | 110'490 | 111'042 | 111'597 | 112'155 | 112'716 | 113'280 | 113'846 | 114'415 | 114'987 | 115'562 | 116'140 | 116'721 | 117'304 |
| Prozent des Basiswertes | 122.64% | 124.48% | 126.31% | 128.13% | 129.94% | 131.74% | 132.94% | 134.13% | 135.31% | 136.49% | 137.66% | 138.83% | 139.99% | 141.14% | 142.29% | 143.44% | 144.57% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% |
| Ausgangslohn: 90'000 | 90'000 | 91'731 | 93'044 | 94'363 | 95'689 | 97'021 | 98'360 | 99'706 | 101'059 | 102'418 | 103'784 | 105'157 | 106'537 | 107'232 | 107'768 | 108'307 | 108'849 | 109'393 | 109'940 | 110'490 | 111'042 | 111'597 | 112'155 | 112'716 | 113'280 | 113'846 | 114'415 | 114'987 | 115'562 | 116'140 | 116'721 | 117'304 |
| Prozent des Basiswertes | 129.85% | 131.69% | 132.91% | 134.12% | 135.33% | 136.53% | 137.73% | 138.92% | 140.10% | 141.28% | 142.45% | 143.62% | 144.78% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% |
| Ausgangslohn: 95'000 | 95'000 | 96'329 | 97'665 | 99'007 | 100'356 | 101'712 | 103'074 | 104'071 | 104'591 | 105'114 | 105'640 | 106'168 | 106'699 | 107'232 | 107'768 | 108'307 | 108'849 | 109'393 | 109'940 | 110'490 | 111'042 | 111'597 | 112'155 | 112'716 | 113'280 | 113'846 | 114'415 | 114'987 | 115'562 | 116'140 | 116'721 | 117'304 |
| Prozent des Basiswertes | 137.07% | 138.29% | 139.51% | 140.73% | 141.93% | 143.13% | 144.33% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% | 145.00% |

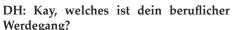


| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Maximallohn = Vorjahr + 0.5% | 100'500 | 101'003 | 101'508 | 102'015 | 102'525 | 103'038 | 103'553 | 104'071 | 104'591 | 105'114 | 105'640 | 106'168 | 106'699 | 107'232 | 107'768 | 108'307 | 108'849 | 109'393 | 109'940 | 110'490 | 111'042 | 111'597 | 112'155 | 112'716 | 113'280 | 113'846 | 114'415 | 114'987 | 115'562 | 116'140 | 116'721 | 117'304 |
| Lohn = Vorjahr + 0.5% + x*427 LEE | 69'310 | 71'365 | 73'429 | 75'505 | 77'590 | 79'686 | 81'792 | 83'909 | 85'610 | 87'319 | 89'037 | 90'763 | 92'498 | 94'241 | 95'993 | 97'754 | 99'097 | 100'446 | 101'803 | 103'166 | 104'536 | 105'912 | 107'296 | 108'686 | 110'084 | 111'488 | 112'900 | 114'318 | 115'562 | 116'140 | 116'721 | 117'304 |
| Basislohn = Vorjahr + 0.5% | 69'310 | 69'657 | 70'005 | 70'355 | 70'707 | 71'060 | 71'415 | 71'773 | 72'131 | 72'492 | 72'855 | 73'219 | 73'585 | 73'953 | 74'323 | 74'694 | 75'068 | 75'443 | 75'820 | 76'199 | 76'580 | 76'963 | 77'348 | 77'735 | 78'123 | 78'514 | 78'907 | 79'301 | 79'698 | 80'096 | 80'497 | 80'899 |

Funktionäre VSLF

Der VSLF darf auf die Mitarbeit vieler Funktionärinnen und Funktionäre zählen. Etliche dieser Personen üben ihr Amt unscheinbar im Hintergrund aus. In dieser und den nächsten Ausgaben des Loco Folio stellen wir einige dieser stillen Helferinnen und Helfer vor. Den Anfang machen wir mit dem Sekretär Kay Rudolf (KR). Er und der Loco-Folio-Redaktor Daniel Hurter (DH) haben sich gegenseitig zu ihrer Arbeit für den VSLF befragt.





KR: Ich absolvierte in der damaligen Hauptwerkstätte Chur eine vierjährige Lehre; zu Beginn nannte sich mein Lehrberuf Konstruktionsschlosser, bei meinem Lehrabschluss dann Maschinen- und Apparatebauer. Danach blieb ich bei den SBB und begann 1991 gleich nach der Rekrutenschule die Ausbildung zum Lokführer in Zürich. Seit etwa 13 Jahren arbeite ich nun im Depot Chur.

Und welches ist dein beruflicher Werdegang?

DH: Ursprünglich absolvierte ich eine kaufmännische Lehre bei der kantonalen Verwaltung in Zürich, gleich anschliessend eine Lehre als Bahnbetriebsdisponent. Dann arbeitet auf einigen Bahnhöfen, bis ich 1987 in die Zugabfertigung in Zürich HB wechselte. Berufsbegleitend besuchte ich die höhere Wirtschafts- und Verwaltungsschule und war dann knapp zwei Jahre in Bern bei der damaligen Betriebsabteilung der Generaldirektion in der Fahrplanplanung tätig. Weil es mir widerstrebte, dauernd Berichte und Studien zu erstellen, für die sich bereits einige Tage nach der Auftragserteilung kaum mehr jemand interessierte, und weil auch das Arbeitsklima nicht befriedigte, kehrte ich wieder als Fahrdienstleiter zurück in das Zentralstellwerk Zürich. 2001 begann ich im Depot RBL die Ausbildung zum Lokführer. Seit 2003 arbeite ich im Depot Zürich.

Kay, seit wann bist du Mitglied beim



VSLF?

KR: Während der Ausbildung zum Lokführer trat ich dem SEV bei, aber bereits zwei Jahre später wechselte ich zum VSLF, weil ich mich dort besser vertreten fühle. Und seit wann bist du beim VSLF dabei? DH: Ursprünglich war ich auch Mitglied beim SEV; ich trat diesem bereits als Stationslehrling bei und abgesehen von einem mehrjährigen Unterbruch gehörte ich ihm bis 2007 an. Dann wechselte ich zum VSLF.

Seit wann bist du aktiv als Funktionär im VSLF tätig und was war der Auslöser?

KR: Der Auslöser war mein jetziger CLP. Er war damals Präsident der ehemaligen VSLF-Sektion Säntis, die als kleine Sektion stets Mühe hatte, die nötigen Funktionäre rekrutieren zu können. Er hat dann den Zusammenschluss zur heutigen Sektion Ostschweiz initiiert mit dem Ziel, nebst dem Depotobmann in jedem Depot über einen Ansprechpartner zu verfügen. Meine erste Funktion war die eines Regionalleiters Ost und so diente ich als Ansprechperson für die Depots Ziegelbrücke, Sargans und Chur und gehörte damit dem Vorstand der Sektion Ostschweiz während etwa zehn Jahren an, wobei zwischenzeitlich mein Amt den neuen Namen Vizepräsident P erhielt. Vor etwa sechs Jahren übernahm ich beim Gesamtverband das Amt eines Aktuars, das dann im Laufe der Zeit zum Amt eines Sekretärs mit der Übernahme der Koordination Kommunikation (KoKo) mutierte. Unter anderem betreue ich in Zusammenarbeit mit Kollegen auch das

gesamte Internet des VSLF. Es ist mir ein grosses Anliegen, unseren Präsidenten so gut wie möglich von den alltäglichen Arbeiten zu entlasten, damit er sich auf die wesentlichen Aufgaben konzentrieren kann. Zudem arbeite ich lieber im Hintergrund. Und wie bist du Loco-Folio-Redaktor geworden?

DH: Ende 2008 suchte der VSLF einen neuen Redaktor. Ich habe mich dann bereit erklärt, zusammen mit Richard Widmer als Co-Redaktor mitzuarbeiten.

KR: Und bereust du diesen Entscheid?

DH: Ich könnte die für das Loco Folio aufgewendete Zeit ganz sicher auch für andere - angenehmere - Dinge einsetzen. Aber ich bereue den Entscheid deshalb nicht, weil ich die Ziele und Anliegen des VSLF voll mittrage und er in der letzten Zeit doch einiges bewegen konnte. Ich denke, dass der VSLF mit dem Loco Folio über ein effizientes Sprachrohr verfügt und dass es sich deshalb lohnt, den nicht ganz unerheblichen Aufwand zu leisten. Bei der ersten von mir mitverantworteten Nummer war es noch schwierig, diese mit Inhalten zu füllen; mittlerweile ist es eher so, dass die Zeit fehlt, um alle interessanten Themen zu bearbeiten, welche die Gegenwart und die Zukunft des Lokpersonals massgeblich beeinflussen.

KR: Wie gross ist dein Arbeitsaufwand? DH: Das ist sehr schwierig zu sagen, weil dieser natürlich sehr unregelmässig anfällt. Immer vor dem Erscheinen einer nächsten Nummer ist dieser sehr gross und jedes Mal nehme ich mir vor, mit der nächsten Ausgabe früher zu beginnen. Aber dann bleibt es leider beim Vorsatz. Wie sieht das bei dir aus und was gehört alles zu deinem Amt?

KR: Übers ganze Jahr betrachtet beträgt der Arbeitsaufwand etwa sieben Stunden in der Woche. Zu meinem Amt gehören das Erstellen der Einladungen und Protokolle für die Vorstandssitzungen, das Nachführen der Pendenzen- und Beschlussliste, das Versenden des Newsletters und diverse kleine administrative Aufgaben. Einige Zeit erfordert das Aktualisieren der VSLF-Homepage, die ich zusammen mit unserem Präsidenten betreue. So waren beispielsweise kürzlich die neuen VSLF-Bildungskurse einzubauen - mit allen dazugehörenden Anpassungen dauert das schnell einmal einige Stunden. Auf der VSLF-Homepage sind auch diverse Gesetze und Regelemente wie z. B. das Arbeitszeitgesetz, die GAV und BAR aller Bahnen, bei denen wir Sozialpartner sind, oder die Fahrdienstvorschriften enthalten und auch diese müssen immer wieder aktualisiert werden. Aber ich übe mein Amt immer noch sehr gern aus und sehe darin Sinn und Zweck meiner Arbeit für den VCLE

DH: Spürst du Veränderungen beim VSLF, seit du das Amt des Aktuars/Sekretärs übernommen hast?

KR: Ja, ich denke, dass der VSLF hat auch in der Öffentlichkeit eine Stimme bekam. Wir reagieren nicht mehr nur einfach, sondern agieren und platzieren unsere Anliegen und Forderungen aktiv. Früher sind wir mit den anderen Personalverbänden einfach «mitgeschwommen».

Wie siehst du das?

DH: Ich kann mich schon grundsätzlich nicht mit grossen, schwerfälligen Verwaltungsapparaten anfreunden und beim VSLF gefallen mir die schlanken Strukturen. Natürlich erfordert das viel nebenamtliche Arbeit irgendwo in einer stillen Kammer zu Hause, aber mir ist das lieber, als mit meinem Verbandsbeitrag vollamtliche Funktionäre zu mitfinanzieren, die den Lokführerberuf nur vom Hörensagen kennen und gar nicht so genau wissen, was sie eigentlich vertreten sollen. Deshalb gefällt es mir ausserordentlich, dass wir alle selber zum aktiven Lokpersonal gehören und ich hoffe sehr, dass wir das auch in Zukunft so halten können. Aber das bedingt natürlich, dass sich genügend geeignete Mitglieder für die Mitarbeit beim VSLF engagieren. Und sehr wichtig ist mir auch, dass beim VSLF keine Ideologie im Hintergrund steht, sondern nur die eigentlichen Anliegen und Ziele des Lokpersonals den Mittelpunkt bilden.

KR: Wo siehst du den VSLF in zehn Jahren? DH: Ich hoffe sehr, dass wir die Milizstrukturen beibehalten können. Aber mit der fortwährenden Verzettelung des Lokpersonals - ich denke an SBB Cargo International, aber auch an die angedrohte Gründung von weiteren SBB-Tochtergesellschaften - wird es sicher nicht einfacher, dessen Anliegen mit den bestehenden Strukturen effizient und erfolgreich zu vertreten. Schön wäre es, wenn es dem VSLF gelingen würde, auch bei weiteren Bahngesellschaften zum Sozialpartner zu werden. Aber so oder so: Ich denke, dass der VSLF auf einem guten Weg ist und er soll diesen konsequent weitergehen.

KR: Auch ich denke, dass Kontinuität wichtig ist, auch wenn sich der VSLF-Vorstand in den nächsten zehn Jahren personell wahrscheinlich stark erneuern wird. Und ich hoffe natürlich auch, dass der erfreuliche Mitgliederzuwachs weiter anhält.

Lokführer B100

Interview mit dem Leiter der ZF-Filiale Zürich, Claudio Pellettieri. *Interview: Daniel Hurter, Redaktor Loco Folio*

VSLF: Der «Rangierlokführer» B100 wurde schon vor Jahren für tot erklärt. Neben den neuen Rangierlokführern A40 bei Zugvorbereitung (ZV) machen die B100 bei Zugführung (ZF) heute doch keinen Sinn mehr.

SBB: Schweizweit betrachtet machen die B100 effektiv nur in speziellen Fällen Sinn. Grundsätzlich ist in der Zugvorbereitung ZV im Lead. An Standorten, an denen es noch viele Überfuhrzüge gibt und viele Vorbereitungen stattfinden wie in Zürich, sind die B100 aber sicherlich gerechtfertigt.

VSLF: Aktuell wird eine Klasse B100 in Zürich ausgebildet. Rechnet die Filiale Zürich mit massiver Mehrarbeit für die B100?

SBB: Die Lokführerinnen und die Lokführer in der B100-Ausbildung decken die Fluktuationen des heutigen Bestands ab. Mehrarbeit wird aber nicht erwartet. Tendenziell wird die Arbeit der B100 in den nächsten Jahren eher abnehmen.

VSLF: Wie sieht die Zukunft der B100 aus? Gibt es Überlegungen, die Arbeit der B100 an die A40 Lokführer von ZV «auszulagern»?

SBB: Wo es Sinn macht und wo auch Synergien genutzt werden können, werden wir auch zukünftig eng mit ZV zusammenarbeiten. Wie bereits erwähnt, gehört es zu den Grundaufgaben von ZV, die Zugsvorbereitung auszuführen. Weiter ist es Bestandteil der Strategie von ZV, «ihre» Kernleistungen selber zu produzieren

VSLF: Den B100-Lokführern wurde eröffnet, in Zukunft vermehrt Zugsleistungen auch ausserhalb des Bahnhofs Zürich fahren zu können. Gibt es Pläne in diese Richtung?

