4 Editorial
7 Die Stimme des Präsidenten
8 Kooperationsverkehr der Bahnen
9 Mangelnde Kooperation schafft Mehrkosten
10 Für die Bahn fährt der Bus
12 Halteorte
14 Informationsfluss zur Baustelle in Brunnen SZ
16 Informationen aus der Koo-Signalisierung
18 Hilfssignal
19 Bremsversagen
20 Sicherheitsprüfungen auf dem LEX
21 Ergonomie auf Führerständen
22 Optimierung ETCS L1 LS
23 Betriebsgefährdung in Cully
24 Anfrage zu ETCS/ERTMS aus Deutschland
26 Die grosse Welt der kleinen Bahnen
28 Loki, Leuchtbändel und Kinderwagen
31 Familie, Freizeit und Beruf
32 Begehren für Teilzeit
32 Zuteilung von Arbeiten für das Lokpersonal
33 Umgang mit fahrendem Personal
36 Ferrovita
37 Interview mit Hubert Giger
38 Periodische Prüfungen
39 Bildung VSLF in Zeiten von Corona
39 WEP
41 Zweite Jahreshälfte BLS
42 Gendergerechte Sprache
43 Qualität der Toureninhalte in TIP2
44 Wie viele Pfeifen braucht eine Orgel?
44 Für Dich bitte Sie
45 Digit by Digit
46 Leserbriefe
47 Theorie und Praxis
48 Lokführerstreik in Deutschland
50 Thierry Lalive d'Epinay
51 Weihnachtsrätsel
52 Sektionen
55 In memoriam

Auflage: 2000 / Erscheint 2x jährlich / Postcheck: 80-52312-1

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

Loco Folio 21/2: 3.12.2021 | Redaktionsschluss Loco Folio 22/1: 1.4.2022

Redaktion LocoFolio: Markus Leutwyler locofolio@vslf.com
Gestaltung & Produktion: Stephan Gut artdirector@vslf.com
Übersetzungen: (I) Anita Rutz (F) Gianmarco Induni
Print: Feldnerdruck AG | Esslingerstrasse 23 | 8618 Oetwil am See

Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

Rien ne va plus.

Am 10. November dieses Jahres wurde die Bahnstrecke zwischen Morges und Genf jäh unterbrochen. Im Bereich der Gleise hatte sich ein Graben aufgetan, der Betrieb musste eingestellt werden. Nichts ging mehr. Da spielt es keine Rolle, dass Dutzende Kilometer Geleise vor und nach dem Loch in bester Ordnung sind. Eine unbefahrbare Stelle von wenigen Metern genügt, um die ganze Strecke lahmzulegen.

Das Bild passt vom Symbolwert her bestens in die heutige Zeit. Corona hat Gräben zwischen den Menschen aufgerissen. Zum einen durch den erschwerten Kontakt untereinander, zum anderen durch die Frage, wie die Pandemie am besten bekämpft werden soll. Der konstruktive Austausch ist dabei oft zum Erliegen gekommen, genau wie der Bahnverkehr bei Tolochénaz.

Die Schweiz ist ein Land der Brücken. Die Ingenieure in den letzten zwei Jahrhunderten haben eine grosse Kreativität gezeigt, wenn es darum ging, Gräben und Täler zu überwinden. Diesen Elan wünsche ich mir zurück, damit die Gräben der heutigen Zeit überwunden werden können.

Einige Brücken, oder technischer ausgedrückt «Schnittstellen», sind wackelig oder führen nicht direkt ans Ziel. Wenn es um die Informationen geht, die dem Lokpersonal übermittelt werden, gibt es noch viel Optimierungspotenzial. Sei es bei der Halteortsignalisierung, bei Baustelleninfos, der Übermittlung von Zahlen per Funk oder beim Infoportal TIP der SBB. Auf der technischen Seite sind die Schnittstellen vor allem im Bereich ETCS alles andere als ideal.

Eine stabile Brücke kann nur mit stabilen Brückenköpfen auf beiden Seiten gebaut werden. Sitzungen allein nützen nichts, wenn nicht auch die Bereitschaft da ist, auf das Gegenüber ein- und zuzugehen. Der VSLF bringt die Sicht der Lokführerinnen und Lokführer bei Themen wie Signalaufstellung, Führerstandgestaltung oder bei der Arbeitszeitplanung ein. Dies dient nicht nur unseren Mitgliedern, sondern der Stabilität und Zuverlässigkeit des ganzen Bahnbetriebs.

Wie sie den Brückenschlag zwischen Beruf und Familie schafft und welche Hindernisse dabei im Weg stehen, erklärt uns Sarah Dellsperger – Lokführerin und Mutter – im Interview.

Was wirst du wohl im Alter von 94 Jahren machen? Margrit Neisser steht noch immer täglich in ihrem Modellbauladen und berät die treuen Kunden (und zahlenmässig etwas weniger Kundinnen) mit viel Fachwissen und Liebe zum Detail. Lies das Porträt dieser aussergewöhnlichen Frau, die dank ihrem Optimismus einen harten Schicksalsschlag bewältigen konnte. Dabei erfährst du auch, wie sie sich gesund und fit hält.

Optimismus und Humor sind der Mörtel, welcher den Brücken im Leben ihre Stabilität gibt. Ein bisschen bissig darf es durchaus auch sein. «Wie viele Pfeifen braucht eine Orgel?», fragt sich Daniel Peter und liefert die Antwort gleich nach. Nicht auf die Anzahl kommt es an, sondern auf das Zusammenspiel. Treffender kann man es nicht auf den Punkt bringen …

Ich wünsche euch schöne Festtage, ob im Führerstand, zu Hause, bei der Familie oder auch am weissen Strand irgendwo in der Südsee. Bleibt gesund und optimistisch!

Herzliche Grüsse,
Markus Leutwyler
Redaktor LocoFolio

PS: Ein witzig-kitschiger Post auf Facebook mit dem Titel «Erste Testflüge gesichtet» hat uns so gut gefallen, dass wir ihn direttissimo zum Titelbild gemacht haben.

Danke Stefan T. Gall (Lokführer Ziegelbrücke) für dieses Bild, das einem ein bisschen heile Welt zurückgibt.

Die Stimme des Präsidenten

Hubert Giger, Präsident VSLF

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Auch wenn es jetzt Richtung Winter geht, spürt man seit dem Sommer aufgrund diverser Lockerungsschritte vermehrt ein gewisses Aufwachen. Die Frequenzen auf den Zügen nehmen zu und eine gewisse Normalität kehrt wieder zurück. So konnten wir diesen Herbst wieder alle Sektionsversammlungen durchführen und auch das gemeinsame Essen war wieder möglich. Dass es aber auch spürbare Spannungen wegen der Öffnung mit laufendem Vorweisen des QR-Codes in der Gesellschaft gibt, ist keine positive Entwicklung.

Neben dem Ausdruck «Corona» ist auch der Ausdruck «Lokführermangel» in aller Munde. Hier hilft kein QR-Code, sondern nur viel guter Nachwuchs. Die Massnahmen sind eingeleitet und es braucht nun Zeit. Auch zu diesem Thema hoffen wir nicht auf eine vierte oder fünfte Welle. Der Bedarf an neuen Lokführerinnen und Lokführern ist gross, nicht zuletzt, weil viele Kolleginnen und Kollegen lieber heute als morgen die Flucht in die Pension wählen. Hier müssen wir mit den Bahnen Lösungen finden, nicht zuletzt mittels des Projekts für eine umfassendere Ausbildung ZWALP und einer neuen angepassten jährlichen periodischen Prüfung.

Es fanden zu verschiedenen GAV Verhandlungen statt, insbesondere zu den Lohnsystemen und beim Lokpersonal natürlich zu den Arbeitszeitregelungen. Durch das neue Lohnsystem bei der SBB, welches allenfalls auch SBB Cargo übernehmen möchte, ist für die gesamte Branche ein neuer Richtwert vorgegeben. Daran orientieren wir uns.

Die jungen Leute wissen genau, was sie wollen und was sie nicht wollen. Das schlägt im Arbeitsmarkt durch und was der Arbeitgeber zu bieten hat, ist eine immer wichtigere Grösse. So bin ich überzeugt, dass die gesamte ÖV-Branche sich Gedanken machen muss, wie die immer strengeren und flexibilisierten Arbeitszeiten sozial und organisatorisch aufgefangen werden können. Die bisherige Anwendung der Digitalisierung als Instrument zur kurzfristigeren Anordnung von Änderungen ist es sicher nicht. Kooperationen, wie in diesem Heft beschrieben, bis hin zu ganzen Branchenlösungen für Lokführereinsätze sind als ein Mosaikstein eine mögliche Lösung, bedingen aber langfristiges Denken. Und hier versuchen wir, an den Verhandlungen durch die Harmonisierung der Anstellungsbedingungen den Boden dafür zu schaffen. Damit der Lokführerberuf für Frauen und Männer jeden Alters attraktiv wird.

Dass unser Beruf nicht im Homeoffice erledigt werden kann, ist eine Tatsache, genauso wie eine selbstständige Arbeitszeitgestaltung bei anderen Berufen ein gutes Argument für eine attraktive Stelle darstellt. Solche unterschiedlichsten Anforderungen und Rahmenbedingungen für die Berufe bei der Eisenbahn gilt es gesondert zu betrachten und zu werten. Gemeinsam ist allen, dass sie zueinander in den Vor- und Nachteilen innerhalb der Unternehmungen ausgeglichen sein müssen.

Ein gewisser Ausgleich im weitesten Sinn findet auch in Bezug auf digitale Lösungen statt. Der Geist, dass uns digitale Lösungen alle Probleme vom Halse schaffen, ist noch da, aber eine bestimmte Ernüchterung stellt sich ein.

Gerade bei den Sicherheitssystemen hat man sich komplett Richtung Stumpengleis manövriert. Praktisch keines der grossen Versprechen konnte eingehalten werden, die Kosten sind aber da und steigen laufend.
Wir beobachten genau, in welche Richtung es gehen soll. Hier geht es um sehr viel Geld und nicht zuletzt um die zukünftige Stabilität des Fahrplans, denn die Stärke der Bahn ist die Planbarkeit und nicht die Flexibilisierung.
Analog zu Digit-by-Digit sind viele europäische Lösungen wohl schön normiert und pfannenfertig, aber meist nicht praxistauglich. Gerade digitale Lösungen sollten eigentlich die Komplexität beseitigen und Kosten einsparen. Beides ist oft nicht der Fall.

Zuletzt bleibt mir noch, euch allen zu danken für die Treue zum VSLF. Wenn es gefällt, können wir am 19. März 2022 nach drei Jahren wieder zusammen unsere Generalversammlung durchführen. Viele Gäste haben sich bereits angemeldet. Wir sind im schönen Tessin zu Gast und ich freue mich sehr darauf.

Euch immer eine gute Fahrt und Gesundheit.

Euer Präsident
Hubert Giger

Kooperationsverkehr der Bahnen

Vermehrt beginnen die Bahnen, trotz aller künstlichen Konkurrenzsituationen, beim Lokpersonaleinsatz stellenweise zusammenzuarbeiten.
Hubert Giger, Präsident VSLF

So informierten Thurbo und SOB, dass sie einen Kooperationsverkehr betreiben und das Lokpersonal gegenseitig Züge führt, wo das jeweils andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verantwortlich ist. Interessant ist, dass explizit aufgeführt wird, welcher Abfahrtsprozess anzuwenden ist. Dies legt dar, dass die EVU verschiedene Szenarien anwenden, um einen Zug in Bewegung zu setzen, was direkt den Wildwuchs von Vorschriften in allen Bereichen belegt und weiter fördert.