SBB: Zusammen mit der Ressourcenplanung überprüfen wir laufend, was für Aufgaben wir welcher Kategorie übertragen können. Stand heute (Ende Mai 2012) gibt es aber noch keine solchen konkreten Pläne, wie sie in der Frage formuliert sind

VSLF: Es gab immer wieder Anstrengungen, dass B100- und A40-Lokführer alle Zugsvorbereitungen und Ablösungen machen und somit die B-Lokführer nur noch Streckenleistungen fahren. Ist diese Strategie gescheitert?

SBB: Um diese so auszuführen, müssen auch genügend Ressourcen zur geeigneten Zeit am richtigen Ort sein. Mit der heutigen Fahrplanstruktur ist dies nur



bedingt möglich. Eine 1:1-Umsetzung ist daher heute kaum wirtschaftlich. Die Inbetriebnahmen mit Sicherheitsprüfungen werden weiter mehrheitlich durch B-Lokführer durchgeführt, weil diese Aufgaben auch wichtig sind, um genügend Praxis in der Fahrzeugbedienung sammeln zu können. Die sinnvolle Aufteilung der Arbeit zwischen den verschiedenen Lokpersonalkategorien wird regelmässig zwischen ZV und ZF diskutiert.

VSLF: Was muss ein B100 neben den Vorgaben der VTE erfüllen, damit er die Ausbildung zum B-Lokführer beginnen kann? Welches sind die SBB-internen Vorgaben?

SBB: Die Voraussetzungen für die Ausbildung sind in den VTE im Kapitel 3 Artikel 11 bis 33 beschrieben. Eine der Voraussetzungen für die Kategorie B ist unter anderem, dass die Person die vom BAV verlangten psychologischen Untersuchungen der Tauglichkeit der entsprechenden Kategorie besteht. Weiter haben auch Leistung und Verhalten der allfälligen Kandidaten einen Einfluss auf die Auswahl.

VSLF: Trifft es zu, dass die nächsten zwei Jahre kein B100 zur Ausbildung zum B-Lokführer zugelassen wird, da die Filiale Zürich keinen Bedarf an B-Lokführern hat?

SBB: Wir befinden uns in der komfortablem Situation, dass wir in der Filiale Zürich einen Überstand an Personal an Werktagen haben. Diese Situation erlaubt uns, endlich die Zeitguthaben der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu senken. Solange dieser Überbestand besteht, macht es wirtschaftlich keinen Sinn, Deltaschulungen in der Filiale Zürich anzubieten.

www.allianz-suisse.ch

Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF)

März 2012

Vergünstigungsvertrag mit der Allianz Suisse

Sie geniessen bei uns Vortritt – nutzen Sie Ihre persönlichen Vorteile dank der Partnerschaft mit der Allianz Suisse.

So gehen Sie am besten vor: Jetzt Kontakt aufnehmen!

Egal, ob Sie uns direkt kontaktieren (siehe ganz unten) oder die Generalagentur in Ihrer Nähe (siehe www.allianz-suisse.ch) aufsuchen: Die Vorteile liegen für Sie bereit. Profitieren Sie von attraktiven Vorteilskonditionen für ausgewählte Deckungen.

Wie unsere Kundenorientierung auch Ihnen Vorteile bringt.

Die Allianz Suisse orientiert sich konsequent an Ihrem Bedarf. Die Angebote sind auf die unterschiedlichen Lebensphasen ausgerichtet. So findet sich in jedem Fall eine passende Lösung – für Sie, für Ihren Partner/Ihre Partnerin oder auch für die ganze Familie. Ergreifen Sie die Chance und informieren Sie sich über die Einzelheiten. Gerne bieten wir Ihnen eine kostenlose Beratung und erstellen Ihnen ein konkretes Angebot.

24-Stunden-Assistance.

Was immer geschieht: Unsere Kundinnen und Kunden können auf die bewährten Assistance-Leistungen zählen. 24 Stunden, 365 Tage im Jahr, weltweit und kostenlos.



| Auto und Motorrad | Haushalt mit zusätzlichem Kombirabatt | _ |
|---|--|-----------------------------------|
| Teil-/Vollkaskoversicherung Haftpflichtversicherung Insassen-Unfallversicherung Assistance Grobfahrlässigkeit | Hausratversicherung Privathaftpflichtversicherung Wertsachenversicherung Gebäudeversicherung Assistance und Sperrservice | Weitere umfassende Angebote |

Allianz Suisse

Firmen-/Verbandsvergünstigungen Bleicherweg 19, 8022 Zürich Tel. +41 58 358 50 50, Fax +41 58 358 50 51, verguenstigungen@allianz-suisse.ch





Allianz

Begrüssungsschreiben für den Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF)

Liebe VSLF-Mitglieder Geschätzte Damen und Herren

Es ist uns ein Vergnügen, Ihnen die Allianz Suisse Versicherungen als Ihre neue Partnerin in Versicherungsfragen präsentieren zu dürfen. Wer kennt den Slogan «Hoffentlich Allianz versichert» nicht? Er schuf das Bild des partnerschaftlichen Problemlösers, der in Schadenfällen rasch und unkompliziert hilft! Die Allianz Suisse bietet nun auch Ihnen diese Unterstützung, und zwar in der ganzen Schweiz. Wir sind hierzulande mit über 900 000 Privatkunden die viertgrösste Versicherungsgesellschaft und Arbeitgeberin von rund 3700 Personen. Finanzielle Stabilität, eine überzeugende Produktpalette und einwandfreie Servicequalität sind überzeugende Argumente, die unsere Generalagenturen und zahlreiche weitere Geschäftsstellen umzusetzen wissen.

Mit dem VSLF haben wir einen neuen Vergünstigungsvertrag ausgehandelt, von dem Sie als Verbandsmitglied ab sofort profitieren können. Die Allianz Suisse bietet Ihnen für Ihre privaten Sicherheitsbedürfnisse praktische Lösungen zu Spezialkonditionen an - ein klarer Mehrwert Ihrer Verbandsmitgliedschaft, die Ihnen zu attraktiven, kostengünstigen Angeboten verhilft. Und Sie werden damit nicht allein gelassen: Selbstverständlich geben Ihnen die Teams in den Generalagenturen der Allianz Suisse Unterstützung und beraten Sie kompetent.

Vorteile/Spezialkonditionen für Privatkunden

| Branchen | Rabatte | Deckungen |
|--------------------------------|-------------|---|
| | 15% | - Haftpflicht |
| | 15% | - Teil- oder Vollkasko |
| Motorfahrzeug- versicherung | 15% | - Insassenversicherung |
| reisienerung | 15% | - Verzicht auf Kürzung bei Grobfahrlässigkeit |
| | inbegriffen | - Assistance-Pannenhilfe |
| | 10% | - Feuer/Elementar/Wasser/Diebstahl/Glas |
| | 10% | - Privathaftpflicht |
| | 10% | - Wertsachen |
| Kombi- Haushaltversicherung | 10% | - Wohngebäude |
| | inbegriffen | - Assistance-Notfallhilfe und Sperrservice |
| | 10% | - zusätzlicher Rabatt bei Kombination von Hausrat mit Privathaftpflicht, Wertsachen und Wohngebäude |
| | 10% | - Todesfallsumme |
| Private | 10% | - Invaliditätssumme |
| Unfallversicherung | 10% | - Taggelder |
| | 10% | - Heilungskosten |

Unsere abschliessende Empfehlung? Wir sind überzeugt, dass es sich lohnt, sich auch in Bezug auf Ihren Versicherungsschutz im Führerstand zu platzieren. Lassen Sie jetzt Ihre Deckungen wieder einmal auf Herz und Nieren – bzw. auf Unter- oder Überdeckungen – überprüfen. Der Zeitpunkt ist günstig, nehmen Sie

jetzt mit uns Kontakt auf (Agenturen in Ihrer Nähe unter www. allianz-suisse.ch) und beziehen Sie sich auf die Spezialkonditionen Ihres Verbands, des VSLF. Wir freuen uns

Bis bald, Ihr Allianz-Suisse-Team

Eine Vorlage in deutscher Sprache für das Kündigungsschreiben an die bisherige Versicherung befindet sich auf der VSLF-Homepage unter > Dienste / Versicherungen.





Ruedi Brunner, Leiter SOB, Sektion Ostschweiz



THURBO RABe 526 (GTW 2/8) zwischen Marthalen und Dachse

Informationen Thurbo

Der Abschluss des Geschäftsiahrs 2012 war gut und auch die Quartalszahlen im ersten Quartal 2012 sind im erwarteten Rahmen. Thurbo erwartet grosse Mehrbelastungen durch das neue Trassenbenützungssystem im Umfang von 10 Millionen Franken, die nur zum Teil durch Billettpreiserhöhungen wettgemacht werden können. Im Jahr 2013 ist der Personalbestand des Lokpersonals leicht im Plus - nach der im Herbst startenden Umschulungsklasse sind vorerst keine weiteren Lokführerklassen geplant.

S-Bahn St. Gallen

Der Kanton St. Gallen plant, trotz finanzieller Anspannung die S-Bahn im aktuell geplanten Umfang zu realisieren. Am 15. Mai treffen sich die Depotvertreter zu Gesprächen über die Planung der S-Bahn St.

Abfederungsmassnahmen Pensionskasse

Bisher hat Thurbo zusätzliche Mittel im grossen Umfang in die Thurbo-Pensionskasse einbezahlt, sodass die Mitarbeiter der Thurbo keine Sanierungsbeiträge bezahlen mussten. Der Umwandlungssatz ist besser als bei der Pensionskasse der SBB oder bei der Symova. Im paritätisch zusammengesetzten Stiftungsrat der Thurbo-Pensionskasse gibt es Überlegungen zu einer gewissen Professionalisierung der Kasse. Bisher war der Anteil der Verwaltungskosten bei der Thurbo-Pensionskasse etwa halb so hoch wie bei anderen Schweizer Pensionskassen.

Eingaben der Gewerkschaften Gewährung von Bildungsurlaub

Der GAV-Artikel 8.2 k (Gewährung bezahlter Urlaub für Personalverbände) gilt für alle Mitarbeiter. Das Gesuch muss schriftlich bei der Geschäftsleitung eingereicht werden.

Entschädigung für Fahren nach ausländischen Vorschriften

Die Verbände verlangen für die Leitungen

des Lokpersonals nach ausländischen Fahrdienstvorschriften die Ausrichtung einer Entschädigung. Thurbo stellt sich auf den Standpunkt, dass von einem Lokführer erwartet werden kann, nach zwei Reglementen zu fahren. Wir sind der Auffassung, dass analog eines Anwalts, der im schweizerischen wie auch im deutschen Recht versiert ist, eine höhere Entschädigung mehr als gerechtfertigt ist. Thurbo prüft, ob mindestens der Zeitaufwand für das Aufrechterhalten der Kenntnisse der ausländischen Vorschriften abgegolten wird. Für den VSLF ist diese Eingabe noch nicht vom Tisch. Eine Entschädigung über die Personalbeurteilung (Leistungskomponente) kommt jedoch nicht in Frage, da zu beurteilen ist, was ein Mitarbeiter leistet und nicht, was er allenfalls hätte leisten

Aufstieg im Lohnsystem

Der Aufstieg der jungen Kollegen verläuft nach Ansicht der Verbände nicht wie im GAV vorgesehen (GAV-Anhang 1 Ziffer 1.1.5). Thurbo weist darauf hin, dass die aufgeführten Vorgaben im GAV als Beispiele zu verstehen sind. Es wurde festgehalten, dass die Vorgaben für Lohnforderungen bei Lohnverhandlungen im GAV geregelt sind (Ziffer 2.2: Allgemeine wirtschaftliche Situation, finanzielle Lage der Unternehmung, die Entwicklung der Teuerung sowie die Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt.) Zusammen wurde festgestellt, dass aktuell die Vorgabe von 18 Jahren bis zum Erreichen des Lohnmaximums nicht erfüllt wird. Thurbo klärt ab, ob das «Nullen» der Systems alle paar Jahre mehr Transparenz ergibt.

Es muss festgehalten werden, dass bei den Lohnabschlüssen der letzten Jahre die Speisung des individuellen Anteils oft vernachlässigt wurde und Sockelbeiträge, Prämien und Beiträge an die Pensionskasse geleistet wurden. Der VSLF hat sich immer für einen möglichst hohen Anteil der Lohnsumme zugunsten des individuellen Anteils eingesetzt.

Zusätzliche Ferienwochen

Die Einführung einer fünften Ferienwoche wird im Rahmen der Lohnverhandlungen im Herbst 2012 diskutiert.

Arbeitszeitgrenzwerte von 75 Stunden

Die Problematik der Arbeitszeitgrenzwerte von 75 Stunden hat sich entschärft. Das Thema bleibt aber pendent und wird weiter beobachtet. Bei wieder steigenden Arbeitszeitkonten wird es erneut traktan-

Überlappungszeiten

Die Aussage in der Personalzeitschrift «ZUGLUFT» bezüglich Überlappungszeiten und Linienvielfalt hat zu Diskussionen beim Lokpersonal geführt. Wir erinnern daran, dass bereits vor der Anwendung der Zwischenregelung eine gewisse Linienvielfalt möglich war und diese jetzt wieder erreichbar sein sollte. Wir vertrauen auf den guten Willen.

Ergebnisse Mitarbeiterumfrage

Die Ergebnisse werden Ende Mai in der «ZUGLUFT» veröffentlicht.

Verschiedenes

Es werden wieder Wahlen für die Personalkommission (PeKo) stattfinden. Wegen seiner Wahl zum Oberlokomotivführer gab unser langjähriger PeKo-Präsident seinen Rücktritt aus diesem Gremium bekannt. Die Sauberkeit in den Depotstandorten

wurde bemängelt und die PeKo mit der Lösung des Problems beauftragt.

Der Einbau der Ladegeräte für die LEA-Geräte verzögert sich leider weiterhin, ebenso der Umbau bei den See-GTW.

Personelles

Zwei Mitglieder haben den Rücktritt aus dem Vorstand der Gruppe VSLF-Thurbo bekannt gegeben. Wir rufen hiermit an einer Nachfolge interessierte Mitglieder auf, sich bei einem der Vorstandsmitglieder zu melden. Interessante Aufgaben warten. Wir freuen uns auf euch.



SOB Zug in Rapperswi

Sozialpartnerschaftliche Beziehung mit der SOB

Was zuerst wie ein Beziehungsproblem zwischen Südostbahn (SOB) und VSLF aussah, hat sich zwischenzeitlich als Problem zwischen der SOB und der ganzen Verhandlungsgemeinschaft (SEV, transfair und VSLF) entpuppt. So fanden beispielsweise über das ganze Jahr 2011 verteilt sogenannte Verhandlungen über Richtlinien und Verhaltensanweisungen mit den LP-Vertretern und teilweise auch mit ZP-Vertretern statt. Punkt um Punkt wurde nach unserem Empfinden abgearbeitet. Mit sachlich vorgetragener Argumentation, auch mit Hinweisen auf Gesetzeskonflikten versuchten wir, Verständnis für unsere Einwände erwecken zu können. Die verhandelten Papiere wurden gegen Ende 2011 nach und nach in Kraft gesetzt. Zu unserem grossen Erstaunen fanden einige der begründeten Einwände (inkl. Gesetzeskonflikte) keine Berücksichtigung. In der Endfassung wurden auch zusätzliche Ergänzungen aufgenommen, die niemals Gegenstand in einer Verhandlungsrunde waren. Um der geplanten Einschränkung der Arbeitnehmerrechte wirkungsvoller entgegentreten zu können, wurden die Angelegenheiten durch die Personalvertreter den jeweiligen Verbandsfunktionären übertragen.

Am 19. Januar 2012 hat sich die Verhandlungsgemeinschaft mit der Abteilungsleitung Verkehr zu einer Aussprache in den oben genannten Angelegenheiten getroffen. Aus der Delegation der VG wurden wir zusätzlich von den Kollegen Martin Allemann (SEV), Christoph Furrer (transfair) und Hubert Giger (VSLF) vor Ort unterstützt. Wir haben unsere Sichtweise der Dinge unter Miteinbezug der Gesetze und Reglemente dargelegt. Obwohl in der Mail vom 5. Dezember 2011 an den Leiter Verkehr festgehalten wurde, dass im Konfliktfall die beanstandeten Papiere von der VG bestritten werden, steht eine verbindliche Reaktion der SOB aus.

Verschiedene Vorkommnisse an den letzten GAV- und Lohnverhandlungen haben die VG veranlasst, eine Unterredung beim SOB-CEO Th. Küchler zu beantragen. Am 21. März 2012 fand eine erste Problemoffenlegung statt. Wegen der angespannten finanziellen Situation der SOB, die in engem Zusammenhang mit der Deckungslücke des Vorsorgewerks SYMOVA steht, kann zurzeit nicht näher darauf eingegangen werden. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Um auf dem vorgegebenen Sanierungspfad bleiben zu können, ist schon länger bekannt, dass die SOB bis 30. Juni 2012 einen namhaften Betrag zu leisten hat. Die VG wird im erweiterten Rahmen mit der GL SOB die Situation betreffend «sozialpartnerschaftliche Beziehung» erörtern und hofft, in Zukunft wieder auf eine konstruktive und verlässliche Zusammenarbeit zählen zu dürfen.

Asbestkontamination

Anfang März 2012 wurde das Personal darüber informiert, dass bei einem LF-Kollegen nicht heilbarer Krebs im weit fortgeschrittenen Stadium diagnostiziert wurde. Ein grosses Unbehagen und berechtigte Angst um Gesundheit und Leben legte sich auf einen Teil der langjährigen Mitarbeitenden. Sowohl bei der damaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) wie auch bei der Südostbahn (SOB) wurde bis in die 1990er-Jahre teilweise ohne spezielle Schutzmassnahmen im Umgang mit Asbest gearbeitet. Abgeleitet vom Krankheitsbild und im Wissen der Arbeitseinsätze in asbestbelasteter Umgebung hat der VSLF unverzüglich die SOB aufgefordert, allen betroffenen derzeitigen und ehemaligen Mitarbeitenden eine sofortige Vorsorgeuntersuchung anzubieten. Wie die SOB nachfolgend informierte, wurden diese geforderten Massnahmen bereits eingeleitet. Die Personalabteilung wird alle SOB-Mitarbeitenden anschreiben, die bereits im Zeitraum vor 1995 bei einer der Vorgängerfirmen der SOB tätig waren. In Zusammenarbeit mit der SUVA wird der betroffene Personenkreis abgeklärt und das weitere Vorgehen wird abgesprochen.

Führung

Vor mehr als zwei Jahren hat der Leiter Bahnproduktion zusätzlich ad interim auch die Aufgaben des Leiters Lokpersonal übernommen. Dieser musste aus gesundheitlichen Gründen Anfang 2010 kürzer treten und entschied sich kurze Zeit danach, in den vorzeitigen Ruhestand zu gehen. Dass bei dieser Doppelbelastung die verfügbare Kapazität zur Bewältigung und erfolgreichen Abarbeitung der Pendenzen nicht ausreicht, zeigte sich sehr schnell. Die vorgetragenen Beschwerden bei der Geschäftsleitung über die langen Reaktionsund Bearbeitungszeiten wurden mit Hinweisen auf die zusätzliche Beanspruchung wegen der 2011 eingeleiteten Umstrukturierung der SOB begründet. Mit teils nicht oder nur schwer nachvollziehbaren Argumenten wird um Verständnis für das Ignorieren unserer Anliegen geworben. Der VSLF ist nicht gewillt, Probleme auszusitzen, sondern möchte diese einer Lösung zuführen. Verzögerungen bei den erneuten Bemühungen für eine Problemlösung wurden damit begründet, dass die SOB nach Prioritäten vorgehe. Dass das Ranking der vorliegenden Probleme von Arbeitnehmer und Arbeitgeber nicht identisch ist, liegt in der Sache der Natur. Das Vertrauen

der Personal- und Verbandsvertreter wird dann besonders strapaziert, wenn Gesetzesverstösse nicht aktiv bekämpft werden. Oftmals wird der Eindruck erweckt, dass Verstösse bewusst hingenommen werden. Seit längerer Zeit zeigen die unzähligen Meldungen der Kollegen, dass die Personaldisposition ein grösseres Problemfeld mit dringendem Handlungsbedarf darstellt. Wie Diskussionen zeigen, werden Anweisungen anders interpretiert, als sie geschrieben wurden, oder den Disponenten wird eine fragwürdige Anwendung auferlegt. Wie allgemein bekannt ist, beeinflusst die Arbeitseinteilung zu einem grösseren Teil die Zufriedenheit der Mitarbeiter. Wird mit Verständnis und Rücksicht auf die erschwerten arbeitszeitlichen und gesellschaftlichen Bedingungen geplant und nicht einfach die gesetzlichen Grenzwerte ausgeschöpft, steigt die Personalzufriedenheit von selbst.

Die Mitarbeiterbefragung 2011 mit einer Rücklaufquote von erfreulichen 65,9% dokumentiert die grosse Personalunzufriedenheit. Auf einer Skala von 1 bis 4 erreicht unsere Abteilung «Verkehr – Bahnproduktion» unter «Führung durch die Geschäftsleitung» einen Wert von 2,11 und unter «Führung durch den direkten Vorgesetzten» einen leicht besseren Wert von 2,40.

Leitung Lokpersonal

Auf die Ausschreibung zum Leiter Lokpersonal haben sich nur wenige geeignete Interessenten gemeldet. Eine externe Person wurde ab April 2012 interimistisch und im Auftragsverhältnis der SOB mit dieser Aufgabe bis voraussichtlich Ende Jahr in einem 60%-Pensum beauftragt. Der neue Leiter Lokpersonal ad interim hat beim Aufbau und in der Leitung der neuen Glatttalbahn mitgewirkt.

Die neu geschaffene 3. Oberlokführerstelle wird ab Juli 2012 mit Roland Maurer, Bahntechnik-Ingenieur, zurzeit Lokführer bei den SBB und Ausbildner bei Login, besetzt.

S-Bahn St. Gallen 2013

Die Bedarfsrechnung zeigt, dass ab Dezember 2013 bei der SOB etwa 126 bis 130 Lokführerstellen ausgewiesen sind. Zur Abdeckung dieses Bedarfs ist eine Klasse mit Grundausbildung geplant. Der in Zusammenarbeit mit Login geplante Lehrgang soll im September 2012 starten und dauert 13 Monate.

Um Personal für den neuen SOB-Depotstandort Sargans zu rekrutieren, erfolgte eine SOB-interne Stellenausschreibung. Die genaue Grösse der künftigen Depotstandorte ist wegen fehlender Angaben über zusätzliche Leistungen im S-Bahn-Bereich und anderen Regionalzugslinien noch nicht bekannt.

SBB Cargo International wie weiter?

Michael Ackermann; Lokführer Cargo

Ich bin nur ein einfacher Lokomotivführer, der langsam, aber sicher am gesunden Menschenverstand derer, die diese Firma SBB leiten, und derer, die ihre Aufsichtspflicht vernachlässigen, zweifelt. Vor nun mehr als zehn Jahren wurde bei uns der freie Schienenzugang eingeführt, um den Markt im Güterverkehr zu beleben. Die Idee war, dass der alpenüberquerende Lastwagengüterverkehr auf die liberalisierte Schiene umgelagert wird. Heute kann ich eindeutig sagen, dass dies gescheitert ist. Es fahren mehr Lastwagen denn je durch den Gotthard. Dies hat einerseits damit zu tun, dass die Parlamente der Länder auf der Nord-Süd-Trasse ganz klar versagt haben und anderseits die Transporteure diesen ökologischen Weg klar sabotieren. Hier sind die Politik und das Komitee Alpeninitiative klar gefordert. Was hat das mit mir als Lokführer zu tun? Direkt erst einmal nichts, aber indirekt viel! Musste ich doch erst einmal die Aufteilung in die Divisionen mit erleiden, in dem ohne Rücksicht auf Verluste langfristig gewachsene Strukturen zerstört wurden.

Es stimmt, dass damals auch nicht alles gut war. Aber wenn ich mir heute die Probleme anschaue, die die verschiedenen Divisionen haben, kommen mir doch berechtigte Zweifel auf, wenn ich an das Geld denke, das hier einfach nur verbrannt worden ist. Ich glaube, ohne diese Geldverschwen-

dung hätten wir kein Pensionskassenproblem.

Nun zu SBB Cargo, das ständige Problemkind der SBB. Was haben wir hier schon alles an Reorganisationen mitgemacht und jedes Mal wurde uns das Blaue vom Himmel erzählt. Zurückblickend muss ich sagen: alles für

die Katz! Die ständig wechselnden Strukturen haben dem Betrieb mehr geschadet als genützt. Wir haben nichts gelernt von den Restrukturierungen, die die DB in den 90 Jahren gemacht hat, haben nicht gesehen, dass dies nicht zu mehr Verkehr auf der Schiene geführt, sondern genau das Gegenteil bewirkt hat.

Nun haben wir mit dem neuesten Kind zu tun: SBB Cargo International, das neueste Allheilmittel unseres Konzerns. Als selbstständige Tochter soll sie am grossen Tisch der Eisenbahnen im Nord-Süd-Transitverkehr die Strippen ziehen und so ein profitables Unternehmen werden. Vom Chef SBB Cargo International, der die Firma von irgendwo in Deutschland aus lenkt, hört und sieht man nichts. Das Einzige, das mir von ihm noch immer in den Ohren klingt, ist die Aussage, dass es ihm egal sei, ob er mit eigenen Leuten seine Züge fährt oder ob mit Fremdpersonal. Das sagt bereits alles zu seiner Einstellung – halt ein typischer Manager ohne Verantwortungsgefühl

Wieder einmal muss alles neu erfunden werden, aber auch wirklich alles! Ein Beispiel dafür: die Loks und das Personal. Es ist angeblich nicht möglich, aus einem Pool von Loks und Lokführern zu produzieren, da so etwas von der Wettbewerbskommission (WEKO) nicht toleriert werden würde. Wenn man sich aber etwas näher damit vertraut macht, muss man feststellen, dass dem nicht ganz so ist. Die WEKO verlangt eine genaue Rechnungstrennung zwischen SBB Cargo Schweiz und International. Sind die beiden Unternehmen nicht fähig, korrekte Rechnungen zu führen? Anscheinend nicht.

Ein Beispiel aus der Praxis: Cargo International fehlt eine Maschine. Was macht man? Sie wird einfach bei Cargo National genommen, mit der Folge, dass bei SBB Cargo Schweiz Züge stehen gelassen werden, weil nun diese Maschine hier fehlt. Eine andere Geschichte ist das Lokpersonal: Da werden doch tatsächlich Leistungen an Fremdpersonal abgegeben, obwohl ein

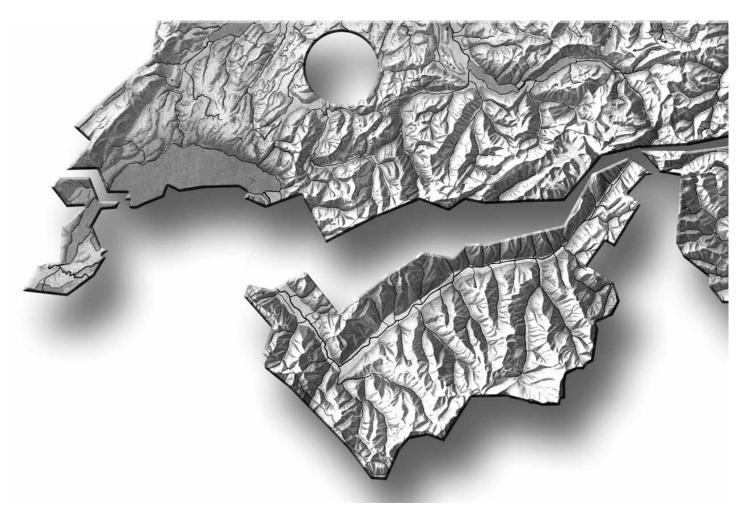
Personalüberbestand bei den eigenen Lokführern herrscht. Also bezahlt man einen Fremden und lässt die eigenen Leute bezahlt daheim? Meine Mathematik geht hier nicht auf. Nun noch ein Wort zum BAV. In den letzten Jahren sind die Lokpersonaldienstleister wie Pilze aus dem Boden gewachsen und ihre Ausbildungsme-

thoden sind zum Teil mehr als fragwürdig. Ein Beispiel der Qualität dieser Ausbildungen dazu ist die entlaufene Re 4/4 im Basel RB – das Anziehen der Handbremsen auf dieser Maschine war dem Lokführer nicht instruiert worden. Aus dem Untersuchungsbericht geht nicht hervor, wer dafür bestraft wurde. Ich würde mich nicht sicher fühlen.

Ich hoffe immer noch, dass sich endlich einmal jemand offen dieser Probleme annimmt und sich nicht hinter irgendwelchen fadenscheinigen Argumenten versteckt, denn ich möchte gerne noch bis zu meiner Pensionierung diesen schönen Beruf ausüben können.

SBB Cargo/Cargo International in Brig

SBB Cargo International startete am 1. Januar 2011 die operative Tätigkeit in der Schweiz. Für das SBB-Cargo-Depot Brig hatte dies zur Folge, dass ab Februar 2011 sogenannte nationale und internationale Touren gebildet wurden. *Von Urs Amacker, Sektion Brig*



Tagsüber war die operative Leitung (z. B. Grenzverkehr mit Italien) beim Fahrdienstund Einteilerbüro in Brig. Nachts war man operativ der Leitstelle Goldau zugeteilt. Die Monats- und Tageseinteilungen sowie die Mitarbeiterabrechnungen wurden im Einteilerbüro Brig bearbeitet.

Am 4. Juli übernahm die neue Leitstelle SBB Cargo International in Olten die komplette operative Leitung des Depots Brig. Die Qualität im operativen Bereich war ab diesem Zeitpunkt nicht mehr auf der Höhe des gewohnten Niveaus. Die schlecht geplanten Arbeitsabläufe, Tourenänderungen und die vielen Doppelspurigkeiten verschlechterten die Arbeitsbedingungen sehr. Solche Arbeitszustände kannten die Lokführer von Brig nur bei unseren italienischen Nachbarn in Domodossola II.