Seit Längerem fahren Thurbo-Lokführer für die SBB-Kollegen Fernverkehrsleistungen auf den FV-Bombardier-Zügen von Wil SG nach Chur. Der gemischte Einsatz von SBB Cargo und SBB Personenverkehrsleistungen funktioniert seit Jahren an diversen Standorten problemlos. Jahrelang fuhren auch SOB-Lokführer für die SBB-Güterzüge in der Innerschweiz. Bis vor wenigen Jahren war dort zudem der Einsatz von SBB P Lokpersonal auf Zügen der BLS und SOB gang und gäbe. In der Westschweiz fahren aktuell RegionAlps-Lokführer SBB-Leistungen.

Eine aktuelle Kooperation wurde 2020 in Erstfeld eingerichtet. Der Druck, dass das SBB-Personal nicht zur SOB wechseln wollte, und derjenige, dass die SOB nicht alle neuen Leistungen abdecken konnte, führten zu einer situativen Lösung.

Gleichzeitig war es nicht möglich, für die Regionalzuglinie Rapperswil–Ziegelbrücke–Schwanden (S6), welche von der SBB an die SOB überging, eine Kooperation zu erarbeiten, obschon in einer Übergangsphase genau dies praktiziert wurde.

Leider wurde bei der aktuellen Aufhebung des SBB-Cargo-Standortes Arth-Goldau eine erweiterte und zukunftsfähige Kooperation am Standort mit Einzug von SOB, SBB Cargo und SBB P nicht verwirklicht. Wir spürten auch keinen Willen dazu und kein Interesse daran.

Ebenfalls Kooperationen im weitesten Sinn sind die vielen Personalverleihe von Dienstleistern und unter den Bahnen. Dies führt dazu, dass externes Personal sogar die Dienstkleider der Verleihfirma trägt, da offenbar eine Vertuschung der Anstellung zu kostspielig wäre.

Mittels SMS wurden die SBB-Cargo-Lokführer in Goldau informiert, dass im Rahmen einer Krisensitzung festgestellt wurde, dass eine Entlastung im Tessin durch Leistungsverschiebung nach Goldau nicht möglich ist. Dies weil in Goldau das Personal schon weitgehend abgebaut wurde oder bereits gekündigt hat.

Das verbliebene Personal wurde mit dem Druck generierenden Hinweis, die Kunden hätten bereits bei der Konkurrenz Offerten eingefordert, angefragt, ob man dennoch gewillt sei, wochenweise Einsätze im Tessin zu leisten.

Kooperationen, zumindest innerhalb des Konzerns, würden auch hier helfen.

Ein Lokführer wertete dieses Szenario in einem Blog folgendermassen: *«Ganz grosses Kino. Zurücklehnen und die Show geniessen.»*

Man muss feststellen, dass keine Strategie zu erkennen ist, wann eine Kooperation eingegangen wird oder nicht. Es liegt nicht an der Politik, sondern am fehlenden Willen der Verantwortlichen bei den Bahnen. Offensichtlich wird mehr nach Lust und Laune entschieden denn nach Notwendigkeit oder Sinnhaftigkeit.

Bei Cargo Bahnen, insbesondere im Transitverkehr, wäre das Potenzial für Einsparungen aufgrund von alltäglichen Verspätungen und weniger Zügen pro EVU noch ergiebiger und somit wirtschaftlicher. Hier wird vermehrt auf belastendere Arbeitszeitregelungen gedrängt, um das Personal als betrieblichen Puffer für Verspätungen und Änderung der Zugläufe zu benutzen.

Kooperationen sind durchaus sinnvoll. Einerseits aus wirtschaftlicher Sicht durch den effizienten Personaleinsatz, andererseits helfen sie auch, die Einsatzfähigkeit und Attraktivität des Lokführerberufs durch Strecken- und Fahrzeugvielfalt aufrechtzuerhalten. Nebenbei wird bei Streckensperrungen, Störungen oder krankheitsbedingten Ausfällen eine grosse Flexibilität erreicht.

Damit Kooperationen einfacher ermöglicht werden können, versuchen wir, die Arbeitsbedingungen nach GAV, die Arbeitszeitregelungen wie auch diverse Vorschriften anzupassen und zu harmonisieren. Dazu sind der Wille und die Unterstützung der Bahnen notwendig wie auch das Wissen, wo die Problemfelder liegen. Schweizweite Regelungen für das Lokpersonal wären durchaus denkbar, da die Arbeit grundsätzlich dieselbe ist.

Mangelnde Kooperation schafft Mehrkosten

Im Gegensatz zu anderen Standorten war der Wille zu einer Zusammenarbeit des Lokpersonals SOB und SBB in Chur und Sargans nicht vorhanden.
Lokpersonal Chur und Sargans

Die InterRegio-IR-Leistungen Chur–Ziegelbrücke–Zürich HB werden strikt von SOB-Lokpersonal gefahren, obwohl drei Züge in Chur übernachten und einer davon sogar ein SBB-Regional-Verkehrs-Doppelstockzug RVD ist (welcher wohlbemerkt wiederum von SBB-Zugpersonal begleitet wird). Der nächstgelegene SOB-Standort befindet sich in Sargans, wo ein Lokführerwechsel bei IR-Zügen durch SBB Infrastruktur untersagt ist. In der Folge reisen täglich Dutzende von SOB-Lokführern per Dienstfahrt oder Taxi von Sargans nach Chur oder Pfäffikon SZ.

Die Chance, den akuten Personalmangel auf einfache Weise zu entschärfen, wird von der SBB leichtfertig vergeben. Stattdessen werden vom örtlichen Chef Lokpersonal für, je nach Quelle, 1'200–1'700 CHF pro Tag und Lokführer 2–4 MEV-Lokführer angestellt, die nicht einmal alle auf allen Fahrzeugen und dem ganzen Rayon der beiden Depots kundig sind. Dies wiederum verursacht täglich Dienständerungen beim eingeteilten Personal.

Der Verlust von etwa einem Drittel der natürlichen Leistungen für die SBB-Standorte Chur und Sargans hat auch zur Folge, dass anteilsmässig mehr InterCity-IC3-Leistungen zugeteilt werden müssen, um alle S12-Züge von Thurbo zwischen Chur

und Sargans abdecken zu können. Folglich können in der verbliebenen Anzahl Touren nicht mehr alle Strecken und Fahrzeuge gemäss Depotprofil eingeteilt werden. Ein Verlust an Abwechslung und Kundigkeiten.
Dies wiederum hat auch für andere Depots wie Ziegelbrücke, Rapperswil oder Winterthur zur Folge, dass Chur aus ihrem Einsatzprofil entfällt. Ein grosser Verlust für diese Standorte mit Folgen für die Betriebsflexibilität, die verminderte Möglichkeit für Arbeit in anderen Depots und die Motivation des Personals.

Fotos: Georg Trüb

Ab 2024 will man im Rahmen vom Projekt Neukonzeption Zweitausbildung Lokpersonal ZWALP das Lokpersonal für einen flexibleren Einsatz ausbilden, unternimmt jetzt jedoch noch alles, dass bis dahin viele bestehende Kundigkeiten verloren gehen. Des Weiteren bedeuten weniger Touren und weniger Kundigkeiten immer auch weniger Spielraum bei Störungen, Streckenunterbrüchen, Krankmeldungen, jedoch auch bei der Gewährung von Wünschen.

Es wird immer augenscheinlicher, wie unserer Leitung völlig konzeptlos die Kontrolle über den Betrieb aus den Händen entgleitet. In Graubünden würde man sagen: *Dia läbend inara Art Zwüischawelt.*

Für die Bahn fährt der Bus

Einige Gedanken zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in jüngerer Vergangenheit. *Raoul Fassbind, Vorstand SBB-P*

Seit dem letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wurde mit dem Regionalzug Spiez–Interlaken Ost ein weiterer lokaler Verkehr mit den Argumenten der Wirtschaftlichkeit und mangelnder Trassenkapazitäten von der Bahn auf die Strasse verlegt. Dieselbe Praxis wurde zwischen Arth-Goldau und Rotkreuz angewendet. Nachdem vor mehreren Jahren ein Pendelverkehr während der Stosszeiten eingeführt worden war und während der Sperre am Zugersee-Ostufer sogar bis zu drei Züge pro Stunde verkehrten, gibt es heute noch einen stündlichen Bus zwischen Immensee und Rotkreuz sowie einzelne Busse zwischen Brunnen und Rotkreuz in der HVZ. Die Fahrzeiten übertreffen jedoch die der Bahn mit Umweg über Zug und bieten zudem unattraktive Anschlüsse. Dementsprechend wird dieses Angebot kaum genutzt. Auch hier wurden in erster Linie Trassenkonflikte mit dem Güterverkehr aufgeführt. Bis jetzt sind allerdings die freigehaltenen Trassen für unzählige fakultative Verkehre, wie sie bei der Maximalauslastung in Spitzenzeiten allenfalls benötigt würden, kaum genutzt worden.

Eine weitere interessante Entwicklung trat mit der Übernahme der Gotthard-Bergstrecke durch die SOB ein. Es zeigte sich schnell, dass die eingesetzten Traverso-Züge so viele Aspekte zu erfüllen hatten, dass bei der Gestaltung des Fahrgastraums Kompromisse eingegangen wurden und somit zu wenig Fahrradstellplätze für diese Linie vorhanden sind. Eine Doppeltraktion der Züge ist aufgrund der begrenzten Perronlängen nicht möglich. Deshalb entschied sich die SOB, bei erwarteter Höchstauslastung einen Busdienst mit Anhänger zwischen Arth-Goldau, Flüelen und Göschenen parallel zum Zug verkehren zu lassen.

Die kleine Nebenbahn Orbe–Chavornay benötigt aus diversen Gründen immer wieder Busersatzverkehre. Da die Bahn in der Regel nur über ein einsatzfähiges Fahrzeug verfügt, kommt es immer häufiger vor, dass der Verkehr auf unbestimmte Zeit durch Ersatzbusse erledigt wird. Aufgrund von Sparzwängen und Personalengpässen wird diese Bahn im Normalfall ohnehin nur nachmittags und abends betrieben.

Die aktuell beobachtete überproportionale Kostensteigerung der Steuergeldaufwendungen im öffentlichen Verkehr wird früher oder später finanzielle Einschnitte bedeuten.

Im Kontext mit Gepäcktransporten, welche bereits länger nicht mehr auf der Schiene erfolgen, und dem schrumpfenden Wagenladungsverkehr, welcher schlicht nicht konkurrenzfähig zu betreiben ist und deshalb immer weiter auf die Strasse abwandert, werden vielerorts falsche Signale gesendet. In einer Zeit, welche durch die Effekte eines Klimawandels geprägt ist und in der nachhaltige Mobilitätsformen gesucht werden, stellt sich dennoch heraus, dass diverse gegenteilige Entwicklungen vorhanden sind und diese sich besonders durch wirtschaftliche Faktoren kontraproduktiv entwickeln. Es wäre eine wichtige Botschaft der Besteller, gerade in der jetzigen, schwierigen Zeit dennoch den nachhaltigen Verkehr auf allen Ebenen zu fördern und weiterzuentwickeln.

Gerade grosse Bahnen bieten aufgrund ihrer Organisationsstruktur, die einerseits historisch gewachsen, andererseits einen modernen und personalintensiven Führungskörper hat, enormes Sparpotenzial. Dazu bieten sich etliche Möglichkeiten, durch schlanke Prozessstrukturen und den Verzicht auf unnötige Innovationstreiber sowie unproduktive Projektbewirtschaftungselemente die Effizienz zu steigern. Allerdings könnte auch der Gesetzgeber selbst Gelegenheiten, um die finanziellen Aufwände zu reduzieren, anbieten. Zum einen wirkt die ständige Umgestaltung von Vorschriften unter dem Verdikt der zeitgemässen und europakonformen Optimierung redundant, zum anderen sind Vorgaben unter dem Aspekt der stetig zu steigernden Sicherheit und Gleichstellung hinderlich.