Beim Besuch- und Info-Tag des CEO von SBB Cargo International, Michail Stalhut, wurde dieser mit dem Missmut des Personals konfrontiert. Die vielen Verbesserungsvorschläge nahm er zur Kenntnis. Er versprach Besserung und erbat sich vom Personal auch ein wenig Geduld. Die Ankündigung, dass man ab Fahrplan-

wechsel Dezember 2011 mit einer eigenen Gruppe (Rotation) den Transitverkehr bewältigen will, wurde aber überhaupt nicht verstanden.

Bei einer weiteren Infoveranstaltung von SBB Cargo und SBB Cargo International am 22. November 2011 in Brig wurde den anwesenden Lokführern ganz klar erklärt, dass die Trennung national/international auf den Fahrplanwechsel Dezember 2011 nun definitiv umgesetzt werde. Obwohl von Seiten des Personals aufgezeigt wurde, dass bei dieser Depotgrösse (40 Lokführer) und den zu fahrenden Touren eine Trennung (Arbeitnehmerausleihung) wirtschaftlich und effizient ein Unsinn sei, wurde darauf nicht eingegangen. Es war ein frustrierender Anlass für das anwesende Personal.

Wie vom Personal vorausgesehen war es nicht möglich, auf den Fahrplanwechsel Dezember 2011 eine getrennte Rotation SBB Cargo und SBB Cargo International zu erstellen. Die Einführung wurde auf den Februar, spätestens auf den Fahrplanwechsel April 2012, verschoben. Anfang März wurde bekannt, dass SBB Cargo mit der Firma SERSA einen Personalverleihvertrag für die Umbauarbeiten im Simplontunnel abgeschlossen hat.

Nach intensiven Diskussionen und Gesprächen der Verantwortlichen von SBB Cargo mit dem Personal vor Ort hat man sich Anfang April entschieden, das Depot Brig von SBB Cargo als Prime-User Schweiz zu führen. So kann man alle Leistungen (national, international und SERSA) in einer Grossgruppe planen. Dies ermöglicht eine vernünftige Tourenfolge. Der Zeitrahmen für dieses Modell geht über zwei bis drei Jahre (Umbau des Simplontunnels). Von den Lokführern wurde das Modell als akzeptabel befunden.

Fazit nach dieser Geschichte: Wir alle lieben die SBB, wir alle wollen eine gesunde Firma. Wir alle leben aber in einem Land, in dem man nicht nur zentrale, sondern auch regionale Lösungen finden muss. Eine Grenzregion und ein Grenzdepot brauchen manchmal spezielle Lösungen, um effizient und wirtschaftlich zu sein. Für solche Lösungsfindungen sind wir Schweizer doch bekannt. Warum tun wir es nicht?

37

Replik auf den Artikel «LEA-Cargo» von Philipp Maurer aus dem Loco Folio 2/2011. Von Manfred Peter, Fachbus LEA Cargo

Guten Tag Philipp

Ich habe mit Interesse deinen Artikel betreffend LEA-Cargo im Loco Folio 2/2011 gelesen. Für VSLF-Verhältnisse ist er sogar noch wohlwollend verfasst worden.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, zu ein paar deiner Aussagen Stellung zu nehmen.

Punkt 1: Du bemängelst, dass LEA immer im Vordergrund läuft und durch nichts übersteuert werden kann. Das ist richtig. Aufgrund von verschiedenen Reaktionen von Lokführern, die denselben Punkt als negativ taxieren, werden wir diesen überprüfen und gegebenenfalls die Option «LEA always on TOP» mit der Lieferung der Version 5.1 (19) deaktivieren (Lieferung vermutlich Ende März 2012).

Punkt 2: Die in ODI publizierten Dokumente können nicht benutzergerecht angepasst werden. Auch das ist richtig. Das liegt am System, das garantieren muss, dass immer die Originaldateien, die über ODI-Admin verteilt werden, auf dem Gerät angezeigt werden. Das führt dazu, dass ODI die Dokumente bei jedem Update wieder «korrigiert». Dieses Vorgehen hat unbestritten auch seine Nachteile. In Zukunft wird angestrebt, alle Dokumente wieder ins LEA zu liefern. Zurzeit haben wir aber bei den Dokumentenverteilung via LEA allerdings noch das Problem, dass bei grossen Dokumentenlieferungen die Bandbreite des Web Entry Server (WES) der SBB nicht gross genug ist. Dies führt unweigerlich zu Problemen, wenn mehrere User gleichzeitig diese grossen Dokumente herunterladen. Das LEA-Update kann durch diesen Umstand sehr stark verzögert werden, was nicht in unserem Sinn sein kann. Solch eine Bandbreitenbeschränkung kennen wir bei ODI nicht. Sobald das Problem mit dem Zugang zu den LEA-Replikationsserver via WES/Meta-Dir behoben ist, werde ich möglichst viele Dokumente wieder über LEA publizieren. Bei LEA findet keine automatische «Richtigstellung» der Dokumente statt (mindestens nicht bis zu einer Neulieferung).

Punkt 3: Die Netzstromversorgung der Geräte wurde mit Absicht nicht über einen DC/DC-Konverter wie bei LEA I oder über ein auf dem Führerstand deponiertes Ladegerät sichergestellt. Ein DC/DC-Konverter kostet sehr viel Geld. Aber das wäre noch das kleinere Problem. Das viel grössere Problem ist die jeweilige Einmaligkeit

des Layouts der Ladebuchse der Geräte. Jeder Hersteller verwendet einen anderen Stecker. Teilweise ändern die Hersteller die Stecker sogar innerhalb ihrer Produktpalette. Lenovo beispielsweise, das ja nicht unbedingt bekannt dafür ist, starke Veränderungen in der Produktpalette vorzunehmen, hat bei den ThinkPad plötzlich ganz andere Endstecker verwendet (von T42 auf T60). Wenn man diesen Umstand bedenkt, müssten wir davon ausgehen, dass wir alle vier Jahre rund 640 Führerstände umbauen müssten, nur schon, um uns nicht in die Abhängigkeit eines Anbieters zu begeben. Der Führerstandumbau bedeutet einen nicht zu unterschätzenden finanziellen Aufwand. Ein Deponieren von Netzteilen auf den Führerständen ist auch nicht unproblematisch, da die Gefahr besteht, dass diese Netzteile laufend ersetzt werden müssten, weil sie aus unerfindlichen Gründen plötzlich «Füsse» bekommen. Will man dies verhindern, müsste man die Netzteile so montieren, dass man sie nicht entfernen kann. Damit wären wir aber wieder bei demselben Problem wie mit dem DC/DC-Konverter: nämlich jedes Mal ein Führerstandumbau beim Gerätewechsel. Im Übrigen haben wir extra ein speziell leichtes Netzteil beschafft (ohne Aufpreis). Das Originalnetzteil wäre noch schwerer

Punkt 4: Du bemängelst das gummierte Gehäuse des Geräts. Ich muss zugeben, dass hat mich auch nicht wirklich begeistert. Das Gerät gibt es nun einmal nicht im Klavierlackdesign. Ein glänzendes Gerät hat aber auch seine Nachteile. So rutscht ein glattes Gerät viel leichter unbeabsichtigt aus der Hand, was wiederum zu häufiger auftretenden Schäden führen würde. Die Beschaffung dieses Geräts hat aber definitiv nicht mit «Gummifetischismus» zu tun. Wir sind übrigens zurzeit am Prüfen, ob eine günstige Stoffhülle beschafft werden kann.

Punkt 5: Du schreibst, dass der Support praktisch inexistent sei. Dieser Aussage muss ich entschieden widersprechen. Der Supportprozess wird analog zu LEA I weitergeführt, d. h., dass du bei einem Gerätedefekt wie bis anhin bei deinem Standortverantwortlichen ein Ersatzgerät bekommst. Der Standortverantwortliche sendet das defekte Gerät genauso wie bei LEA I zur Reparatur. Du wirst genauso wie bei LEA I bei erfolgter Reparatur verständigt, dass du dein persönliches Gerät

beim Standortverantwortlichen LEA abholen kannst. Der einzige Unterschied zu LEA I ist, dass zusätzlich zum gewohnten Support durch den Standortverantwortlichen LEA oder Superuser der Fachbus LEA direkt online auf deinem Gerät Supportleistungen erbringen kann. Es ist aber keinesfalls so, dass, wie du schreibst, nur noch Onlinesupport möglich sei. Die Supportleistung wurde gegenüber LEA I dank des Remotezugriffs sogar verbessert.

Punkt 6: Der Startprozess des Geräts ist nun einmal jener eines Windowsgeräts. Im Gegensatz zum PSION ist der Dell kein PDA, sondern ein NetBook mit einem Windowsbetriebssystem. Ich habe noch nie ein Windowsgerät gesehen, das sich wie ein PDA starten lässt. Eine wirklich starke Beschleunigung des Aufstartens des Rechners würde höchstens mit einer Hybridfestplatte gelingen. Diese sind aber nach wie vor sehr teuer.

Du schreibst, man könne den Aufstartprozess beschleunigen, indem man mit dem Aufklappen des Bildschirms den Rechner startet. Dass dies gehen soll, ist mir absolut neu. Wenn du mir aber die entsprechenden Parameter und Einstellungen in der Systemsteuerung mitteilen könntest, würde ich eine Änderung der Einstellungen in diesem Punkt prüfen. Am Schluss noch ein kleiner Tipp zum Beschleunigen des Startens während der Tour: Mit der Tastenkombination FN + F1 lässt sich das Gerät sehr schnell in den Schlafmodus versetzten, bei dem es praktisch keinen Strom mehr verbraucht und in zwei bis drei Sekunden wieder einsatzbereit ist.

Punkt 7: Dass ausgerechnet von einem Vertreter des VSLF die Forderung nach automatisierten Updates in ODI und LEA kommt, überrascht mich sehr. Bis heute war immer von allen Seiten (PEKO, Verbände) die Forderung auf dem Tisch, dass nur der Lokführer bestimmt, wann er ein Update macht, da er eigentlich nur alle 72 Stunden dazu verpflichtet ist. Man stelle sich vor, dass bei jedem Starten des Rechners (also bei Dienstbeginn und immer nach jeder Pause) bei beiden Systemen ein vollautomatisches Update gemacht werden würde. Der VSLF wäre vermutlich der erste Verband, der bei uns auf der Matte stehen und uns fragen würde, ob wir noch alle Tassen im Schrank hätten. Als Beispiel: Im Januar musste ich drei Versionen des RADN liefern (gültig ab 15. Januar, 24. Januar und 1. Februar 2012). Wir sprechen



hier jedes Mal von etwa 14 MB Daten zusätzlich zu den normalen Updates. Wenn ein Mitarbeiter ein bisschen knapp kommt, sein Gerät einschaltet und sich vielleicht gerade noch in einem Bereich mit schlechter 3G-Versorgung befindet (EDGE oder UMTS) und das Gerät nun anfängt, diese grossen Dokumente in ODI zu synchronisieren, ist der Mitarbeiter völlig blockiert.

Punkt 8: Die Behauptung, wir hätten keine Lehren aus LEA II gezogen, ist auch etwas weit hergeholt. Genau das Gegenteil ist der Fall. Wir haben darauf geachtet, dass wir ein Gerät nehmen, das:

- In der Abmessung und im Gewicht möglichst nahe den PSION-NetBook kommt
- Bei den Betriebskosten möglichst tief ist
 In den Tests durch die Tester einen mög-
- 3. In den Tests durch die Tester einen möglichst guten Wert erreicht (siehe Auswertung weiter unten)
- 4. Die Funktionen von LEA I 1:1 übernimmt
- 5. Den Support weiterhin im «Milizsystem» übernehmen kann (aus Kostengründen, kein Aufbau einer Struktur analog SEAL von P). Um dies zu erreichen, haben wir uns für den Kioskmode entschieden.

[cid:image003.jpg@01CCDC3B.EC-CDC030]

[Abbildung 1: Auswertung der Rückmeldungen der Testuser aus dem Jahr 2010]

Dass eine Einschränkung im Gebrauch des Internets oder das Fehlen von Officeanwendungen als nicht benutzerfreundlich einzustufen sind, ist deine persönliche Meinung, die aber nicht unbedingt von jedem geteilt wird.

Mich würde einmal interessieren, wie du am Schluss deiner Ausführungen zu der Aussage kommst, dass zum Zeitpunkt der Evaluation der Geräte kostengünstigere und technisch bessere Geräte auf dem Markt gewesen seien. Das von uns beschaffte Gerät ist ein sogenanntes Subnotebook, also besser als ein reines Netbook (Dell hätte auch noch günstigere Geräte im Angebot, wie z. B. das Gerät, dass die SOB beschafft hat).

Wir haben uns aber bewusst für das Latitude entschieden, da es die beste und stabilste Konstruktion aufweist. Das Gerät kostet im Übrigen 375 Franken inkl. vier Jahre Vollgarantie. Preislich war das Dell Latitude das zweitgünstigste und nur etwa 50 Franken teurer als das günstigste Gerät von ACER (dieses hatte für diesen Preis allerdings nur ein Jahr Garantie). Dass das Dell nicht das schlechteste Gerät sein kann, zeigt die Reparaturstatistik. Bei der Inbetriebnahme durch ZETES waren von rund 1000 Geräten von SBB Cargo lediglich vier

Geräte dabei, die nicht in Betrieb genommen werden konnten. Wir haben die Geräte nun seit August 2011 in Betrieb und in dieser Zeitspanne sind nicht einmal zehn Geräte wegen eines technischen Defekts ausgefallen (den prozentualen Anteil an Reparaturen kannst du selber ausrechnen). Bei den PSION-Geräten, die viel teurer waren, hatten wir pro Jahr Reparaturkosten von 100 000 bis 120 000 Franken. Auch die vom Personenverkehr eingesetzten Fujitsu T1010 weisen einen viel höheren Betrag an Reparaturenkosten auf.

Einige von dir angebrachte Kritikpunkte kann ich durchaus nachvollziehen und teilweise sind diese auch berechtigt. Bei einigen muss ich aber sagen, dass sie entweder völlig aus der Luft gegriffen, schlecht recherchiert oder schlicht unwahr sind. Ich wäre dir dankbar, wenn meine Antwort

zu deinem Bericht zumindest teilweise als Gegendarstellung im nächsten Loco Folio erscheinen würde. Dein Bericht kann nicht einfach so unbeantwortet bleiben.

Wenn du möchtest, können wir uns auch zu einem persönlichen Gespräch treffen. Ort und Zeitpunkt kannst du bestimmen. Ich richte mich da ganz nach dir.