Wenn beispielsweise mit dem Argument der zu hohen Kosten für Umbauten zur Einhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes Haltestellen aufgehoben werden, sind im Endzustand maximal alle Kunden gleich diskriminiert, die Förderung des öffentlichen Verkehrs jedoch vollständig kannibalisiert. Auch intensive Vorkehrungen zur vermeintlichen Sicherheitssteigerung führen direkt zu einer immensen Kostenexplosion, da sich gegen höhere Sicherheitsmargen kaum Argumente finden lassen. Als Beispiel seien hier wilde Markierungen auf Perrons genannt, die zwar dem Theoretiker logisch erscheinen, den Anwender im gewohnten Handeln jedoch irreführend beeinflussen. Umso wichtiger ist es, im Vornherein bewusste Sicherheitslevel und -margen zu definieren und diese dabei zu belassen. Konstanz und Routine sind ein wichtiger Faktor zum Erhalt eines kognitiven Sicherheitsbewusstseins.

Ganz allgemein lässt sich konstatieren, dass die Bahnen im volkswirtschaftlichen Sinn zur Grundversorgung einen enormen Beitrag leisten, aufgrund ihrer infrastrukturellen Begebenheiten jedoch kostenintensiv und statisch daherkommen. Deshalb eignen sie sich nur bedingt für einen kapitalistischen Wettbewerb. Die Erwartung von Reingewinnen der Shareholder ist aufgrund der finanziellen Strukturen und der Kapitalbeschaffung der Bahnen wohl ohnehin nur eine Vortäuschung falscher Tatsachen zur Umverteilung von Steuergeldern. Eine Kostentransparenz der für die Bahnen aufgewendeten Steuergelder und deren Zweckbindung würde weiteres Sparpotenzial aufdecken. Einerseits wird der Regionalverkehr von den kantonalen Bestellern finanziert, andererseits werden infrastrukturelle Themen teilweise über Fonds finanziert. Zudem werden durch das Bundesamt für Verkehr erstellte Auflagen individuell und situationsbedingt zusätzlich abgegolten. Infrastrukturprojekte werden zudem auch intern finanziell unterstützt. Der Fernverkehr soll selbsttragend finanziert werden und gewinnbringend funktionieren. Die Verwendung dieser Gewinne birgt laufend Diskussionspotenzial, da diese nicht klar geregelt verteilt werden, grundsätzlich aber dem Eigner zustehen sollten. Dieser verteilt in der Funktion des BAV zudem die Konzessionen, was lediglich einen Wettbewerb innerhalb enger Grenzen zulässt und in der Schweiz zudem abgesprochen ist.

Wohin Wettbewerb bei Bahnen führen kann, sieht man aktuell in England oder Deutschland, wo EVU einen ruinösen Preiskampf führen und teilweise wieder verstaatlicht werden. Wenn die Gewinne der Bahnen ausbleiben, werden wiederum durch den Bund Garantien und Gelder zur Verfügung gestellt, um negative Effekte abzufedern. Eine weitere Umverteilung von Geldern stellt auch die Trassenfinanzierung dar. De facto sind Betrieb und Infrastruktur getrennt, betrieben werden sie jedoch vom gleichen Konzern, was somit die interne Umverteilung bestätigt. Diese findet in anderen Bereichen wohl auch statt. Die Subventionsskandale bei BLS und VBL zeigen zudem, dass die volle Kostentransparenz mit unabhängigen Aufsichtsgremien notwendig wäre.

Die aktuell beobachtete überproportionale Kostensteigerung der Steuergeldaufwendungen im öffentlichen Verkehr wird früher oder später finanzielle Einschnitte bedeuten. Die Bahnreform der 1990er hatte genau diese Abfederung zum Ziel. Es wäre nun wieder an der Zeit, Fehlanreize, komplexe Unternehmensformen und unnötige finanzielle Aufwendungen zu bereinigen. In erster Linie gilt es, Transparenzen zu schaffen, Finanzierungsmodelle zu überdenken, Innovationsprojekte auf ihre Sinnhaftigkeit hin zu hinterfragen und ganz grundsätzlich wieder einfacher zu werden und sich auf Kerngeschäfte zu fokussieren. So liesse sich langfristig ein integrierter und bedarfsgerechter öffentlicher Verkehr in der Schweiz im finanzierbaren Rahmen betreiben.

Halteorte

Muri, Emmenbrücke und Brunnen – ein Klassiker mangelhafter Verständigung in drei Akten.

Daniel Wachter, Vorstand Sektion Luzern-Gotthard und, Lokführer SBB P, Luzern

William Shakespeare hätte in seinem Arbeitszimmer in Stratford-upon-Avon wohl Luftsprünge gemacht, wenn er geahnt hätte, zu welch epochalen Höhenflügen die für Informationen des Lokpersonals zuständige Unternehmenseinheit der SBB in diesem Jahr im Stande gewesen war. Nun aber der Reihe nach, dem klassischen Theater folgend, mit dem ersten Akt beginnend:

Aufgrund von Bauarbeiten im Freiamt fielen in den Sommermonaten zwischen Muri AG und Rotkreuz S-Bahn-Züge aus, was zur Folge hatte, dass in Muri zeitweise weniger Perronkanten zur Verfügung standen als benötigt, woraufhin besetzte Einfahrten und zu Beginn auch Fluchtfahrten innerhalb des Bahnhofs vorgesehen waren. Jedoch erfolgte weder ein Hinweis in SOPRE noch in TIP2, geschweige denn in der V-App. Informiert wurde nur per Zirkular, dessen Lesen bereits mehr als die damals noch für die Dienstvorbereitung veranschlagten acht Minuten dauerte, und in einem kleinen Hinweis in der Fahrordnung, der allerdings leicht zu übersehen war. Überhaupt nicht erwähnt wurde die Aufgabe der kundendienstlichen Endkontrolle, zumal es eher unerwünscht wäre, Fluchtfahrten mit sitzen gebliebenen Passagieren zu unternehmen ...

Bereits nach dem ersten Tag wurde das Konzept überarbeitet, damit einerseits auf Fluchtfahrten verzichtet werden konnte und andererseits die Bedingungen für den Güterverkehr verbessert wurden. Auch hier erfolgte keine weitere Information in den Kanälen, nicht mal das Zirkular wurde angepasst, wie eine kurz darauf erfolgte Information eines CLP zeigte.

Betriebsabwicklung/Störungen
15.07.2021 - HVZ-Abend

MI: Halteort S26 866x für besetzte Einfahrt S26 860x

Lf 8663 wurde nicht durch ZVL über den Halteort verständigt, der nachfolgende 8607 konnte in MI nicht profilfrei in Gleis 3 einfahren. Bedingt durch die Zugslage mit den G-Zügen entstanden Verspätungen bis 9' im Regionalverkehr.
Gemäss Rückmeldung auf den Betriebsreporteintrag vom 14.07. wird auf die Fluchtfahrten verzichtet und die Lf 866x sind durch ZVL über den Halteort bei Haltetafel 2 zu verständigen.

Ist es wirklich sinnvoll, dass der ZVL bis am 02.08. in der Pflicht steht die Lf zu verständigen, beziehungsweise ist eine alternative Verständigung der Lf (zB LEA) nicht umsetzbar?

Problematik:
Es ist weder im Betriebsreport noch in der Info BAN ersichtlich, dass die Verständigung durch den Lf zu erfolgen hat.
Der Infosystemeintrag ist trotz Update vom 13.07. nicht prominent aktuell zuoberst platziert.
Der Eintrag im e-Bogen ist unseres Erachtens nicht zielführend, da der e-Bogen für Regelzüge nicht zwingend konsultiert wird.

Als Sofortmassnahme wurde ein Ausdruck der Info BAN am Arbeitsplatz Freiamt aufgelegt und handschriftlich ergänzt, dass die Lf-Verständigung durch den Fdl erfolgen muss.

Aare

Betriebsabwicklung/Störungen
23.08.2021 - HVZ-Abend
Nachbearbeitung

Diverse Türstörungen 211xx bei Doppelpendel

Heute hatten wir in der Abend HVZ bei diversen 211xx in LZ Türstörungen bei Abfahrt Richtung SS.
Signalrücknahme und Verspätung bei 21155 (+3'), 21159 (+6') und 21165(+5').

Gem. Lf 21165 hat es mit der Abgesperrten vordersten Türe zu tun.
Türabsperrung in Zusammenhang mit Perronlänge in EBR Gl. 3 (138m) bei Rückfahrt ab SS.

Bitte für die folgenden Tage abklären bzw. beobachten.

Rückmeldung an PP-BP erfolgt

Pilatus

Betriebsabwicklung/Störungen
24.08.2021 - HVZ-Abend
Nachbearbeitung

Türstörungen 211xx bei Doppelpendel

kein Zugriff

Siehe Fall *23.08.*
Verspätung bei 21157 in in LZ +2', Letzte Türe in RK (+5')

Es wurde zusammen mit dem LKP TCC das genaue *Vorgehen für das Abschliessen dieser Türen* besprochen und als Beobachtungsschwerpunkt definiert. Das Trittbrett muss Eingefahren sein vor dem Abtrennen, welches teilweise durch ADECCO-Mitarbeiter erledigt wird.

Rückmeldung an PP-BP erfolgt

Pilatus

Wir erhielten die Rückmeldung, dass in Muri bei den 86xx Zügen die Halteortänderung (Baustelle, vorzeitiges Wenden wegen Einspurbetrieb) zu wenig beachtet werde.

Die Verständigung wird mittels LEA-Eintrag gemacht:

Weitere Erklärungen dazu findet man in der Anordnung 009101-01:

Dauernder Einspurbetrieb Sins - Benzenschwil von Montag, 12.07.2021 ab 05:00 Uhr bis Montag, 02.08.2021 um 05:00 Uhr.

Massnahmen im Personenverkehr zur Erhöhung der Kapazität im Güterverkehr: Von Montag - Freitag fällt die S26 Lenzburg-Rotkreuz-Lenzburg jeweils stündlich zwischen Muri und Rotkreuz aus. Es verkehren Bahnersatzbusse.

S26	86xx	Lenzburg - Rotkreuz	Ausfall Muri-Rotkreuz (Muri ab xx.51 resp. xx.49 in HVZ) Es verkehren Bahnersatzbusse. Die S26 86xx von Lenzburg fährt in Muri ins Gleis 3 ein und wendet auf die S26 86xx nach Lenzburg (ab xx.07 resp. xx.09 in HVZ). **Halt nach dem normalen Halteort.** Die Nachfolgende S25 Brugg-Muri fährt ebenfalls ins Gleis 3 (besetzte Einfahrt) ein. **Halt vor dem normalen Halteort.** Doppelbelegung Gleis 3 mit S26 + S25. Wenn zusätzlich die HVZ-Züge S26 Lenzburg-Muri 8601, 8603, 8605, 8607, 8611, 8613 (an xx.54) verkehren, reicht die Perronlänge im Gleis 3 nicht aus. Es ist eine Fluchtfahrt der wendenden S26 (an xx.50 resp. xx.48 in HVZ) 8623, 8627, 8659, 8663, 8667, 8671 von Gleis 3 nach Gleis 62 nötig. **Wegen der Länge Gleis 62 sind die Züge 8623, 8627, 8659, 8667, 8671 mit nur 1 statt 2 Pendeln zu führen. Wegen der Perronlänge ist die HVZ S26 8601 auch nur mit 1 statt 2 Pendeln zu führen (Ferienzeit).** Der Transit-GV kann via Gleis 1 oder Gleis 4 verkehren.

Nach mehreren falsch gewählten Halteorten entschied sich die BZ Mitte proaktiv zu einer telefonischen Nachfrage bei den Lokführern und nach diversen Rückmeldungen bezüglich fehlender Information wurden die Vorgesetzten avisiert, ihre Mitarbeiter über die geänderten Halteorte zu unterrichten.

Es stellt sich somit die Frage, weswegen bei um drei Meter verschobenen Halteorttafeln von irgendwelchen Provinzbahnhöfen, welche von den Zugleistungen des eigenen Depots nicht mal bedient werden, eine V-App-Meldung ausgelöst wird, dies aber in diesem Fall, wo falsch gewählte Halteorte aufgrund der hohen Zugdichte schnell zu Verspätungen und Betriebseinschränkungen führen können, unterlassen wurde. Eine Information im Tourenbeschrieb hätte nur wenig Zeit beansprucht, aber umso mehr derselben eingespart.

Der Mangel an Verständigungen bezüglich ausserordentlicher Umstände erhielt Ende August eine unrühmliche Fortsetzung, als eine Information über die Nutzung des provisorischen Perrons Gleis 3 im Bahnhof Emmenbrücke via V-App ausgeblieben war. Offenbar sollte eine Verlinkung über durch Schliesstouren unbekannter Berufsgruppen abzuschliessende und in Luzern durch das Lokpersonal wieder zu öffnende Türen bei Doppeltraktionen in TIP2 als Information sowohl über die Nutzung des betreffenden Provisoriums als auch über dessen eingeschränkt verfügbare Perronlänge genügen. Später gelangten besagte Informationen immerhin in die TOP-Kommentare, doch auf eine Weisung in der V-App wartete man weiterhin vergebens ...

Kaum war in Emmenbrücke unter grossem Applaus für die überraschend rechtzeitige V-App-Meldung zur Wiederinbetriebnahme des Perrons Gleis 2 der Vorhang des zweiten Aktes gefallen, gelangte das Perron Gleis 2 in Brunnen ins Scheinwerferlicht: Am 11. Oktober begannen die Bauarbeiten zur Erhöhung der Haltekante mit damit verbundener Reduktion der nutzbaren Perronlänge auf 75 Metern, was wiederum eigentlich das Abschliessen des Triebwagens bei den Domino-Kompositionen oder drei Wagen bei den Traverso zur Folge hätte. Doch die dazugehörige V-App-Meldung trudelte frischfröhlich erst drei Tage nach Beginn der Bauarbeiten ein – freilich nachdem erste Kletterpartien aus dem Motorwagen über die Absperrlatten stattgefunden hatten.

To be continued …

Informationsfluss zur Baustelle in Brunnen SZ

Diverse Kommunikationsfehler führen zu einem Drama in vielen Akten. *Raoul Fassbind, Vorstand SBB-P*

Seit dem 15. Februar 2021 werden im Bahnhof Brunnen SZ die Perrons auf die neue Standardhöhe von 55 cm umgebaut. Um dies unter laufendem Betrieb bewerkstelligen zu können, wurde in der ersten Phase jeweils eine Hälfte des 447 m langen Perrons gesperrt und komplett neu gebaut. Während dieser knapp sechsmonatigen Phase wurde insgesamt sechs Mal der jeweils gesperrte Teil des Perrons verschoben. Die Information über diesen Verlauf wurde mit einem Tag Verspätung kommuniziert, weshalb am Abend des 15. Februars bereits erste Züge am gewohnten Halteort und somit im gesperrten Baustellenbereich hielten.

Die Information, welche in der Vorgaben-App des Lokpersonals verteilt wurde, erhielt zudem gleich alle Daten, wann wieder ein Wechsel des Sperrbereichs stattfinden sollte. Aufgrund des terminlich abweichenden Bauverlaufs wurden zudem vier weitere Meldungen mit geänderten Sperrdaten verteilt.

Als direkte Folge dieser unklaren Kommunikation hielten weitere Züge im Bereich der Bauarbeiten an. In einem Fall wurde ein Kollege nach dem Halt neben der Baugrube derart verunsichert, dass er sich dazu verleiten liess, seinen Zug rückwärts in den Perronbereich zu bewegen. Seine Selbstanzeige bei seinem Vorgesetzten löste Begleitfahrten mit Prüfungsexperten aus. Die weiteren Konsequenzen bei negativem Verlauf wären wohl bis zur Berufsunfähigkeit ausgeweitet worden. Damit soll nicht das grobe Fehlverhalten des Kollegen gerechtfertigt werden, sondern die Ursache dieses Umstandes in der mangelhaften Kommunikation aufgezeigt werden.

In der zweiten Bauphase ab 11. Oktober 2021 wurden grosse Teile des 247 m langen Perrons an Gleis 2 gesperrt, weshalb eine Nutzlänge von 75 m verblieb. Zu wenig für die im Regelbetrieb eingesetzten Dominos mit 100 m und die im morgendlichen Verkehr mit Traverso geführten Züge mit 150 m Länge. Dies erforderte die Schliessung mehrerer Türen und Wagen an den betroffenen Kompositionen. Und trotz dieses enormen betrieblichen Aufwandes wurde das Lokpersonal in der Vorgaben-App erst am 14. Oktober mit drei Tagen Verspätung verständigt, dass ab dem darauffolgenden Tag mit Einschränkungen zu rechnen sei. Notfallmässig wurde via CLP und Lenkung verständigt, damit keine Fahrgäste in den Baustellenbereich gelangen konnten. Als weiterer kritischer Punkt in dieser Meldung stellte sich die Verteilung falscher Termine heraus, deren Korrektur nachträglich ebenfalls durch die CLP kommuniziert werden musste.

Wo genau die Schnittstelle zwischen dem Bauführer SBB Infrastruktur und der EVU SBB Personenverkehr nicht griff, konnte bis zum Redaktionsschluss nicht eruiert werden. Die auf Intervention des VSLF hin erfolgten Abklärungen brachten vor allem zutage, dass bei SBB-P wohl verspätet erhaltene Daten zum Fristbruch führten. Bei SBB Infrastruktur allerdings wurde durch die für Sicherheitsthemen zuständige Stelle I-SQU dieses Problem lediglich als Qualitätsmangel, nicht aber als sicherheitsrelevantes Ereignis eingestuft. Die Gewichtung wurde mit den auszulösenden Prozessen gerechtfertigt. Man sei bestrebt, die Situation aufzuklären, da jedoch noch keine Schäden eingetreten sind, nur in diskretem Umfang. Eine Haltung, die sich nur so lange festigen lässt, wie keine verletzten Personen zu beklagen sind.

Eine einberufene Sitzung mehrerer beteiligter Stellen soll Klärung bringen, wo zukünftig die relevanten Faktoren auszumachen sind, die eine zuverlässige und termingerechte Verständigung des Lokpersonals sicherstellen. Bleibt zu hoffen, dass sich dies nicht als Beschäftigungstherapie der beteiligten Stellen zur Definierung neuer Prozesse mit geringer Relevanz entwickelt.

Fotos:
Verbeultes Raum-Zeit-Kontinuum:
Durch die hohen Geschwindigkeiten im ETCS Level 2 gab es wohl eine Umkehr des Raum-Zeit-Kontinuums … Zeit, den Fluxkompensator neu zu justieren.

```
2.1   Ausgangslage
      ******************************************************************************
      2. Anordnung wegen Fehlangaben seitens Infrastruktur.
      Bei Phase 1 ist die Perronlänge ebenfalls 75m!
      ******************************************************************************

      Infolge Umbau Bahnhof Brunnen sind dort phasenweise die Perrons nur beschränkt nutzbar.

      Phase 1: 11.10.2021 - 04:30 Uhr bis 21.10.2021 - 04:30 Uhr
```

Der Eintrag in der V-App betreffend der «Einschränkung der Perronnutzung Gleis 2» ist leider wiederum nicht korrekt. Es gilt nach wie vor die Bauphase 11.10. 04:30 Uhr bis 21.10. 04:30 Uhr mit Halteort Seite Süd.

Danke für eine erhöhte Aufmerksamkeit zur Situation in Brunnen.

Informationen aus der Koo-Signalisierung

Zusammenfassung der behandelten Themen. *Raoul Fassbind, Vorstand SBB-P*

An der Koo-Signalisierung musste sich der VSLF dieses Jahr entschuldigen, da zeitgleich die Koo-Sitzung des VSLF in Schönenwerd stattfand. Dennoch haben wir einige Punkte eingegeben, die jedoch zu begrenzter Zufriedenheit abgehandelt wurden.

Der erste Punkt betrifft die fehlende Logik bei der Installation von Halteorttafeln. Wir kritisierten anhand einiger Praxisbeispiele die teils willkürlich oder nach falschen Prioritäten aufgestellten Signalisierungen, besonders in neuen oder umgebauten Anlagen. An der Sitzung wurden die genannten Fälle jedoch lediglich aufgenommen und es wurde auf fehlende ESQ- und KVP-Meldungen verwiesen. Unsere Kernproblematik konnte nicht vermittelt werden. In Anbetracht dessen wäre es wohl ein spannender Versuch, ob SBB Infrastruktur nicht heillos überfordert wäre, wenn effektiv ein Tag lang das gesamte Lokpersonal konsequent alle Meldungen verfassen und in die Betriebszentralen melden würde. Beim Lokpersonal haben die genannten Meldekanäle allerdings traditionell einen eher tiefen Stellenwert. ESQ-Meldungen werden oft vom direkten Vorgesetzten beurteilt und nicht selten wieder aus dem System entfernt. Rückmeldungen haben Seltenheitswert. KVP dient in erster Linie der Verfolgung von Effizienzsteigerungen und Sparpotenzialen, und kostengenerierende Vorschläge zur Arbeitsoptimierung werden gerne unter dem Aspekt «Schöner wohnen» abgestempelt.

Eine weitere Eingabe unsererseits war die Kritik an der Signalisierung von Langsamfahrstellen mittels Tafeln für verminderte Geschwindigkeiten im RADN. Als Antwort erhielten wir lediglich eine Erklärung, unter welchen Umständen diese Signalisierung zulässig sei.

In unserem letzten Punkt baten wir um den Einhalt der Sorgfaltspflicht beim Umbau von Anlagen. Zwar wurde in diesem Fall eine Sensibilisierung der jeweils zuständigen Stellen angeboten, doch ob dies in Anbetracht von Fahrleitungsmasten vor Signalen, seitenverkehrt aufgestellten Zwergsignalen und sich widersprechenden Halteorttafeln wirklich genügt, wird sich zeigen.

Für die nächste Koo-Signalisierung werden wir diese Kernthemen deshalb nochmals eingeben und unsere Absichten verdeutlichen. Den Stand der Entwicklungen werden wir dann kritisch bewerten und bei fehlender Weiterentwicklung die Teilnahme in diesem Gremium allenfalls auf Sinnhaftigkeit hinterfragen.