> Freundliche Grüsse Manfred Peter, Fachbus LEA Cargo

2013 läuft die Lebensdauer der für LEA 2 verwendeten Fujitsu-Geräte ab. Nun läuft die Geräteevaluation für LEA 3. Wird nun endlich ein Modell beschafft, das den Bedürfnissen des Lokpersonals entspricht? Von Daniel Hurter, Redaktor Loco Folio

iSBB 11:55 AM LEA3

Wir erinnern uns, 2002 führten SBB Personenverkehr und SBB Cargo LEA 1 ein. Verwendet wurde ein handliches Gerät von Psion, und das Arbeitsmittel LEA 1, das auch bei Thurbo, Südostbahn, Regionalverkehr Mittelland und bei der Zentralbahn verwendet wurde, erfreute sich beim Lokpersonal grosser Beliebtheit. Nach etwa fünf Jahren zeichnete sich das Ende der Lebensdauer der Psion-Geräte ab. Auch bestand der Wunsch, LEA für zusätzliche Applikationen zu verwenden, was mit den Psion-Geräten wegen deren beschränkter Kapazität nicht möglich gewesen wäre. So wurde das Projekt LEA 2 gestartet. Wegen der unsinnigen Forderung des damaligen Leiters Zugführung Personenverkehr nach einer Ausstattung der LEA 2-Geräte mit einem CD-Laufwerk war von Anbeginn klar, dass das neue Modell schwerer und grösser sein würde. Die Forderung nach einem CD-Laufwerk lag wohl in der Hoffnung begründet, dass dann dem Lokpersonal «problemlos» CD-ROMs für das Selbststudium in der Freizeit abgegeben werden könnten. Mittlerweile wurde bei vielen Geräten das CD-Laufwerk ausgebaut und durch einen Zusatzakku ersetzt, um bei fehlender Lademöglichkeit trotz des enormen Stromverbrauchs eine einigermassen angemessene Laufzeit zu ermöglichen.

Für das neue Gerät wurde im Pflichtenheft eine Gewichtslimite von 2 Kilogramm festgesetzt. Bekanntlich wurde dann entgegen dieser Forderung das Modell Fujitsu Siemens T1010 mit einem Gewicht von etwa 2,5 Kilogramm beschafft, über die Hintergründe haben wir im Loco Folio 1/2011 berichtet. Es zeichnete sich schon bald ab, dass LEA 2 gewaltige Betriebskosten zur Folge haben wird; diese betragen etwa 9 Millionen Franken pro Jahr. So war es nicht erstaunlich, dass verschiedene Interessenten sich vom Projekt verabschiedeten, so dass schliesslich nur noch SBB Personenverkehr als Anwender übrig blieb. LEA 2 wurde dann 2008 eingeführt, eine Umfrage der Loco-Folio-Redaktion ergab, dass die Fujitsu-Siemens-Geräte beim Lokpersonal auf wenig Anklang stiessen. Bemängelt wurden vor allem die Grösse und das Gewicht sowie die Unhandlichkeit des Gerätes. >>

>> Der mit diesen ernüchternden Ergebnissen konfrontierte LEA 2-Projektmanager redete diese in typischer SBB-Manier schön und verwies auf eigene Nachfragen beim Lokpersonal und die dabei angeblich angetroffene grosse Zufriedenheit mit LEA 2 sowie auf die Resultate einer noch durchzuführenden Umfrage von SBB-IT. Allerdings warten wir heute noch auf die Veröffentlichung der Resultate, die erkennen lassen, wie hoch die Zufriedenheit mit LEA 2 ist. Versprochen wurden auch Verbesserungen mit der damals bevorstehenden Einführung von Windows 7. Mittlerweile wissen wir, dass das schon von Anbeginn eher gemächlich arbeitende LEA 2 mit Windows 7 endgültig zu einer langweiligen Angelegenheit geworden ist. 2013 läuft nun die Lebensdauer von LEA 2 ab, der Evaluationsprozess von LEA 3 ist in vollem Gang.

Im Info Operating vom April 2012 informiert SBB Personenverkehr über das neue LEA 3:

«Die Auswertungen haben ergeben, dass für das LEA 3 der Gerätetyp Tablet die höchste Benutzerakzeptanz aufweist. Dies vor allem, weil die schnellen und für den mobilen Einsatz konzipierten Geräte alle für das Lokpersonal relevanten Funktionen aufweisen und dabei wesentlich handlicher und vor allem leichter sind als das heutige LEA 2. Der Bildschirm soll einen hohen Kontrast haben, um so eine gute Lesbarkeit zu gewährleisten.»

Drei Jahre nach der Einführung wird dem Lokpersonal nun offiziell bestätigt, dass die LEA 2-Geräte unhandlich und zu schwer sind und der Bildschirm wegen des ungenügenden Kontrasts nur schlecht lesbar ist. Der Widerspruch zu den Äusserungen des LEA-Produktmanagers vom letzten Jahr könnte nicht grösser sein.

Wir hoffen nun, dass dem Lokpersonal endlich ein zweckmässiges Arbeitsmittel zur Verfügung gestellt wird. Es ist jedoch erstaunlich, dass SBB Personenverkehr wiederum auf eine eigene Entwicklung setzt. Mit LEA Cargo würde eine geeignete und kostengünstige Alternative, die auch bei anderen Bahnen auf grosses Interesse stösst, mit einer anwendernahen Projektorganisation zur Verfügung stehen. Es ist zu befürchten, dass beim Projekt LEA 3 wie schon bei LEA 2 in erster Linie die Interessen von SBB-IT verfolgt werden und die Bedürfnisse der Anwender weitgehend auf der Strecke bleiben. Ebenso kann nicht ausgeschlossen werden, dass mit der Neuentwicklung von LEA 3 und dem Verzicht auf die Übernahme von LEA Cargo grosse zusätzliche Entwicklungs- und Betriebskosten ausgelöst werden, die dann vom Lokpersonal in Form von noch mehr ausgereizten Diensten kompensiert werden müssen.

Der VSLF ist besorgt über den Zustand der Lok-Flotte

Im vergangenen Winter kam es bei SBB Cargo zu überdurchschnittlich vielen Lokstörungen, die durch fehlenden Unterhalt und vorschriftswidrige Anweisungen verursacht wurden. Der VSLF hat den Leiter Produktion und den Leiter Asset-Management von SBB Cargo mit dem nachstehenden Schreiben über diesen Sachverhalt verständigt. Von Philipp Maurer, Vorstand VSLF



Güterzug bei Intschi an der Gotthard Nordram

Guten Tag Ruedi Guten Tag Herr Mues

Der VSLF ist sehr besorgt über den aktuellen Zustand der Triebfahrzeugflotte von SBB Cargo sowie über den Umgang mit den Triebfahrzeugen durch die Lokleitung. Wir erleben heuer einen Winter, wie er noch vor Jahren ganz normal war: mit tiefen Temperaturen.

Der einzige Unterschied zu früher: Die Lokomotiven fallen wegen Frostschäden reihenweise aus. Dies ist auf verschiedene Umstände zurückzuführen:

- 1. Wegen der andauernden Lokwechsel durch die Lokleitung kann eine fristgerechte Zuführung der Triebfahrzeuge in den Unterhalt anscheinend nicht mehr gewährleistet werden. Dies verunmöglicht ein fristgerechtes Entwässern der Lokomotiven
- 2. Wegen der nicht fristgerechten Entwässerung der Lokomotiven hat sich im gesamten Luftsystem Wasser verteilt, das nun einfriert und die Lokomotiven somit stilllegt.
- 3. Durch die Weisung D G-32658 wird die schon geschwächte Heizleitung (bei den Re6/6 wegen Rückbaus der Führerstandsheizungen anlässlich des Einbaus der Klimaanlage) noch weiter geschwächt.
- 4. Durch die von der Lokleitung in grossem Stil angeordneten Verschiebungen von Lokomotiven in Schleppfahrt wird wissentlich ein Einfrieren der Armaturen in Kauf genommen. Es werden sogar Lokomotiven bei Schneetreiben in Schleppfahrt verschoben, was verboten ist. Weil die Lokomotivführer grundsätzlich keine Lokomotiven bei Schneetreiben in Schleppfahrt

mitnehmen, werden die Lokomotivführer durch die Lokleitung wissentlich angelogen: Es ist kein Problem, die Lok geht nach Bellinzona in die Revision oder ähnliche Aussagen ... (der Umstand kann eindeutig schwarz auf weiss belegt werden).

5. Es werden sogar Dieselfahrzeuge geschleppt verschoben, obwohl dies gänzlich untersagt ist: Bei Temperaturen um null Grad und tiefer friert das Kühlwasser ein, was somit die Kühler und auch schon mal Motorblöcke zum Bersten bringen kann. (Ausnahmen: Der Dieselmotor läuft oder die Kühlflüssigkeit wurde abgelassen.)

6. Teilweise ist jedoch auch die Tatsache daran schuld, dass sich das Personal an die Vorschriften hält: Heizungen sind im Führerstand auf ½ zustellen. Hat man nun eine Lok mit Thermostat und stellt die Heizung auf ½ und den Thermostaten auf 20 Grad (was ungefähr auch ½ der Leistung entspricht), stehen nur noch ¼ der Heizleistung zur Verfügung. (20 Grad auf den Führerstand reichen niemals aus, um die Temperatur im Maschinenraum so weit zu erhöhen, dass die Luftleitungen, die zudem mit Wasser gefüllt sind, nicht einfrieren.

bedarf und verlangt eine entsprechende Anpassung der Vorschriften, da nicht angenommen werden kann, dass zukünftig die Entwässerung besser klappen wird. Es sind zudem Massnahmen auf den Lokomotiven zu treffen. Hier besteht mit kleinen Verbesserungen, z. B. bei den zukünftig modernisierten Re6/6 und Re4/4, die Möglichkeit, dass diese Situationen erst

gar nicht mehr eintreten können.

Der VSLF sieht dringenden Handlungs-



Zehn Jahre Schweiz

1. Dezember 2011: Was? Schon zehn Jahre vorbei? Ich wollte doch nur zwei bis drei Jahre hier bleiben. So oder ähnlich haben wahrscheinlich viele meiner Landsleute gedacht, die bei der BLS angestellt sind. Ein Erfahrungsbericht eines deutschen Lokführers bei der BLS. Von Heiko Bruno, Sektion BLS



Rheinbrücke bei Koblenz

Im Oktober 2001 warb die BLS in Deutschland um Lokführer. Die Veranstaltungen dazu fanden in Nürnberg, Halle/Saale und in Berlin statt. Die Aufgaben auf dem Eisenbahnmarkt in der Schweiz wurden durch die Basisvereinbarung zwischen den SBB und der BLS aufgeteilt. Spätestens dann war klar für die Verantwortungsträger der BLS, dass sie in naher Zukunft eine grosse Anzahl an Lokführern brauchen. Eine Möglichkeit sah man in der Rekrutierung von DB-Personal, da bei der damaligen Deutschen Bahn ein massiver Stellenabbau in allen Bereichen stattfand - dies vorwiegend in den neuen Bundesländern. Also nahm im November 2001 die erste von später insgesamt vier Klassen die gestaffelte Ausbildung in Angriff. Ich war dann ab Dezember in der zweiten Klasse mit von der Partie.

Aber warum ging ich überhaupt zur BLS, warum verliess ich meine Heimat, liess alle Freunde und mein gewohntes Umfeld 850 km hinter mir? Leicht ist es mir nicht gefallen, hatte ich doch das Glück, meine Kindheit, Jugend, Berufsausbildung, das Erwachsenwerden, den Aufbau einer eigenen Familie und all die Dinge, die ein Leben so ausmachen, an ein und demselben Ort erleben zu dürfen

Wie schon eingangs erwähnt, wurde sehr viel Personal bei der DB abgebaut. Arbeitslos wurde ein Lokführer dann nicht, die Kollegen wechselten zur Konkurrenz, zu den Privatbahnen oder hatten eventuell die Möglichkeit, in den alten Bundesländern unterzukommen. Eine andere Alternative wäre das damalige Dienstleistungszentrum Arbeit der DB gewesen, das eingerichtet worden war, um ganz offensichtlich Lohndumping zu betreiben. Kollegen, die dieses Angebot annahmen, arbeiteten dann einfach für 85% ihres Gehaltes in genau derselben Tätigkeit wie vorher, nur an einem anderen Ort.

Ich hatte bis zu meinem Ausscheiden aus der DB Glück, war «noch» nicht betroffen von alledem. Jedoch die Stimmung, die sogenannte Mitarbeiterzufriedenheit, liess natürlich unter dem ständigen Druck, wann wer «gehen» muss, immer mehr zu wünschen übrig. Auch die vielen Dienste mit auswärtigen Hotelübernachtungen brachten keinen Spass im Berufsalltag. Und nicht zuletzt die überall auf der Welt bei Führungskräften grassierende Umstrukturierungswut liess in mir den Entschluss reifen, dass ich etwas verändern muss, wenn ich nicht ständig unzufrieden bleiben möchte. So dachte ich dann: Warum nicht zur BLS in die Schweiz gehen, vielleicht ist die Welt des Lokführers ja dort noch in Ordnung?

Im Dezember 2001 war es dann so weit. Meine Ausbildung zusammen mit elf weiteren Kollegen begann in Spiez. Die BLS

war damals sehr bemüht, uns den Einstieg in ein «neues» Leben so einfach wie eben möglich zu machen. Ein besonderer Dank sei an Susanne Armoneit gerichtet, die immer als Ansprechpartnerin für uns zur Verfügung stand. Es gab, neben der nun begonnenen Ausbildung, für uns viele administrative Dinge zu erledigen. Die Ausbildung in dieser Form war für die Ausbildungslokführer eine echte Herausforderung, da man nicht auf Erfahrungen zurückgreifen konnte. Wie stellt man es am besten an, bereits mit teilweise vielen Berufsjahren ausgestattete, gestandene Kollegen in die Schweizer Vorschriften einzuweihen?

Die Ausbildung war in verschiedenen Mo-

dulen aufgebaut. Zuerst die graue Theorie bis hin zur Prüfung FDV. Danach wurden wir auf unser erstes Tätigkeitsfeld, die Autozüge am Lötschberg zwischen Kandersteg und Goppenstein, vorbereitet. Dort verbrachten wir etwa drei Monate und hatten so eine kleine «Inselwelt» für uns zur Eingewöhnung. An dieser Stelle spreche ich ein grosses Dankeschön an die Kollegen der beiden Autorampen für ihr sehr entgegenkommendes Verhalten uns gegenüber aus. Anders als einige Lokführerkollegen nahmen sie uns vom ersten Tag an vollkommen gleichberechtigt auf. Die nächsten Stationen in unserer Ausbildung waren dann das Fahren von Aushubzügen von Goppenstein nach Raron für die NEAT, die Personenzüge im Oberland, danach der Einsatz im Cargo und im Personenverkehr auf dem gesamten BLS-Netz. Ich hätte mir vorher kaum vorstellen können, wie gross die Unterschiede sind zwischen den Vorschriften der DB und denen der Schweizer Bahnen. Selbst Begriffe sorgten anfangs für Verwirrung, so z. B. die Geschwindigkeitsschwelle. He, sind hier die Geschwindigkeiten auf die Schwellen geschrieben? Was ist denn, wenn es schneit? Oder bei einer Rangierbewegung einfach so an einem geschlossenen Hauptsignal vorbeizufahren - in Deutschland undenkbar -, das fiel mir anfangs schwer. Ungewöhnlich war auch das Bedienen der Zugsicherung erst nach dem Signal. Bei der deutschen PZB (punktförmige Zugbeeinflussung) ist es nicht möglich, so lange mit der Quittierung zu warten.