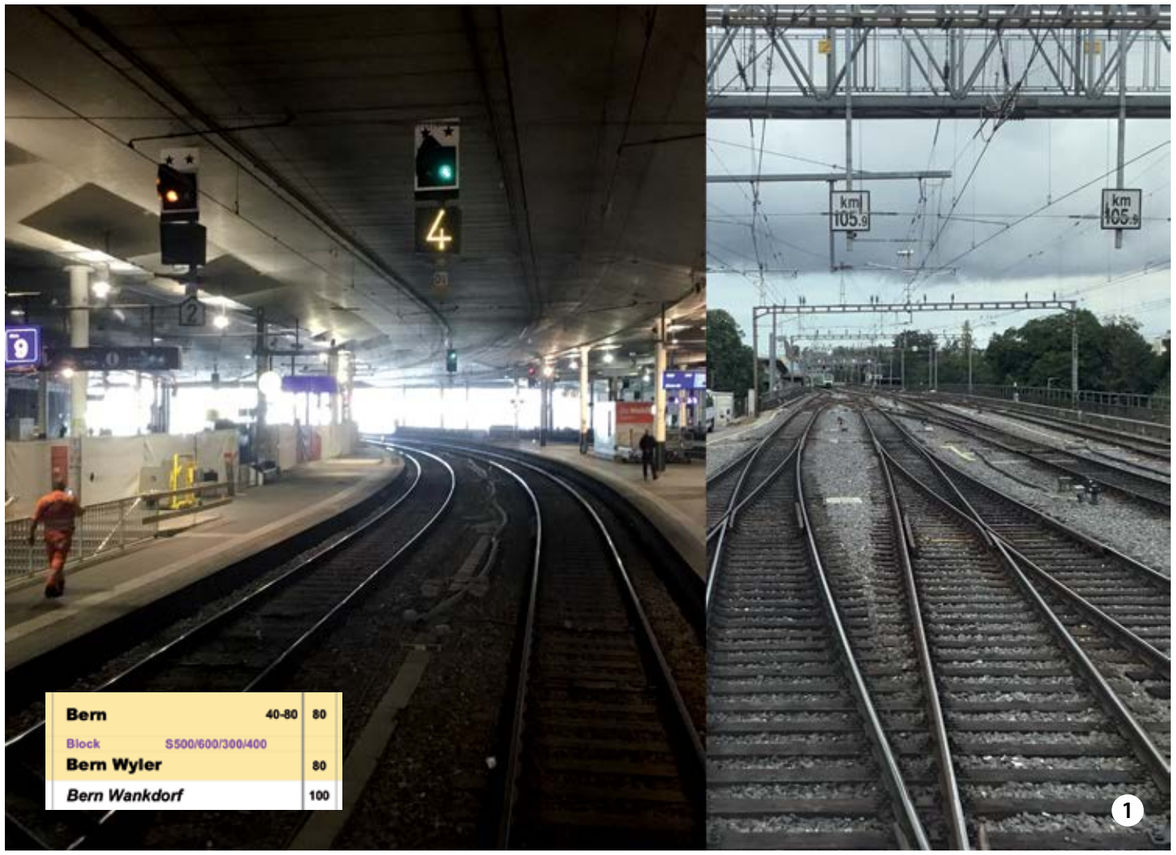


Bild 1 : Signalisierung Ausfahrt Bern Richtung Wyler: Verschachtelte Logik für die Geschwindigkeitsschwellen.

Bild 2: Einfahrsignal Zürich Altstetten. Hauptsignal auf Fahrt, Zwergsignal zeigt Halt. Aussage Fahrdienstleiter FDL: «Bei mir ist alles in Ordnung».

Bild 3: Signalstaffeln in Rafz

Bild 4: Welche Halteorte gelten wo?

Bild 5: Halteorttafeln in Basel

Bild 6: Halteorttafeln in Lenzburg

Hilfssignal

Bei der Eisenbahn gilt: «technisch nicht möglich» heisst: «es kann jederzeit vorkommen». *Technikgruppe VSLF*

Ein Lokführer ist bewusst über ein Halt zeigendes Hauptsignal gefahren. Die Fahrt endete in einem Stumpengleis. Der Lokführer hat mit absoluter Bestimmtheit ausgesagt, dass das Hilfssignal eingeschaltet war. Eine Blendwirkung durch Lichtquellen oder die Sonne kann ausgeschlossen werden. Immerhin hat der Lokführer die «Manöver-Taste» betätigt, was man bei einer Bahnhofsausfahrt auf die Strecke nicht einfach so macht. Und nach einem fehlerhaften Überfahren eines Haltesignals fährt man nicht einfach weiter. Also mehrere bewusste Handlungen.
Gemäss Iltis-Replay und Aussagen der Infrastruktur hat das Hilfssignal am Signal x bei Zug x nicht geleuchtet.

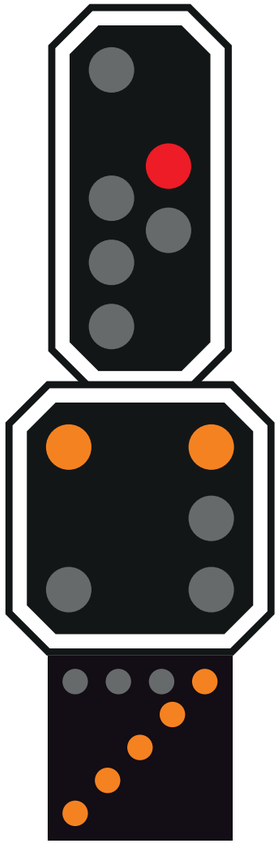
Dem Lokführer wurde wohl systembedingt ein Signalfall angehängt. Seine Beteuerung, dass er absolut sicher sei, dass das Hilfssignal beleuchtet war, hatte offenbar keinerlei Gewicht. So darf die Frage gestellt werden, warum sich die gesamte Sicherheit im Bahnverkehr grundsätzlich darauf stützt, dass das Lokpersonal die Signale beachtet, während gleichzeitig seinen Aussagen misstraut wird und ohne Gegenbeweis jedes Problem als Fehlverhalten eingestuft wird.

Vielleicht wird dies als Sicherheitskultur, Fehlerkultur oder Professionalität angesehen, aber es ist nicht vertrauensbildend.

Wäre es nicht sinnvoll, der Möglichkeit nachzugehen, dass das Hilfssignal vielleicht doch gebrannt hat, und zwar ohne dass es die Infrastruktur merkt? «Technisch nicht möglich» heisst bei der Eisenbahn erfahrungsgemäss, dass es jederzeit vorkommen kann.

Wir empfehlen, vor dem Überfahren eines Hilfssignals stets ein Beweisfoto zu machen.

Man schlägt den Sack, aber meint den Esel …
Kommentar von Markus Leutwyler
Es kann nicht sein, was nicht sein darf. Ein ungewollt beleuchtetes Hilfssignal,



ein Zwergsignal, das Halt zeigt bei offenem Hauptsignal, offene Türen bei voller Fahrt, Bremsen, die spontan versagen, ein Signal, das 110 signalisiert über eine 60er-Weiche, eine unautorisierte Abfahrerlaubnis im ETCS Level 2 oder ein Fahrzeug, das unvermittelt aus der Parkstellung heraus selbstständig die Feststellbremsen löst und davonrollt: All dies sind technische Probleme, die aufgetreten sind, die aber nicht sein dürften. Doch die Eisenbahn findet draussen statt, bei Hitze, Kälte, Schnee, Regen und Vibrationen. Vor diesen Umwelteinflüssen kann auch die beste Elektronik nicht vollständig geschützt werden.
In blindem Vertrauen auf die Technik wird trotzdem fast schon reflexartig dem ausführenden Personal eine Schuld in die Schuhe geschoben, anstatt die Probleme ernst zu nehmen und darin eine Chance zur Verbesserung des Systems zu sehen. Dies ist ungerecht und macht wütend! Das EVU vergibt sich damit aber auch eine grosse Chance auf dem Weg zu einer hochzuverlässigen Organisation (High-reliability organization). Die Auswirkungen dieser Geisteshaltung haben schon zu Todesfällen geführt. Es muss endlich ein Umdenken stattfinden!

In der Feuerwehr sind die Atemschutztrupps die «Augen» des Einsatzleiters. Wenn ein Truppführer eine bewusstlose Person meldet, so gilt dies als Tatsache. Keiner käme auf die Idee zu fragen, ob es sich nicht vielleicht doch um einen Sack Kartoffeln handelt. Oder ob die Person vielleicht später doch noch selber aus dem brennenden Haus flüchten könnte.

Die Meldungen des fahrenden Personals sollten höchste Priorität geniessen, denn wenn ein Signal von echten Augen beobachtet wird, ist das tausendmal glaubwürdiger als eine Anzeige auf irgendeinem pixeligen Bildschirm. Doch das systematische Ignoriertwerden führt zu einem Meldefrust. Viele von euch Kolleginnen und Kollegen haben längst resigniert und es aufgegeben, Meldungen zu verfassen. Dies ist der falsche Weg! Meldungen zu verfassen, dient nicht nur der Sicherheit des Betriebs und damit letztlich uns, die wir gerade mal durch ein paar Millimeter Frontscheibe von der Aussenwelt abgetrennt sind. Nein, eine gut erfasste Meldung bietet die Gewähr, dass der Mangel dokumentiert und registriert ist (Immer eine Kopie für sich selber erstellen!). Im Falle eines Ereignisses kann auf die Meldung verwiesen werden und es ist viel schwieriger, eine Schuldzuweisung zu kassieren. Das ist juristisch von hoher Bedeutung. Die Meldung ist auch ein Druckmittel gegen diejenigen Führungskräfte, die denken, Sicherheit sei fakultativ.

Der VSLF und die Rechtschutzversicherung CAP stehen bei ungerechtfertigten Anschuldigungen jederzeit zu eurer Verfügung.

Können Bremsen versagen?

Im Nachgang zum Artikel über die Bremsprobleme bei den BLS-«Mutzen» haben wir folgende Schilderung eines Ereignisses im Zusammenhang mit Bremsen erhalten. *Der Autor ist der Redaktion bekannt.*

Ich trat meinen Dienst an in Basel GB, wo ich gemäss Einteilung den FLIRT 522 205 aufrüstete, um ihn dann in den Bahnhof für T17181 zu überführen. Bei der Dienstvorbereitung stellte ich fest, dass die beiden Fahrzeuge für die Leistung 17181/17184 nigelnagelneue FLIRT France waren, chronologisch richtig gereiht ab Basel 522 205/522 206. Die «IBN (Inbetriebnahme) untertags» «Im Feld» verlief ohne Auffälligkeiten. Ich machte das Manöver vom BSGB Gleis ECHO 6 Ost via BRAVO 41 nach GOLF 4. Das Kuppeln sowie die folgende Zugvorbereitung verliefen ohne Störungen.

Ich setzte um 16:20 meinen Zug im Bahnhof Basel SBB in Bewegung. In Möhlin abgefahren beschleunigte ich auf 140 km/h. Kurz nach dem Spurwechsel Dossenboden schaltete der Hauptschalter des Spitzenfahrzeugs aus, «Störung» auf dem Display, kann mich nicht mehr genau erinnern welche. Ich entpannte die Störung und auf dem Display schalteten 3 von 4 HS ein. Einfahrvorsignal Mumpf war auf Fahrt und Bremsung eingeleitet. Anfangs spürte ich eine Verzögerung, welche auch später auf dem Teloc ersichtlich war, nämlich auf 122 km/h verzögerte der Zug, ich beobachtete wie die Luftbremse den ausgefallenen HS kompensierte. Ohne Vorankündigung gab es einen Ruck und der Bremszylinderdruck reduzierte sich auf 0 bar, trotz sofortiger Anforderung der höheren Bremskraft mittels Fahrschalter reduzierte der Zug nicht mehr. Mittels sofort eingeleiteter Schnellbremsung mittels Fahrschalter, Not Aus und Notbremsventil kam der Zug ca. 100 Meter nach dem Perron Mumpf zum Stehen. Die Weiterfahrt erfolgte mit reduzierter Geschwindigkeit bis Stein-Säckingen, wo der Zug geräumt wurde und als Leermaterialzug zurück nach Basel GB fuhr.

Was geschah weiter?
Unmittelbar nach dem Vorfall telefonierte ich mit meinem CLP, welcher das Übliche sagte, schreib eine ESI-Meldung. Da mich dieser Vorfall sehr beschäftigte, nahm ich tags darauf mit dem Verantwortlichen der FLIRT-Flotte des Standorts Basel Kontakt auf. Dieser sagte mir selbstverständlich, dass ich einfach viel zu wenig gebremst hätte, was ganz klar aus den Aufzeichnungen hervorgehe. In den nächsten Tagen konnte man immer wieder Kollegen zuhören, die ebenfalls mit diesem Fahrzeugtyp Probleme hatten: Der eine konnte in Rheinfelden nicht bremsen, der andere in Gelterkinden, auch in Muttenz keine Bremskraft, um am gewünschten Ort anzuhalten. Aufgrund dessen nahm ich Kontakt auf mit einem PEX, dem ich vertraute, und er sagte mir: «Ich weiss nicht, was los ist, aber ich glaube dir alles, was du sagst.» Alle übrigen Stellen wollten nichts davon wissen, alles in Ordnung, wir haben keine Unregelmässigkeiten.

Jacobs-Drehgestell eines "Flirt"-Triebzuges. Foto: Georg Trüb

Innerhalb der nächsten Wochen konnte man feststellen, dass von heute auf morgen keine artreinen Mehrfachtraktionen FLIRT 522 xxx unterwegs waren, nur noch in Gemischt-Traktion mit 521 xxx traf man sie an. Auf die Frage, wieso das so sei, bekam man keine Antwort.
Ca. 1½ Monate später, als sich die Aussagen über Unregelmässigkeiten häuften bzw. anscheinend ein paar ESI erstellt wurden, wandte ich mich an meinen CLP, welcher eine Aussprache mit RSQ organisierte. An dieser Aussprache waren nebst dem Leiter RSQ und einem weiteren Mitarbeiter von RSQ noch drei CLP anwesend. Schnell wurde jedoch klar, dass man keine offene Aussprache wollte, man wollte in erster Linie wissen:
- Hat der Lokführer was falsch gemacht?
- Was hat der Lokführer falsch gemacht?
- Ist es möglich, dass der Lokführer etwas falsch machte?

Man sagte mir, dass ich relativ - sagen wir - sportlich fuhr, sie haben eine Vergleichsfahrt mit einem anderen LF gemacht und dieser leitete die Bremsung für den Halt in Mumpf aus 140 km/h bereits 2200 Meter vor dem Bahnhof ein, was sich für jeden LF, der auf der Strecke 511 kundig ist, wie ein Witz anhört, denn er müsste ja schon nach dem Spurwechsel Dossenboden angefangen haben zu bremsen. Lächerlich! Ebenso wollte man nicht darauf eingehen, dass es längst kein Einzelfall mehr war, denn dafür war die Häufung zu hoch, man wollte auch keinen zweiten Lokführer anhören, nur diesen Fall, man wollte einfach nicht!

Auf die Frage, wieso man mit Fahrzeugen herumfährt, die offenbar ein Bremsproblem haben, bekam man die Antwort: «Wir brauchen die Fahrzeuge, wir haben sonst keine.» Nach rund vier Monaten kam dann eine ZF Info heraus, wonach man die LF orientierte, dass aufgrund von Fahrleitungsspannung, Schienenzustand etc. die Bremswirkung nicht der Erwartung entspreche und man bei solchen Bremsungen gezielt ein Auge auf die Verzögerung werfen solle. Vier Monate lang fuhren die FLIRT 522 xxx so umher, vollbesetzt mit Fahrgästen, und man wusste über diesen Umstand Bescheid!

Sicherheitsprüfungen auf dem LEX

Bei der Inbetriebnahme des Léman Express mussten alle Prozesse der Zugvorbereitung so gestaltet werden, dass sie den regulatorischen Anforderungen auf beiden Seiten der Grenze und den technischen Besonderheiten der beiden Fahrzeuge entsprachen sowie mit den internen Prozessen der Betreiber übereinstimmten. *Matthieu Jotterand*

Foto: Georg Trüb

Die ETCS-Funktionen der Regiolis von Alstom werden nur einmal alle 55 Tage von der Instandhaltung getestet, wobei festgestellt wurde, dass selbst diese Frist teilweise überschritten worden ist. Die 55 Tage widersprechen aber klar den Schweizer Vorschriften. Da sich bei der SBB niemand mit diesem Thema auseinandersetzen wollte, kontaktierte der VSLF das BAV, welches ausweichend antwortete und uns den Mailverkehr weiterleitete, in welchem das BAV von der SBB eine Stellungnahme verlangte.

Erst eine weitere Eskalation hinauf zum UVEK brachte Bewegung in die Angelegenheit und plötzlich hatte das Thema eine sehr hohe Dringlichkeit. Die «Lösung» des Problems besteht nun darin, dass im Rommaterialheft ein entsprechenderAbsatz hinzugefügt wurde, welcher die Situation legalisierte.

Seit Beginn des Léman Express ist die morgendliche Erstinbetriebnahme der Stadler-Flirt durch die SNCF-Lokführer problematisch. Während der ganzen Fahrplanperiode 2021 war ein bestimmter Zug Gegenstand zahlreicher Rapporte, E-Mails und manchmal auch Verspätungen, und die Situation wiederholte sich mit bemerkenswerter Regelmässigkeit.

Der Zug 23137, der um 10:35 Uhr von Annemasse nach Coppet fährt, ist regelmässig ungenügend vorbereitet. Es handelt sich um zwei Einheiten Stadler-Flirts, die morgens in Annecy vorbereitet werden (23413). In Coppet wendet der Zug und fährt als 23230 zurück nach Annemasse, wo er getrennt wird. Die Spitze wird nun zum 23137. Abgesehen von diesem Zug werden fast alle anderen durch SBB-Personal vorbereitet.

Die Anweisung zur Vorbereitung einer mehrteiligen Flirt sieht vor, dass sie für die Systemprüfungen getrennt und anschliessend wieder gekuppelt werden (Hallo Fortschritt...). In der Praxis werden aber zumindest mehrmals pro Woche die Tests nicht oder nur teilweise durchgeführt. Es ist klar, dass die Züge in Annecy höchstwahrscheinlich nicht getrennt werden, und selbst dann werden die Tests, welche im Verbund möglich wären, nicht immer ausgeführt.

Es ist leider nicht ungewöhnlich, einen Flirt-Zug vorzufinden, der seit mehreren Tagen fährt, ohne dass die Prüfung der Sicherheitseinrichtungen (ETCS und KVB) durchgeführt wurden. Bei Zügen, die mehrmals hintereinander in Annecy übernachtet hatten, ist es schon fast sicher, sie im ungetesteten Zustand vorzufinden.

Die CLPs wurden mehrfach informiert und ihnen kann wohl kaum ein Vorwurf gemacht werden. Sie haben die Meldungen wahrscheinlich an eine Reihe weiterer Personen weitergeleitet. Es ist jedoch nicht mehr eruierbar, wo der Meldefluss versandet. Ist das noch bei der SBB oder schon bei der SNCF oder vielleicht bei beiden?

Und einmal mehr befinden wir uns in einer Situation, in der die der Eindruck entsteht, ESQ-Meldungen wurden für den Papierkorb geschrieben und sämtliche Bemühungen, das Problem zu lösen, seien für die Katze. Dabei handelt es sich unseres Erachtens nicht um eine völlig unlösbare Situation.

Müssen wir wieder bis zum UVEK gehen, damit die zähflüssige bürokratische Schicht überwunden wird?

Übrigens haben die Regiolis von Alstom immer noch Probleme mit den Trittbrettern, die selbst auf gerader Strecke nicht ausfahren. Muss erst jemand unter den Zug fallen, damit sich das ändert? Zur Erinnerung: Die Zulassung dieser Züge hatte sich verzögert und war Ende 2019 «wie durch Zufall» im allerletzten Moment erfolgt...

Mehrere Punkte sind grundsätzlich nicht mit den Schweizer Vorschriften konform, darunter beispielsweise die Rücksehkameras, die während der Fahrt nicht aktiviert werden können. Die Schweizer Vorschriften verlangen eine visuelle Kontrolle des Zugs vor der Einfahrt in einen Tunnel . Umgekehrt können die Kameras im Stillstand vor einem Halt zeigenden Signal nicht deaktiviert werden, was den «Géstes métier» widerspricht, die ein Stützpfeiler der SBB-Sicherheitsphilosphie sind.

Das UVEK sieht seine Verantwortung wohl in höheren Sphären und vertraut darauf, dass die SBB und das BAV ihre Pflicht erfüllen…

Arbeitsergonomie auf zukünftigen Führerständen

Stellungnahme der SBB zur Aufforderung des VSLF, worauf bei der Bestellung zukünftiger Fahrzeuggenerationen Wert gelegt werden soll. *Raoul Fassbind, Vorstand SBB-P*

Mitte September 2021 gelangte der VSLF mit einem Schreiben an die Leitung von SBB Produktion Personenverkehr. Im Zusammenhang mit dem grossflächigen Ersatz älterer Züge im Interregio- und Regionalverkehr formulierten wir die für uns massgebenden folgenden Punkte und erhielten dazu eine Stellungnahme der SBB:

1. **Es soll die Möglichkeit zur Abwechslung zwischen sitzender und stehender Bedienung des Fahrzeuges geschaffen werden:**
   Aufgrund der unterschiedlichen Blickfelder der Triebfahrzeugführenden sind die Normen (TSI LOC&PAS) nicht einhaltbar. Basis ist die UIC-Norm 651, welche die Lage und Grösse des Sichtfeldes vorgibt.
2. **Parallel zum Totmannpedal der Sicherheitssteuerung ist ein weiteres Bedienelement zur Überwachung des Lokführers einzubauen:**
   Bei der SBB läuft aktuell ein Projekt mit einem sensitiven Taster. Bei den IR-Dostos ist dies aus zeitlichen und vergaberechtlichen Gründen noch nicht umgesetzt. Bei den neuen Regionalverkehrsfahrzeugen wird eine zusätzliche Taste für die Bedienung der Sicherheitssteuerung eingebaut. Zudem bleiben die gewohnten Rückstellelemente vorhanden.
3. **Separate Einstiegstüren direkt in den Führerstand sind einzurichten. Dies dient der Erhaltung der Fluchtwege und dem beschleunigten und planbaren Personalwechsel:**
   Für die IR-Dostos ist dies aus vergaberechtlichen Gründen (möglichst identische Fahrzeuge) nicht möglich. Die neuen Regionalverkehrsfahrzeuge werden mit einer Führerstandstüre ausgerüstet.
4. **Aus Komfortgründen ist für das Heizen eine Widerstandsheizung ohne Zugluft einzuplanen:**
   Bei den IR-Dostos wird eine Heizfolie in der Fussnische eingebaut. Der Vermeidung von Zugluft wird hohe Beachtung geschenkt. Bei den Regionalverkehrsfahrzeugen wird ein Heizlüfter eingebaut. Die Fussnische wird durch eine Widerstandsheizung beheizt. Hauptsächlich wird die Temperatur und Belüftung durch das Lokpersonal selbst gesteuert.
5. **Zur Kommunikation und Überblickbarkeit des Zuges sind grosse Seitenfenster vorzusehen:**
   Diese Eingabe wurde in der Antwort nicht berücksichtigt.
6. **Weitere geplante Entwicklungen (ohne Anfrage VSLF):**
   Die Anordnung und Bedienung der IR-Dostos wird möglichst identisch zum RABe 511 ausfallen. Dies betrifft auch die Gestaltung bezüglich Farben und Oberflächen im Führerraum. Der Führersitz wird durch das Modell «Giruno» abgelöst. Für die SBB wird zudem ein eigenes ETCS-Display entwickelt, da das bei der BLS angewandte Produkt als für die SBB ungenügend beurteilt wurde.