Nach vielen Prüfungen in den einzelnen Ausbildungsmodulen war es dann geschafft: endlich UBV-Lokführer bei der BLS. Nach und nach erfuhr ich auch, wie gross die Vorbehalte uns gegenüber waren. «Da kommen Lokführer aus Deutschland, die die DB nicht gebrauchen kann», hiess es. Man war der Meinung, wer bei einer Bahn aussortiert worden ist, der kann auch nichts. Sogar Aushänge mit solchem oder ähnlichem Inhalt wurden verfasst. Ja, für die Ängste der Kollegen wegen eventuellen Lohndumpings hatte und habe ich vollstes Verständnis. Und ich bin heute dankbar für den Einsatz der Personalverbände für eine gleichberechtigte Anstellung von uns deutschen Kollegen bei der BLS. Für mich gesprochen, so glaube ich mich gut in die Schweizer Eisenbahnerfamilie eingefügt zu haben. Dass ich ja ursprünglich nicht für immer kommen wollte, sei hier erwähnt. Elf Monate später folgte mir meine Frau ins Berner Oberland nach. Der Entschluss für eine gemeinsame Zukunft in der «Fremde» war gefasst.

Vieles hat sich seitdem bei der BLS verändert. Sie ist enorm gewachsen, wurde von einer doch eher regional aufgestellten zu einer international operierenden Bahn und damit einhergehend sind die äusseren Einflüsse grösser geworden. Der Beginn des Wandels wird von vielen Kollegen mit dem Eintritt der deutschen Lokführer datiert, dies wird aber nie mit einer Schuldzuweisung dafür verbunden.

Oft werde ich gefragt, wie es mir denn so gefalle hier in der Schweiz. Meine Antwort darauf ist: «Wenn es mir nicht gefallen würde, wäre ich nicht mehr hier.» Schliesslich habe ich schon einmal den Mut zur Veränderung bewiesen. Selbstverständlich bleibt die Heimat immer die Heimat. Heute ist die Situation eine ganz andere in der Schweizer Bahnlandschaft und auch die alte BLS gibt es leider nicht mehr. Der Umgang ist unpersönlicher, auch härter geworden – schade eigentlich.

In meiner Wahrnehmung hat es in Bezug auf Menschen mit Migrationshintergrund in der Vergangenheit auch leider immer wieder Übertreibungen und «merkwürdige» Propaganda einiger offensichtlich fehlgeleiteter Politiker gegeben. Auch das ist eigentlich schade. Im täglichen Umgang mit meinen neuen Kollegen und Nachbarn, mit den Reisenden auf den Bahnhöfen und all den anderen Mitmenschen habe ich andere Erfahrungen gemacht, als es oft in mit vielen Vorurteilen dekorierten Zeitungsbeiträgen dargestellt wurde.

Ich möchte an dieser Stelle allen danken, die uns deutschen Kollegen geholfen haben, hier einen Neuanfang zu starten, Merci dafür. Ich war bereits in meiner Heimat engagiert für die Belange unserer Berufsgruppe tätig und möchte auch hier meinen Beitrag leisten, für gute Anstellungsbedingungen und eine faire Behandlung unserer berechtigten Interessen zu sorgen.

Change Management für Lokführer

Im Personalzimmer der BLS in Bern hängt treffenderweise ein Bild eines Torhüters, der einen Schuss pariert. Der Titel lautet: «Nicht jeder Steilpass führt zum Torerfolg.» Von Mike von Aesch, Sektion BLS

Unter dem Titel «Steilpass» hat die BLS AG mit der Einführung der Bahnproduktion einen Workshop (deutsch: eine Werkstatt) für die von möglichen Veränderungen betroffenen Mitarbeiter durchgeführt. Zwischen den Zeilen der Einladung für diesen eintägigen Kurs konnte man lesen, dass es sich um einen sogenannten Change Management Workshop (deutsch: Veränderungs-Verwaltungs-Werkstatt) handelt.

Als Lokführer sind wir es gewohnt, mit Veränderungen innerhalb kürzester Zeit umzugehen und darauf zu reagieren: Dienstplan, Arbeitszeit, Strecke, Zug, Signale, Wetter usw. verändern sich bei der Ausübung unserer Arbeit andauernd, die Signale oftmals im Minutentakt. Veränderungen können wir Lokführer sehr gut alleine verwalten, denn dafür sind wir ausgebildet worden. Als Lokführer verwalten wir während des Diensts den Fahrplan und nutzen die wirtschaftliche Fahrweise, wenn der Fahrplan es erlaubt. Wir verwalten den technischen Zustand des

Zugs zu grossen Teilen alleine, indem wir Störungen erkennen, beheben und melden. Im Weiteren verwalten wir einen Teil der Dienstleistung «Eisenbahn», indem wir auf Nachzügler warten, Fundgegenstände einsam-

meln, Auskünfte erteilen und spätnachts betrunkene Fahrgäste am Endbahnhof aus dem Zug weisen.

Die Werkstatt ist für mich als Lokführer der Ort, an dem ich einen Zug abstelle, wenn ein Defekt vorhanden ist oder wenn die ordentlichen Unterhaltsintervalle durchgeführt werden. In einer Werkstatt riecht es nach Stahl, Schmierfett und Abluft der Fahrmotoren.

So besuchte ich als einen von vielen Lokführern die Veränderungs-Verwaltungs-Werkstatt und stellte kaum Berührungspunkte mit meiner täglichen Arbeit fest. Die Powerpoint-Folienschlacht erinnerte mich an die Theoriestunden in der Rekrutenschule (120 Folien auf dem Hellraumprojektor in 70 Minuten) mit Säulendiagrammen schöner als die Akropolis in Athen und mit farbigen Linien, unverständlicher als ein grafischer Fahrplan. Die Leitsätze, Schlagwörter und jedes einzelne Motto erinnern an ein buntes Potpourri von Wörtern aus Google und Wikipedia. Die vorgespielten Filmsequenzen zeigten erschöpfte Kadermitarbeiter, gezeichnet von langen Sitzungen und Sätze von sich

gebend, die zwar gut angedacht sind, unseren Fahrgästen aber weder Sicherheit, Pünktlichkeit oder Komfort bringen. Den ganzen Tag hörte ich von Einsparungspotenzial, sowieso muss immer gespart werden, vorzugsweise beim fahrenden Personal. Dass man aber anstelle von andauernder Sparwut auch Mehreinnahmen generieren könnte, davon habe ich bis heute nichts gehört.

Ich lernte an einem eintägigen Kurs, dass sich für die Lokführer der BLS AG mit der Einführung der Bahnproduktion eigentlich gar nichts ändert! Ausser vielleicht, dass alle Mitarbeiter(innen) der Bahnproduktion nun «Bahn» produzieren. Wenn alle in der Produktion arbeiten, dann fallen die administrativen Stellen neu auch in die Kategorie der handwerklichen Berufe! Was ich nicht gelernt, sondern recherchiert habe: Der Workshop gehört zum «Gesamtpaket» des Veränderungsprozesses, wenn man diese Dienstleistung bei einem exter-

nen Consultingbüro einkauft. Was haben den Bahnen externe Berater bis dato gebracht? Alten Wein in neuen Schläuchen.

Ja, vielleicht haben wir Lokführer manchmal eine etwas einfache Denkweise. Aber unsere Kernkompetenz war, ist und

bleibt das sichere Führen von Zügen gemäss den gültigen Vorschriften. Unsere Aufgabe bleibt trotz der Entwicklung in Richtung «allgemeiner Dienstleister» ein Handwerk, ohne das der heutige Eisenbahnbetrieb gar nicht möglich wäre.

Ab und zu treffe ich während des Diensts einen Arbeitskollegen aus der Wagenreinigung, der im Zusammenhang mit der Reorganisation der Bahnproduktion ebenfalls am Kurs teilgenommen hat, und wir lachen bei jedem Zusammentreffen von Neuem über den Kurstag: Er, weil er aufgrund sprachlicher Barrieren mehrheitlich nichts verstanden hat, und ich, weil ich auch ohne sprachliche Barriere keinen Nutzen mit in meinen Arbeitsalltag nehme. Ich stellte neulich bei mir selbst fest, wie ich nachts im Führerstand und fernab der Zivilisation an gewissen Schlagwörtern aus dem Kurs herumstudiert habe (ja, scheinbar habe ich mir doch etwas merken können), und erschrak, weil ich meine Konzentration während voller Fahrt auf Leitsätze und nicht mehr auf Signale richte! Ist das der Nutzen eines Change Management Workshop für Lokführer?

Letzte Fahrt von Kollege Herbert Nezosi

Hubert Giger; Präsident VSLF

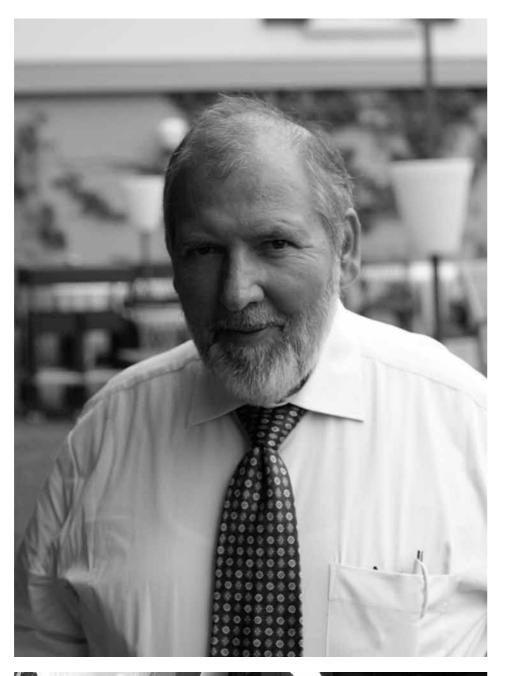
Am 30. April dieses Jahres machte Herbert Nezosi nach 41 Dienstjahren seine letzte Fahrt. Er trat am 1. Mai 1971 bei den SBB ein und war im Depot Bellinzona stationiert. Kollege Herbert leitete während 16 (!) Jahren die VSLF-Sektion Ticino, war während 12 Jahren Mitglied des VSLF-Gesamtvorstands und während sechs Jahren Mitglied der PeKo Fläche Lokpersonal. Bei der ALE, beim europäischen Dachverband der autonomen Lokomotivführer-Gewerkschaften ALE, nahm er in der Funktion als Schatzmeister während acht Jahren Einsitz im Vorstand.

Herbert hat sich im VSLF immer sehr für die Interessen der Tessiner Kollegen eingesetzt. Für seine langjährigen und wertvollen Dienste erhielt er 2010 die goldene Ehrennadel des VSLF.

Seine Beharrlichkeit, seine Diplomatie und seinen Humor werden wir vermissen. Wir wünschen Herbert alles Gute für die Zukunft und danken ihm herzlich für seinen Einsatz zugunsten des VSLF und des Lokpersonals.









Wertschätzung

Lokführer P*; Sektion Hauenstein-Bözberg

Beinahe täglich hören und lesen wir Lokführer(innen) von unseren immer zahlreicheren Vorgesetzten, wie wertvoll und unverzichtbar unsere Arbeit doch sei und dass diesem tagtäglichen Einsatz höchste Wertschätzung entgegenzubringen sei. Doch was genau haben wir unter dem Begriff «Wertschätzung» zu verstehen? Der Duden sagt zu diesem geflügelten Wort Folgendes:

Wert | schät | zung, Substantiv, feminin – Ansehen, Achtung; Anerkennung; hohe Einschätzung.

Man könnte also meinen, dass ein Lokführer, der sich engagiert, Rasttagseinbussen anbietet, immer mal wieder «Extrawünsche» der Ressourcenplanung erfüllt und überdurchschnittlich viele KVP-Vorschläge schreibt, die dann auch grossteils umgesetzt werden, sehr an Wert geschätzt würde. Doch leider weit gefehlt, wie nachfolgendes Beispiel exemplarisch aufzeigt. Bereits in mehreren Ausgaben der SBB-Zeitung wurde die Möglichkeit erwähnt, seinen Geschäfts-E-Mail-Account inkl. Agenda und Kontakteinträgen mit dem (privaten) iPad zu bewirtschaften. Die Leser wurden sogar von unserem CEO regelrecht dazu animiert, dies zu tun. Als technisch interessierter Lokführer wollte ich von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, bewirtschafte ich all meine restlichen E-Mails doch auch mittels iPad und iPhone. Zudem ist das LEA2-Gerät zwar hübsch anzusehen, doch erinnert seine Geschwindigkeit eher an einen Commodore 64 als an ein brauchbares Arbeitsgerät. Um also meine SBB-Mails (und damit auch diejenigen meines CLPs) rasch bearbeiten zu können, wäre seitens der SBB die Aufschaltung eines kleinen IT-Tools («Exchange Active Sync») notwendig, das «meine» Kostenstelle mit 84 Franken jährlich belasten würde. Die knappe Antwort auf meine schriftliche Nachfrage beim CLP war (ungekürztes Zitat!): «Es wird nichts bestellt!» So verrichte ich meine Arbeit zwar weiterhin tagein, tagaus anstandslos, doch dies im Wissen, dass ich der Unternehmung SBB offensichtlich keine 84 Franken pro Jahr wert bin...



*Um Rückschlüsse auf den betreffenden CLP zu vermeiden, verzichte ich auf eine Namensnennung.

Komplexität der Systeme

Hans Baer; ehemaliger Berater Zersplitterung Lokpersonal



Lieber Hubi

Ich habe das Loco Folio 2/2011 mit Interesse, aber auch mit wachsender Besorgnis rübis und stübis gelesen. Als häufiger Passagier ist es mir natürlich nicht wurscht, wie das Befinden des LF im Führerstand ist. Ich gestatte mir daher einige Bemerkungen.