Trotz der frühzeitigen Eingabe konnte die Intervention unsererseits also nur in kleinen Teilen Einfluss nehmen. Eingeschränkt durch europäische Normen bleibt dem Besteller offensichtlich kaum Spielraum, seine eigenen Beschaffungen individuell zu gestalten. Ob und wie diese Normen den Arbeitsalltag wirklich ergonomisch optimieren, darf angezweifelt werden. Beispielsweise wirken aufgrund der Crash-Normen die Führerstände moderner Fahrzeuge wie Schiessscharten mit sehr begrenztem Blickfeld. Ebenfalls ist weiterhin sehr bedauerlich, dass die PeKo mit ihren Eingaben unter diesen Voraussetzungen nur zäh vorankommt und der Führerstand der Züge vom Typ RABe 502 (Bombardier Twindexx) nach wie vor nicht offiziell abgenommen werden konnte. Zukünftigen ähnlichen Situationen wollten wir mit unserer Eingabe entgegenwirken. Der Erfolg war bescheiden, aber umso wertvoller für zukünftige Projekte.

Optimierung ETCS L1 LS

Information an Lokpersonal und Fahrdienstleiter. *Technikgruppe VSLF*

Da die Sicherheitseinrichtungen permanent verändert werden, sind die Parameter ab Werk offenbar nicht für einen zuverlässigen Bahnbetrieb brauchbar.
Die Frage stellt sich, ob die Praxistauglichkeit des Systems in den Anforderungen definiert und priorisiert wurde oder ob man erwartete, dass sich die Bahn dem System anpasst.

Die Erfahrungen mit dem Streichen von Bremskurven im ETCS Level 2 lässt Zweiteres befürchten. Die Redundanzen der Sicherheitssysteme sind so restriktiv, dass empfindliche Kapazitätseinbussen entstanden, welche nur mit dem Deaktivieren von sicherheitsrelevanten Bremskurven kompensiert werden konnten.
Da trotz dem Fahrassistenzsystem nach wie vor der Lokführer für die Sicherheit, die Pünktlichkeit und den Fahrkomfort verantwortlich ist, wird dementsprechend defensiver gefahren, um keinen Systemeingriff zu riskieren. Denn jeder Eingriff führt zu noch grösseren Kapazitätseinbussen, Material- und Energieverschleissen sowie schlechtem Fahrkomfort. Dieser Qualitätsverlust kann weder im Interesse der Lokführer noch der Bahnunternehmen liegen. Es wird höchste Zeit, sich den Realitäten zu stellen und die Reissleine zu ziehen.

Und nicht zuletzt lösen Zwangsbremsungen auch personelle Massnahmen für den Lokführer aus, die zunehmend ein Teil des Problems sind, anstatt der Lösung. Siehe auch «Mogelpackung ‹Just Culture›» im letzten LocoFolio 1/2012 mit der Strafmassnahmentabelle von SBB Cargo zu ZUB-Fällen.

Herausgeber: PP-BP-ZFR

Ausgangslage:
Seit zwei Jahren verkehren ETCS BL3 Triebzüge auf dem Netz von SOB, BLS und der SBB. Nach Aufnahme des kommerziellen Betriebs mit ETCS L1 LS wurde festgestellt, dass diese Züge bei Geschwindigkeitsüberwachungen viel restriktiver überwacht werden, als dies mit ZUB der Fall ist. Eine Analyse hat gezeigt, dass diese Restriktion in erster Linie von den Sicherheitsmargen bei der Berechnung der Bremskurven herführt.

Lösungsansatz
Mit der Anpassung der Projektierung von ETCS L1 LS besteht die Möglichkeit, den Zug weniger restriktiv zu überwachen. Diese Massnahme hat zur Folge, dass der Wechsel von der Überwachung der Bremskurve zur Überwachung des Release Speed (RS) (Geschwindigkeitszeiger wechselt auf gelb) deutlich später stattfinden wird. Der Wechsel findet so spät statt, dass der Lokführer während dem Bremsprozess die DMI Anzeige nicht mehr aktiv beobachten muss und sich wie bei einem Fahrzeug mit ZUB, auf die Haltebremsung konzentrieren kann.

Sicherheit
Eine Risikoanalyse hat gezeigt, dass die Anpassungen der Projektierung von ETCS L1 LS die Sicherheit nicht tangiert.

Ausblick:
Um in Erfahrung bringen zu können, ob diese Anpassung den erhofften Nutzen bringt, wird in folgenden Bahnhöfen eine Betriebserprobung durchgeführt: Chambésy, Mies, Olten, Zug, Kerzers, Bellinzona, Luzern und Zürich (nur Kopfbahnhof).

Diese Betriebserprobung wird ab September 2021 umgesetzt. Das Lokpersonal wird spezifisch über die jeweiligen Inbetriebnahmen informiert.
Kann die Betriebserprobung erfolgreich abgeschlossen werden, wird ab ca. Mitte 2022 das ganze Netz angepasst.

Projektleiter Optimierung ETCS L1 LS
Systemführer ETCS Schweiz

Betriebsgefährdung in Cully, 15.11.2019

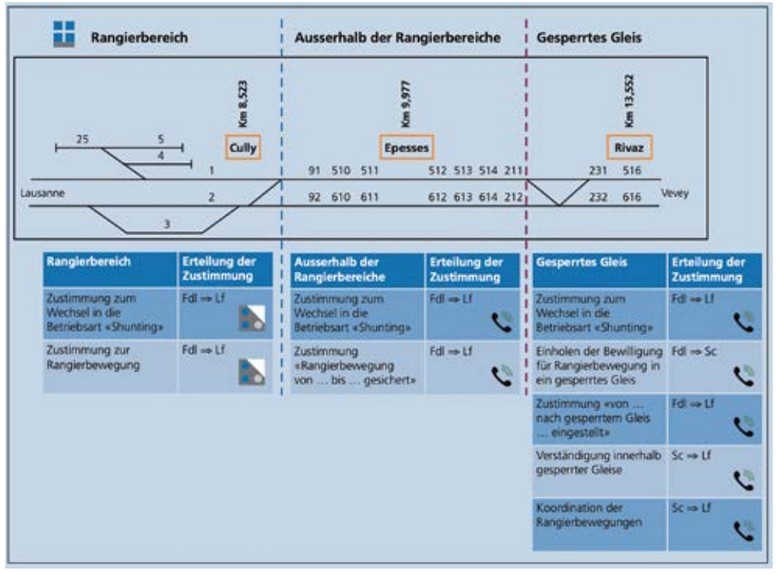
Auszug aus dem Jahresbericht 2020 der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST.
Abdruck mit freundlicher Genehmigung durch die SUST .

Am Freitag, dem 15. November 2019, gegen 04.30 Uhr, verkehrte auf dem mit Führerstandsignalisierung ETCS Level 2 ausgerüsteten Abschnitt eine Rangierbewegung ohne Fahrerlaubnis auf den Betriebsgleisen 513-512-511-510 zwischen Rivaz und Cully.

Die Betriebsgefährdung ist darauf zurückzuführen, dass die Rangierbewegung nach Arbeitsende ohne Fahrerlaubnis bei der Rückfahrt von der Baustelle auf dem fünf Kilometer langen, mit ETCS Level 2 ausgerüsteten Abschnitt zwischen Rivaz und Cully verkehrte, währenddessen die Gleise für Züge benutzbar waren.

Zum Vorfall haben beigetragen:
- mangelnde Planung und Koordination bei der Vorbereitung der Arbeiten für eine abgestimmte Festlegung der Betriebseinschränkungen, die auf der Baustelle gelten sollen;
- die Komplexität, die Anzahl der Betriebsarten und die verschiedenen Übermittlungsarten der Zustimmung auf diesem Streckenabschnitt;
- die fehlende Verständigung des Personals vor Ort über die vorliegende betriebliche Situation, die es ihm erlauben würde, eindeutig zu wissen, welche Betriebsart momentan auf den betroffenen Gleisen gilt.

Sicherheitsdefizit
Die Zentralisierung der Verkehrssteuerung sowie die Entwicklung und die allgemeine Automatisierung und Computerisierung von Systemen stellen eine Herausforderung für den Menschen dar, der mit diesen Systemen interagieren muss. Wenn ein Mensch nun plötzlich bestimmte Systemfunktionen übernehmen muss, die nicht mehr aktiv sind oder vom System verwaltet werden, erhöht sich das Risiko menschlicher Fehler. Ohne geplante Unterstützung kann der Mensch einen Teil der Bedienung einer automatisierten Anwendung nicht selbst übernehmen und gleichzeitig ein dem System gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten. In aktuellen Systemen haben nicht alle Akteure den gleichen Informationsstand über den Zustand des Systems und die daraus resultierende Betriebssituation.



Sicherheitsempfehlung Nr. 157
13.10.2020
Die SUST empfiehlt dem Bundesamt für Verkehr (BAV), bei der Fortentwicklung der zentralisierten Verkehrssteuerung und generellen Automatisierung vorzusehen, dass in ausserordentlichen Situationen, in denen der Mensch bestimmte, dem System zugewiesene Sicherheitsaufgaben übernehmen muss, Letztere automatisch vorher festgelegte Substitutionsprozesse auslösen.

Stand der Umsetzung
Umgesetzt. Das BAV ist der Meinung, dass die heutigen Vorgaben in den FDV R 300.1 Ziffer 2.1.6 genügen. Diese Ziffer schreiben vor, in welchen Fällen Checklisten Fahrdienst (CL-F) anzuwenden sind. […]

Kommentar Technikgruppe VSLF:
Es wird durch die SUST genau auf die wunden Punkte der neuen Zugsicherungssysteme hingewiesen. Durch Anwählen einer tieferen Betriebsart auf dem Fahrzeug fallen praktisch alle Überwachungsfunktionen weg. Zusätzlich sind teilweise keine Aussensignale vorhanden, womit die Sicherheit nur noch davon abhängt, dass der Lokführer die nicht beschrifteten Gleise richtig erkennt.
Die Antwort des BAV zeigt aus unserer Sicht mangelndes Verständnis für die Problematik der praktischen Anwendung. Schlussendlich geht es wie immer darum, wer die Verantwortung trägt.

Anfrage zu ETCS/ERTMS aus Deutschland

Das gesamte Dokument ist als PDF nachzulesen auf: www.vslf.com / INFO / LocoFolio / ETCS Anfrage Deutschland.
Technikgruppe VSLF

28.09.2021

Sehr geehrter Herr Giger,
unsere Bundestagsfraktion hatte eine Anfrage zu ETCS/ERTMS an unsere Regierung gestellt, die sich u.a. auf Aussagen Ihrer Technikgruppe stützte, was die (ernüchternden) Ergebnisse der neuen Signaltechnik angeht (vgl. Fragen 19–26 ab S. 9, https://dserver.bundestag.de/btd/19/318/1931824.pdf). Die Regierung behauptet in ihrer Antwort (siehe auch unten), die «Ausgangssituation» in der Schweiz sei anders, deshalb werde die «Einschätzung des VSLF zu Kosten und Nutzen weder von der Bundesregierung noch von der DB AG geteilt».
Ich wäre Ihnen sehr verbunden, wenn Sie mir sagen könnten, ob Sie die Argumente unserer Regierung teilen und sich also Ihre Erfahrungen nicht auf Deutschland übertragen lassen oder doch. Sofern Sie sonst Kommentare zur Antwort der Bundesregierung haben (z.B. zur Interoperabilität), wäre das für uns auch sehr interessant. Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit,
mit freundlichen Grüßen
Markus Henn

Markus Henn:
Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Büro Victor Perli, Mitglied des Deutschen Bundestages, Mitglied im Haushaltsausschuss, Fraktion DIE LINKE, Platz der Republik 1, 11011 Berlin, www.perli.de

Victor Perli:
*(*1. Februar 1982 in Bad Oeynhausen) ist ein deutscher Politiker und Politikwissenschaftler. Er ist seit 2017 Bundestagsabgeordneter der Partei Die Linke.*

Deutscher Bundestag Drucksache 19/31824
Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage der Abgeordneten Victor Perli, Sabine Leidig, Dr. Gesine Lötzsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke.