Seit die ehemalige Abteilung ZfW vor Jahrzehnten durch diverse Rationalisierungen und Reformen aufgelöst wurde, liegt hier vieles im Argen. Technisch versierte Mitarbeiter mit entsprechender Ausbildung auf allen Stufen wurden (vor allem im Kaderbereich) durch Personen ohne fundierte technische Ausbildung – von euch in der Regel als «Betriebler» taxiert - ersetzt; dies mit dem Effekt, dass man in der Sache nicht mehr die gleiche Sprache spricht. Auf eurer Seite plädiert man mit Recht auf eine solide Grundausbildung als LF (inkl. Rangier!) und auf der anderen Seite sollen in der Sache auf Teufel komm raus Moneten eingespart werden, egal, was die ganze Übung kostet, wenn nur die Finanzbuchhaltung stimmt. Rücksicht auf Verluste scheint kaum zu gelten. Man staunt dann andererseits nicht schlecht, wenn man hört, dass dem LF nun endlich auch noch energiesparendes Fahren beigebracht werden soll, etwas, was für jeden LF längst selbstverständlich ist und in früheren Zeiten auch intensiv instruiert wurde. (Was würde wohl Max Leeser, der ehemalige Ausbildungschef Zürich, dazu

Und noch etwas zur Komplexität der Systeme: Nach meiner Erfahrung aus der Verkehrsfliegerei weiss ich, dass all die elektronischen Hilfsmittel im Regelfall eine echte Hilfe sind; im Störungsfall aber werden diese «Hilfsmittel» (neudeutsch Computer) selbst oft zum Störer, führen ein Eigenleben und der LF ist dann mit

dem Problem und seinen «elektronischen Störern» allein.

Abhilfe bringt hier nur eine vertiefte technische Ausbildung über die Systeme und deren Verhalten auch im Störfall. All das muss dann gut strukturiert im immer wieder zu revidierenden und zu ergänzenden «Störungsbuch» aufgeschrieben sein und mit Hilfe von entsprechenden Checklisten abgearbeitet werden können. So wenigstens haben wir damals bei der Swissair (von der Swiss habe ich nicht gesprochen) recht gut und erfolgreich funktioniert.

Wenn man dein Interview liest, glaubt man sich buchstäblich in die Geschichte des Turmbaus zu Babel versetzt: Es wird wohl miteinander kommuniziert, aber man versteht sich gegenseitig nicht, man spricht nicht die gleiche Sprache, hat zum gleichen Thema höchst divergente Optiken. Auch hier waren wir bei der Swissair besser dran: Alle unsere Chefs bis hin zum Chefpiloten der Firma waren samt und sonders aktive Piloten, die nebst ihrem Bürojob auch aktiv im Streckendienst unterwegs waren – vergleichbar mit eurer früheren Organisationsform Lf-Olf-OMI.

Per Saldo möchte ich dem VSLF ein Kränzchen winden für die klare, in der Sache kompetente und im Zweifelsfall auch hartnäckige Art, die Probleme auf den Tisch zu legen und in der Diskussion den Begriff der Safety zu priorisieren. Bleibt nur zu hoffen, dass die Lösungen gelegentlich wieder vermehrt sachbezogen werden und nicht erst Un- und gröbere Zwischenfälle die «Betriebsseite» wachrütteln müssen; eigentlich passiert in diesem Bereich leider wieder zu viel.

Ich wünsche dir und dem VSLF zugunsten der Sache eine gute Zukunft.

Liebe Grüsse Hans Baer

RailHope

Ausschnitt aus dem Interview mit dem SBB-CEO Andreas Meyer im Magazin RailHope 1/2012. *Von Daniel Hurter, Redaktor Loco Folio*

Frage RailHope: Sicher kennen Sie das Prinzip der umgekehrten Pyramide: «Der Leiter ist ‹unten›, trägt die Verantwortung und unterstützt die Mitarbeitenden.» Was denken Sie über dieses Bild einer Hierarchie?

SBB CEO Andreas Meyer: Die besten Mitarbeiter sind jene, die sich selbst führen und sich auch nicht scheuen, Verantwortung zu übernehmen. Das tun sie nur, wenn sie das Vertrauen und die Wertschätzung ihres Vorgesetzten und das gemeinsam «feu sacré» spüren. Oder eben, wie Sie es formulieren, sich von ihm getragen fühlen.



Anmerkung der Loco-Folio-Redaktion: Andreas Meyer sagt zu Recht, dass die Mitarbeiter, die sich selber führen und Verantwortung übernehmen, die besten Mitarbeiter sind. Das Lokpersonal ist seit jeher systemgeführt, arbeitet selbstständig und trägt im Einmanndienst eine grosse Eigenverantwortung. Die Aussage des CEO, dass die Mitarbeiter diese Verantwortung nur übernehmen, wenn sie das Vertrauen und die Wertschätzung ihres Vorgesetzten und das gemeinsam «feu sacré» spüren, trifft beim Lokpersonal nicht zu. Von ihm wird eine hohe Arbeitsqualität verlangt und auch erbracht, unabhängig davon, ob die vom CEO genannten Voraussetzungen erfüllt sind - die Resultate der Personalzufriedenheitsumfragen lassen darauf schliessen, dass dies aber eher nicht der Fall ist.

Wir danken Ueli Berger von RailHope für die Erlaubnis, den Ausschnitt aus dem Interview im Loco Folio abdrucken zu dürfen.

Sichere Gehwege

In den Bahnhöfen, Abstell- und Unterhaltsanlagen werden Gehwege punkto Sicherheit neu beurteilt. *Von Hubert Giger, Präsident VSLF*



Oft werden dabei Wege ausserhalb des Gleisbereichs festgelegt und vorgeschrieben. Was zunächst als Erhöhung der Sicherheit für das Personal aussieht und zu begrüssen ist, beschert bei genauerem Hinsehen neue – und noch weniger beherrschbare – Risiken:

Gerade am Abend und in der Nacht sind öffentliche Plätze, Strassen und Wege entlang der Bahnanlagen von allerlei «Party- und Ausgangs»-Volk und sonstigen finsteren Gestalten besiedelt. Der Zustand und die Gewaltbereitschaft dieser Personen sind – bei Dunkelheit – kaum einzuschätzen. Die Lokführerin und der Lokführer, die während der Nacht bis in die Morgenstunden hinein diese Strassen und Wege benützen, sind immer alleine und somit exponiert. Schon heute sind stellenweise gute Gehwege neben den Gleisen sicherer als öffentliche Strassen am Wochenende

Der VSLF fordert die Verantwortlichen auf, diese Aspekte gebührend zu berücksichtigen und zum Schutz des Personals vermehrt gut ausgebaute Gehwege im Gleisbereich und genügend günstig gelegene Zugänge zu diesem vorzusehen.

Ambrosia Sail & Dive Charters Abenteuer Pur - The Ultimate Sailing Adventure Ambrosia Sail & Dive Charters bietet Leuten in jedem Alter die das Meer lieben eine Möglichkeit sich zu entspannen und gleichzeitig einen interessanten Segelund Tauch-Törn zu erleben. Egal ob überhaupt keine Erfahrung vorhanden ist, Ambrosia Charters kann aus jeder Person einen "Sailor" machen. Unsere einfache und unkomplizierte Art zeigt, wie man das Boot bedient. Passagiere können das Schiff steuern oder den Anker bedienen, wenn Bedarf besteht. Segel hieven oder an Land die Leinen festmachen, bieten die Möglichkeit Erfahrungen zu sammeln. Die Passagiere, die schon über Erfahrung verfügen, können ihr Talent erweitern. Astro-Navigation wird jeden Tag praktiziert, um die nötigen Kenntnisse zu vertiefen. Die komfortable Segeljacht Dufour 50 ist weltbekannt für ihre Robustheit, Manövrierfähigkeit und ihre Schnelligkeit. Sie verfügt über 5 Schlafräume, 3 WC / Duschräume, 1 grosser Salon, 1 Küche und eine Navigationsecke. Der grosszügige Innenraum ist mit edlem Mahagoni ausgebaut. Die Inselkette um Martinique ist ein ideales Sprungbrett für einen zweiwöchigen Segeltörn. Die Karibik bietet interessante Reviere und einen fantastischen http://ambrosia-sailing.com

GAV-Verfügungen

Dieter Bachmann; Sektion Ostschweiz

GAV-Verfügungen – Beschwerdefrist nicht verpassen!

Wer auf eine Verfügung betreffend GAV SBB wartet, muss sich bewusst sein, dass die 30-Tage-Frist für eine Beschwerde auch auf Antrag nicht verlängert werden kann. Insbesondere bei längerer Ferienabwesenheit ist Vorsicht geboten.

Ein nicht abgeholter eingeschriebener Brief gilt ab dem siebenten Tag als zugestellt und die Frist beginnt zu laufen. Dies gilt selbst dann, wenn die Sendung bei der Post mittels Auftrags zurückbehalten wird. Ab dem siebenten Tag der Rückbehaltung gilt sie als zugestellt und der Fristenlauf beginnt.

Wer hier keine Risiken eingehen will, lässt sich seine Post im Inland wann immer möglich nachsenden. Und wer (z. B. bei einer Auslandreise) zu Hause eine Vertrauensperson beauftragt, seine Post entgegenzunehmen oder abzuholen, muss diese vorgängig bei der Post dazu bevollmächtigen. Dabei darf nicht vergessen werden, diese Person genau zu instruieren.

Prellbocksignale Zürich

Technikgruppe VSLF

Jahrelang wurden die Prellböcke nur dürftig signalisiert und oft waren die Lampen defekt. Aktuell, wohl auch aufgrund der zeitweisen Verkürzung der Hallengleise, wird in Zürich der Gleisabschluss mit gut sichtbaren Haltsignalen und Halttafeln gemäss Signalreglement gekennzeichnet. Dies dient der Sicherheit bei allen Lichtverhältnissen und unabhängig vom Sauberkeitszustand der Frontscheiben der Lokomotiven. Prädikat: sehr gut!



Herzballone

Hubert Giger; Präsident VSLF

Ein Zug der S-Bahn Zürich fuhr spätabends in einen Bund von Ballonen, der sich auf den Gleisen befand. Ob diese «Herzenballone» eine Liebeserklärung an die Bahn sind, konnte nicht eruiert werden. Jedenfalls benötigte das Entfernen der Ballone durch den Lokführer einige Zeit und verspätete den Zug.



Teures Foto

Daniel Hurter; Redaktor Loco Folio

Im Loco Folio 2/2011 war auf den Seiten 32, 88 und 146 ein historisches Foto mit einem Streckenwärter abgebildet. Leider haben wir nicht beachtet, dass die Eigentumsrechte dieses Fotos bei SBB Historic liegen. Wir haben uns bei SBB Historic für die Verletzung der Eigentumsrechte entschuldigt und die dafür ausgestellte Rechnung im Betrag von CHF 140.– bezahlt.

Wir hoffen nun, dass dieser zugegebenermassen nicht weltbewegende Betrag nicht einfach in dem immer umfangreicheren, vom abgelösten Leiter Zugführung Personenverkehr geleiteten SBB-Historic-Verwaltungsapparat versickert, sondern in irgendeiner Form den historischen Fahrzeugen zugute kommt, für deren Pflege sich etliche VSLF-Mitglieder in ihrer Freizeit engagieren.

Klarstellung

Redaktion Loco Folio

Im Migros-Magazin Nr. 18 vom 30. April 2012 erschien unter der Rubrik «Auf ein Wort» ein Interview mit unserem Präsidenten Hubert Giger zu den Selbstverteidigungskursen für Lokführer. Zur Illustration verwendete die Redaktion des Migros-Magazin ohne Mitwirkung des VSLF ein Bild der Agentur Keystone mit einem Lokführer des Eisenbahnverkehrsunternehmens Thurbo. Dieser Lokführer legt Wert darauf, dass er nicht Mitglied des VSLF ist und dass er sich vollumfänglich von den Anliegen des VSLF und vom Inhalt des Interviews distanziert.

BAR Lokpersonal

Thomas Thurnheer; Lokführer Schaffhausen



Liebe Kolleginnen und Kollegen Wie gut kennt ihr die BAR Lokpersonal

(Bereichsspezifische Arbeitszeitregelung für das Lokpersonal P)?

Mir fällt auf, dass die BAR vielen jüngeren Lokführerinnen und Lokführern wenig oder gar nicht bekannt ist. Dabei ist sie in vielen Punkten strenger als das AZG des Bundes und schützt uns wesentlich vor derber Unromantik in der Diensteinteilung.

Ich bitte Euch als euer Berufskollege, über diese zwei, drei A4 Seiten informiert zu sein und Eure Einteilung auf Fehler im Zusammenhang mit der BAR zu überprüfen. Nicht von der verbindlichen BAR zu profitieren kommt meiner Meinung nach einer groben Geringschätzung derjenigen gleich, die sie unter persönlichem Einsatz für unseren Berufsstand aushandeln.

Immer Guet Profil und erholsame Ruheschichten wünscht

Thomas Thurnheer

Willkommen bei den SBB

Hubert Giger; Präsident VSLF

Ueli Amrein arbeitet seit dem 1. März 1989 als Lokomotivführer bei den SBB. Nach dem Wechsel vom Depot Goldau ins Depot Luzern erhielt er ein Willkommensschrei-

ben von HR Konzern. Kollege Ueli hat sich sehr gefreut, nach über 20 Jahren bei den SBB erneut willkommen geheissen zu werden

HR Konzern - Shared Service Center - 1701 Fribourg

♦ SBB CFF FFS

Herr Ueli Amrein

Fribourg, 16. November 2011

Herzlich willkommen bei der SBB

Sehr geehrter Herr Amrein

Die SBB bewegt die Schweiz und wir möchten Sie als Lokomotivführer/innen Kategorie B in Luzern dabei haben! Schön, dass wir Sie für unser Unternehmen gewinnen konnten.

In den nächsten Tagen erhalten Sie Ihren Arbeitsvertrag und hilfreiche Unterlagen, die Ihnen den Einstieg bei der SBB erleichtern werden. In Ihrem Briefkasten finden Sie ab sofort bis zu Ihrem Stellenantritt regelmässig unsere SBB Zeitung.

Wir freuen uns, Sie bald bei der SBB begrüssen zu können.

Wenn Sie Fragen haben, sind wir unter der Telefonnummer 051 220 20 20 gerne für Sie da.

Freundliche Grüsse



Teamleiterin Bewerbungsmanagemen

Schweizerische Bundesbahnen SBB Human Resources, Shared Service Cente Rue de la Carrière 2a 1701 Fribourg Fel.: +41 (0)51 220 20 29



Vorankündigung VSLF-GV 2013

Die VSLF-GV 2013 findet am 23. März 2013 im Weltpostgebäude in Bern statt und wird von der Sektion BLS organisiert.

VSLF-«Anyway-Solutions»-Umhängetaschen

Die SBB-Tochter «Anyway-Solutions», die 2011 gegründet worden ist, widmet sich der Reintegration von Mitarbeitern, die nach einem Betriebsunfall oder einer Erkrankung nicht mehr in ihrer ursprünglichen Funktion arbeiten können. Von Alain Nydegger, Werbeobmann VSLF







Unter anderem stellt «Anyway-Solutions» auch die Umhängetasche «Anybag SBB» her – handgefertigt in der Schweiz! Der VSLF hat anlässlich der Generalversammlung in Locarno Umhängetaschen bei «Anyway-Solutions» bestellt und bietet diese vergünstigt an. Die Tasche ist aus Blachenmaterial hergestellt und mit einem verstellbaren Tragriemen aus einem Autogurt ausgestattet. Im Innern besitzt die Tasche ein gepolstertes Fach für einen 13-Zoll-Laptop und drei weitere Fächer für die privaten Utensilien. Dank der Tiefe von 12 cm hat zugleich ein Bundesordner oder eine dicke Mappe Platz. Die Tasche wird in schwarzer Farbe hergestellt und ist entweder mit einem gestickten VSLF-Logo oder einem aufgedruckten VSLF-Logo mit TEE-Zug erhältlich.

Die Preise betragen für die VSLF-Tasche mit gesticktem Logo 65 Franken und für die VSLF-Tasche mit aufgedrucktem Logo und TEE-Zug 75 Franken (das identische Modell kostet im Handel 140 Franken). Die VSLF-Tasche kann mittels E-Mail unter Angabe des gewünschten Modells und der Anzahl (maximal zehn Stück) bestellt werden bei:

VSLF Werbung Alain Nydegger werbung@vslf.com Mobile: 051 281 37 19 Bundesrätin Doris Leuthard erhielt an unserer Generalversammlung eine der neuen VSLF-Umhängetaschen geschenkt. Auf die Führerstandsfahrt mit SBB-CEO Andreas Meyer vom 5. Mai nahm sie die Tasche, dem Anlass entsprechend, mit.





18. Generalversammlung

Am 14. November 2011 fand die 18. Generalversammlung der VSLF Sektion BLS statt. Wiederum konnte unser Präsident Andreas Jost eine stattliche Zahl von Mitgliedern begrüssen. Wie bereits in den vergangenen Jahren trafen wir uns in Burgdorf im Restaurant Bernerhof/Da Luca.

Als Gast konnten wir im zweiten Teil Franziska Jermann, Leiterin HR BLS, begrüssen. Wie jedes Jahr war auch Hubert Giger, Präsident VSLF, bei uns zu Gast. Er hatte für diese Generalversammlung folgende Themen dabei: SBB Cargo International, PK SBB, Lohnverhandlungen SBB, prüfen der Sicherheitseinrichtungen, Gespräche auf dem Führerstand, ESI- Führermeldungen, BBT-Fachausweis für Lf, UVEK VTE, BLS Sozialpartnerschaft sowie einige VSLF-interne Zahlen.

Die ordentlichen Traktanden dieser 18. Generalversammlung gingen ohne nennenswerte Bemerkungen und Einwände über die Bühne.

Der Jahresbericht des Präsidenten ist wie immer im Heft zur GV nachzulesen. Aus den Reihen der Mitglieder wurden keine Fragen dazu gestellt. Somit wurde dem Vorstand der VSLF-Sektion BLS einstimmig Décharge erteilt und das Verbandsjahr konnte abgeschlossen werden.

Ein wichtiger Punkt an der diesjährigen Generalversammlung waren die drei eingereichten Anträge, zwei von M. Hulliger und einer von M. von Aesch. Die Anträge gaben viel zu diskutieren und es kann zusammengefasst gesagt werden, dass es bei allen Anträgen vor allem um Folgendes ging: den Umgang und das Einhalten von Weisungen und Vereinbarungen zwischen dem Büro und dem Lokpersonal. Das Resultat der Diskussionen war, dass die Generalversammlung zwei Anträge abgelehnt und einen angenommen hat. Details zu den Abstimmungen können beim Vorstand angefordert werden.

Im Vorstand standen vor allem Wiederwahlen an. Andreas Jost hat sich für weitere zwei Jahre als Präsident/Leiter BLS zur Verfügung gestellt. Für eine weitere Amtsperiode von vier Jahren haben sich folgende Kandidaten zur Verfügung gestellt:

Mike von Aesch, Andreas Dellenbach, Brigitte Ruch, Thomas Krebs und René Hugentobler. Alle wurden von der Generalversammlung einstimmig gewählt!

Margret Stalder hat sich nach einer Amtsperiode nicht mehr zur Verfügung gestellt. Der Vorstand dankt ihr für ihre Mitarbeit im Vorstand.

Hier die aktuelle Zusammensetzung des Vorstandes VSLF Sektion BLS:

Präsident/Leiter BLS

Andreas Jost

Co-Vizepräsident

Heiko Bruno

Co-Vizepräsident/Co-Aktuar

Andreas Dellenbach

Kassiererin

Brigitte Ruch

AZK/Co-Aktuar

Thomas Krebs

Beisitzer

Mike von Aesch

Fachausschuss LP BLS

René Hugentobler

Werbung

Daniel Brönnimann

GRPK

Michael Blaser und Philipp Ammon

Natürlich kam auch der gesellschaftliche
Teil nicht zu kurz und es wurden viele
interessante Gespräche bei einem gemütlichen Abendessen geführt. Der Vorstand
kann allen VSLF-Mitgliedern nur empfehlen, uns an einer der nächsten Mitglieder-

len, uns an einer der nächsten Mitgliederoder Generalversammlungen zu besuchen. Die nächste Generalversammlung findet am 3. Dezember 2012 statt.

Thomas Krebs, Sektion BLS

Ausflug 2011 der VSLF-Sektion BLS

Unser diesjähriger Ausflug führte in das Kernkraftwerk Gösgen. Bei unserem Besuch sollte es nicht um energiepolitische Diskussionen gehen, sondern um die Besichtigung des Kernkraftwerks. In Zeiten von Klimaerwärmung, Naturkatastrophen (z. B. Japan) mit all den negativen Folgen sowie von Energieknappheit ist die Menschheit auf der Suche nach Auswegen. Welcher Weg der richtige ist, muss die Zukunft erst noch zeigen. Wichtig bei der Bildung einer eigenen Meinung ist die möglichst umfassende Information über alle Möglichkeiten der Energiegewinnung –und das ohne Denkverbote.

Also machten wir uns am 19. Oktober 2011 auf den Weg nach Gösgen. Dort wurden wir bereits erwartet und nun konnte der sehr informative Rundgang beginnen. Am Anfang standen verschiedene intermediale Vorträge, die uns sehr anschaulich und unterhaltsam die Bedeutung von Elektrizität in Erinnerung gerufen haben. Danach folgte ein Rundgang mit einem kleinen Exkurs in die Kernphysik. Natürlich gab es viele Fragen unsererseits; diese wurden von den Mitarbeitern in anschaulicher Weise umfassend beantwortet.

Nachdem die Theorie vermittelt war, kam der Höhepunkt unseres Besuchs in Gösgen: der Rundgang durch das Kraftwerk. Als Lokführer bedienen wir ja schon recht grosse Maschinen, aber was wir nun zu sehen bekamen, beeindruckte uns schon sehr. Die Ausmasse und Grösse der Anlagen übertrafen unsere Erwartungen um ein Vielfaches. «Das muss man einmal gesehen haben» war dann auch eine Aussage von vielen Kollegen. Alleine schon das Gebäude für die Dampfturbine und den Generator ist von enormer Grösse. Die Maschinen mit ihrer vibrationshemmenden Lagerung nehmen den Platz eines vierstöckigen Wohnhauses ein. Das absolute Highlight unseres Besuchs war der Einstieg in den Kühlturm. Treppe hoch und hinein in den Wasserdampf, in den Lärm des wie ein riesiger Wasserfall fliessenden Kondenswassers. Wau...! Welch krönender Abschluss einer kurzweiligen Kraftwerksbesichtigung.

Das Kraftwerksteam verabschiedete uns dann mit einem kleinen Apéro. Natürlich brauchten alle Teilnehmer nach dem Erlebten noch einige Zeit zum Verarbeiten der vielen Eindrücke. Diese Zeit verbrachten wir dann in Schönenwerd bei einem Nachtmenü und einem gepflegten Gläschen Bier.

Auch dieser Ausflug war perfekt von unserem Werbeobmann D. Brönnimann organisiert. Dafür ein grosses Merci. Der jährliche Ausflug soll eine feste Grösse im Terminplan unserer Sektion bleiben, deshalb sind wir für Anregungen von allen Mitgliedern für weitere Ausflüge dankbar.

Heiko Bruno, Sektion BLS

SEKTION OSTSCHWEIZ

Unser Mitgliederausflug führte uns dieses Jahr nach Glattfelden, ins Stromhaus Burenwisen. An der letzten Generalversammlung der Sektion Ostschweiz wurde beschlossen, den jährlichen Mitgliederausflug und die Mitgliederversammlung zu vereinigen; und dieser Entschluss erwies sich als richtig. Nach einer spannenden und informativen Führung durch die Welt des Stroms liessen wir den wunderschönen Sommertag in einer Besenbeiz bei Schnipo und kalter Platte ausklingen. Herzlichen Dank an Sacha und Vreni Bürgler für die – wie immer – perfekte Organisation unseres Anlasses.













Impressionen von der 18. Generalversammlung BLS

Die nächste GV findet am 03. Dezember 2012 statt.













SEKTION HAUENSTEIN-BÖZBERG

Laufende Geschäfte Signalisierung Lenzburg

Wie bereits in mehreren Aushängen und Infoschreiben zu lesen war, besteht in Lenzburg die unbefriedigende Situation der Signalisierung der Verbindungslinie Seetal-Lenzburg PB noch immer.

Inzwischen ist von Seiten Infrastruktur eine Antwort auf ein Schreiben eingetroffen, das die Situation aus Sicht von SBB Infrastruktur schildert. Leider entsprechen die darin enthaltenen Aussagen teilweise nicht den örtlichen Gegebenheiten, sodass wir uns mit dieser Antwort grundsätzlich nicht zufriedengeben konnten. Zum Beispiel wird darin besagter Gleisabschnitt, der über drei ungenügend gesicherte Bahnübergänge führt, als Strassenbahnabschnitt deklariert. Zudem wird vernachlässigt, dass Rangierfahrten nicht mit «Fahrt auf Sicht» verkehren und den Lokführer entbindet man wörtlich von einer möglichen Schuldzuweisung im Falle eines Unfalls. Diese Aussagen können wir so nicht hinnehmen und erwarten von Seiten P-OP und SBB Infrastruktur eine Entschärfung der Situation. Diese hat ungeachtet der Anzahl Rangierfahrten zu erfolgen und hat sich zwingend sowohl an die Strassenverkehrsgesetzgebung als auch an die FDV und Signalreglementierung zu halten.

Die zugehörigen Dokumente, Fotografien und Unterlagen wurden zuhanden von P-OP weitergereicht. Aktuell wird P-OP-RSQ eine erneute Sicherheitsanalyse erstellen und die Situation neu beurteilen. Ebenfalls liegt den Dokumenten ein Antwortschreiben zuhanden der Leitung SBB Infrastruktur bei, das wir uns vorbehalten zu versenden, sollten entsprechende Massnahmen nicht innert nützlicher Frist geplant und umgesetzt werden.

Wir bieten Hand, die Situation vor Ort zu inspizieren und allfällige Massnahmen zur Entschärfung vorzuschlagen. Der Bahn-

hofplatz Lenzburg soll in den nächsten Jahren durch die Stadt selber verkehrsberuhigt und zur Begegnungszone umfunktioniert werden. Somit sind in den nächsten Jahren weitere bauliche Massnahmen zu erwarten (Zeithorizont 2017).

Iahresarbeitszeit Olten

Ein grosses Thema sind noch immer die Jahresarbeitszeiten. Durch Korrekturen in den bestehenden Touren war es möglich, diese im Durchschnitt weitgehend an die Soll-JAZ anzupassen. Zudem wurden Touren der einzelnen Gruppen zum Teil in andere Gruppen verschoben. Dennoch sind die Arbeitszeiten relativ knapp bemessen, doch in allen Gruppen konnten die 492 Minuten erreicht werden. Natürlich sind wir uns bewusst, dass durch unglückliche Ferienlagen weiterhin Minuszeit generiert

Wir verweisen auf das Schreiben der Leitung P-OP-ZF über die Handhabung der JAZ 2012 und begrüssen die humane Umsetzung. Für die kommende Fahrplanperiode hoffen wir auf Beachtung dieses Problems von vornherein.

Verbandaustritte in Aarau

Im März verzeichneten wir innert weniger Tagen mehrere Austritte von Mitgliedern. Wir nehmen dies zur Kenntnis und als Sektionspräsident möchte ich ausdrücklich erwähnen, dass es die freie Wahl eines jeden Mitarbeiters ist, ob und welchem Berufsverband er angehören will.

Nur schwer akzeptieren kann ich jedoch, dass Differenzen als Grundangabe vorgeschoben werden, zu welchen weder ich als Präsident noch der Sektionsvorstand Stellung nehmen konnten und uns dadurch die Möglichkeit verwehrt wurde, diese Differenzen innerhalb des Vorstands zu diskutieren und zu bereinigen. Dass anschliessend gewisse Themen in sozialen

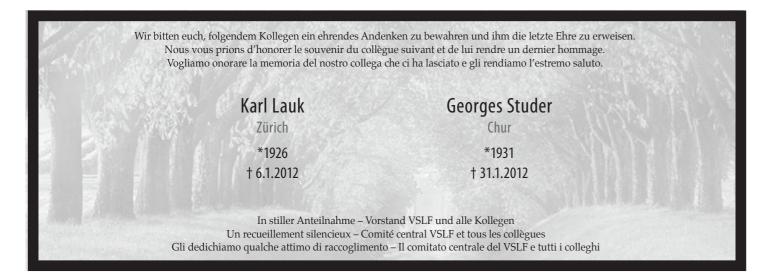
Netzwerken ausgebreitet werden, deren Inhalt einerseits nicht korrekt wiedergegeben wird, und andererseits polemische, auf Unwahrheiten beruhende Diskussionen geführt werden, wirkt für mich anstössig. Ich bitte unsere Sektionsmitglieder, bei Ungereimtheiten, Differenzen oder anderweitigen Problemen, zu einer offenen Beredung mit den beteiligten Personen aufzurufen und mit derselben Korrektheit aufzutreten, mit der sie selber behandelt werden möchten. Danke.

Personelle Veränderungen Neuer Depotobmann in Aarau

Pascal Leupi verlässt den Vorstand unterjährig, da er als Lokomotivführer nach Arth-Goldau wechselt. Wir möchten Pascal für den mehrjährigen Einsatz für und in Aarau als auch für die stets verlässliche Arbeit herzlich danken und wünschen ihm am neuen Arbeitsort alles Gute und stets gute Fahrt! Die Lücke im Vorstand wird durch Sacha Hunziker geschlossen, der per 1. Mai zum offiziellen Depotobmann der Sektion Hauenstein/Bözberg ernannt wurde. Wir bitten euch, dies zur Kenntnis zu nehmen und Anliegen und Themen per sofort Sacha zu melden. Er wird diese behandeln und wo nötig in den Vorstand weitertragen. Die Vorstandssitzungen wie auch andere wichtige Termine werden jeweils auf der Sektionswebseite publiziert.

In Folge des ehemaligen Doppelmandats von Pascal haben wir uns entschieden, beide Funktionen unterjährig zu trennen. Roman Isler (LF Brugg) wird die Rolle des Aktuars übernehmen und somit neu auch in den Vorstand eingebunden werden. Beide Kollegen heissen wir herzlich willkommen und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Oliver Altorfer, Sektionspräsident



www.vslf.com

GV / AG 2012 Locarno