29.07.2021
Digitale Schiene – Stand und Probleme beim European Rail Traffic Management System und der digitalen automatischen Kupplung

Vorbemerkung der Fragesteller
Über das neue digitale Zugleitsystem European Rail Traffic Management System (ERTMS) mit dem European Train Control System (ETCS) und digitalen Stellwerken will die Deutsche Bahn AG (DB AG) „bis zu 35 Prozent mehr Kapazität im deutschen Netz, höhere Qualität und Pünktlichkeit, weniger Kosten in der Instandhaltung und im Betrieb“ erreichen („Deutsche Bahn gründet Gesellschaft zur Digitalisierung des Schienennetzes“, 23. September 2019, https://www.deutsche-bahn.com).
Eine Machbarkeitsstudie von McKinsey für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) empfahl 2018 eine komplette Digitalisierung bis 2040, inzwischen wird von der DB 2035 angestrebt („Bahn will Stellwerke bis 2035 digitalisieren“, Wirtschaftswoche 2. September 2020, https://www.wiwo.de). Aktuell werden einige – vor allem grenzüberschreitende – Bahnstrecken und Bahnhöfe – vor allem der Knoten Stuttgart – digitalisiert, gefördert durch ein „Starterpaket“ und ein „Schnellläuferprogramm“.
Allerdings ist nach Auffassung der Fragestellenden zweifelhaft, ob ERTMS die versprochene Wirkung hat. Die Schweizer Bundesbahnen (SBB), die schon deutlich weiter mit der ETCS-Ausrüstung sind als die DB, äußerten 2016: „Der 2011 erwartete Nutzen von ETCS Level 2 bezüglich Kapazität, Sicherheit und Kosten kann heute nicht bestätigt werden.“ („ETCS und ATO“, LocoFolio 2019/1, S. 11, https://www.vslf.com). Zudem hat es in der Schweiz mindestens eine gravierende Fehlfunktion gegeben („SBB entdeckt Fehler bei der Zugsicherung und ergreift Sofortmaßnahmen“, 19. Juli 2019, https://news. sbb.ch). Schließlich scheint die EU-weite Interoperabilität bisher nicht gegeben („Wie weiter mit ETCS und ATO?“, LocoFolio 1/2020, S. 42, https://www.vslf.com).

19. Stimmt die Bundesregierung der Aussage der Technikgruppe des Verbands Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF) zu, dass ETCS Level 2 die Streckenkapazität gegenüber der herkömmlichen Signaltechnik um 10 Prozent verringert („Politische Streckenkapazität“, LocoFolio 2019/1, S. 10, https:// www.vslf.com)?
    Wenn nein, mit welcher Änderung rechnet die Bundesregierung, und worauf basiert diese Einschätzung?

21. Stimmt die Bundesregierung der Aussage der Technikgruppe des VSLF zu, dass eine Erhöhung der Kapazität gegenüber der herkömmlichen Signaltechnik nur mit ETCS Level 3 möglich ist und sich die Streckenkapazität maximal um 20 Prozent erhöhen könnte („Politische Streckenkapazität“, LocoFolio 2019/1, S. 10, https://www.vslf.com)?
    Wenn nein, mit welcher Änderung rechnet die Bundesregierung, und worauf basiert diese Einschätzung?

22. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Aussage der Technikgruppe der VSLF zu ETCS, dass die „großen Kosten für die Beherrschung des hochkomplexen Systems“ nur „ein Segen für die Industrie“, aber „Kunden und Steuerzahler“ die „Geprellten“ seien („ETCS schafft immer neue Probleme“, LocoFolio 2019/2, S. 45, https://www.vslf.com; bitte die Einschätzung begründen)?

24. Ist der Bundesregierung ein Bericht der Schweizer Bundesbahnen (SBB) von 2016 bekannt, dem zufolge „der 2011 erwartete Nutzen von ETCS Level 2 bezüglich Kapazität, Sicherheit und Kosten [...] heute nicht bestätigt werden“ könne („ETCS und ATO“, LocoFolio 2019/1, S. 11, https://www.vslf.com)?
    Warum erwartet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund, dass ETCS Level 2 in Deutschland mehr Nutzen bringen wird als in der Schweiz?

26. Ist der Bundesregierung die „Mitteilung des Schweizer Bundesamts für Verkehr BAV Abteilung Infrastruktur an die Unternehmen und Verbände“ vom 14. Februar 2019 bekannt, der zufolge die Umstellung auf ETCS Level 2 langsamer als ursprünglich geplant umgesetzt wird („ETCS/GSM-R Standortbestimmung“, LocoFolio 2019/1, S. 10, https:// www.vslf.com), und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus für die Umstellung in Deutschland?

    Hat die Bundesregierung die umfangreichen Erfahrungen der Schweiz mit ETCS systematisch für die Einführung in Deutschland evaluiert?
    Falls ja, an welcher Stelle (bitte Veröffentlichung angeben)?
    Falls nein, wie ist dies begründet?

Die Fragen 19, 21, 22 und 24 bis 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:
Mit der Einführung von ETCS wird die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes erhöht. Im Rahmen der ETCS-Ausrüstungsplanungen führt die DB Netz AG sogenannte Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen für die auszurüstenden Strecken durch. Dabei werden die Leistungsfähigkeit der Strecken vor und nach ETCS-Einführung bewertet und entsprechende Rahmenbedingungen für die ETCS-Migration abgeleitet.
Nach Auskunft der DB AG ist die Ausgangssituation in Deutschland anders als die in der Schweiz und damit der Technikgruppe des Verbands Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF). Nach Auskunft der DB AG unterscheidet sich die Ausgangssituation insbesondere dadurch, dass die Bestandstechnik in der Schweiz im Schnitt jünger und moderner ist, sodass das Obsoleszenzproblem geringer ist. Die Trassenkapazität der Bestandstechnik ist höher, sodass die Gewinne durch ETCS Level 2 i. V. m. Blockverdichtung geringer, bis hin zu null ausfallen. Außerdem ist die Schweiz bereits flächendeckend mit ETCS Level 1 Limited Supervision ausgerüstet, sodass die technische Interoperabilität nach der entsprechenden TSI bereits besteht. Externer Ausrüstungsdruck durch den EDP besteht nicht.
Die Einschätzung des VSLF zu Kosten und Nutzen wird weder von der Bundesregierung noch von der DB AG geteilt.
Nach Auskunft der DB AG werden die Erfahrungen der Schweiz bezüglich ETCS Level 1 LS analysiert. Bezüglich ETCS Level 2 sind die Ausgangsbedingungen der Schweiz andere als hierzulande.

20. Wäre nach Auffassung der Bundesregierung eine Umrüstung auf ETCS Level 2 mit dem Deutschlandtakt vereinbar, sofern dadurch die Streckenkapazitäten tatsächlich sinken würden?
    An welchen Stellen käme es nach Einschätzung der Bundesregierung möglicherweise zu Schwierigkeiten?

Nach Auskunft der DB AG ist die Umrüstung auf ETCS mit dem Deutschlandtakt vereinbar. Auf einzelnen Strecken (z.B. POS Nord) ist der Fahrzeitgewinn durch die ETCS-Ausrüstung auch Voraussetzung für den Deutschlandtakt. Konflikte zwischen Deutschlandtakt und DSD bestehen nicht.

23. In welchem Ausmaß wurden nach Kenntnis der Bundesregierung auf den bisher mit ETCS ausgerüsteten Strecken in Deutschland die Kosten jeweils für den Betrieb und die Instandhaltung gegenüber der herkömmlichen Signaltechnik erhöht bzw. gesenkt (bitte die Strecken mit den beobachteten Effekten und die Angabe der Veränderung in Euro pro Jahr und in Prozent im Verhältnis zur herkömmlichen Signaltechnik tabellarisch aufstellen)?

Nach Auskunft der DB AG sind Strecken seit zu kurzer Zeit mit ETCS ausgerüstet. Es liegen noch nicht genügend Daten für einen Vergleich vor.

27. Welche gravierenden und insbesondere sicherheitsrelevanten technischen Probleme traten nach Kenntnis der Bundesregierung bisher auf deutschen oder ausländischen Strecken mit ETCS Level 2 auf (bitte Vorfälle einzeln mit Angabe des Zeitpunkts, des Ortes, des Problems und der Lösung für das Problem auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG traten keine auf.

28. Wertet die Bundesregierung die technischen Probleme mit ETCS aus, die in anderen Ländern wie der Schweiz auftreten (siehe zum Beispiel „Odometrie-Probleme ETCS“, LocoFolio 2020/2, S. 15, https://www.vslf.com)?

Für die Auswertung technischer Probleme ist die Eisenbahn-Agentur der Europäischen Union zuständig.

29. Wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung ETCS Level 3 verfügbar sein?
    Bis wann soll die Ausrüstung des deutschen Bahnnetzes und der in Deutschland verkehrenden Fahrzeuge damit abgeschlossen sein?

Die erforderliche Spezifikation seitens der EU liegt noch nicht vor.

Die grosse Welt der kleinen Bahnen

Wer die Tür am Modellbauladen an der Birmensdorferstrasse 38 in Zürich öffnet, befindet sich sofort in einer anderen Welt. Bis an die Decke stapeln sich Wagen und Lokomotiven in H0 und Spur N. In den Vitrinen strahlen die teils unverkäuflichen Exponate der Spur 0 Würde und Klasse aus. Und mittendrin Margrit Neisser, die trotz Ihrer 94 Lenze noch an sechs Tagen in der Woche im Laden steht. *Markus Leutwyler*

Angefangen hatte alles mit der Modelleisenbahn ihres Mannes. «Fast monatlich kaufte er eine neue Lok, dabei mussten wir eigentlich sparsam sein», sagt Margrit Neisser mit einem Schmunzeln. Die Geschäftstätigkeit starteten die beiden vor über fünfzig Jahren parallel zur Arbeit des Mannes bei Walo Bertschinger. Wenn er um 17 Uhr nach Hause kam, übernahm er den Laden. Am Samstag aber fand er, sie solle auch im Laden stehen, sie kenne sich so gut aus.

Etwas später konnten die beiden einen Laden in Luzern übernehmen. «Die Luzerner haben das natürlich nicht gern gesehen, dass ausgerechnet Zürcher kommen!» Die Idee war sogar, dass der Laden in Zürich aufgegeben werden könnte.

Doch das Schicksal nahm eine tragische Wendung. Am Abend des 9. Februar 1971 verunfallte der TEE-Zug Bavaria bei Aitrang. Ihr Mann war auf dem Heimweg von einer Messe. Er überlebte den Unfall nicht. Von einem Tag auf den anderen war Margrit Neisser mit ihren zwei schulpflichtigen Kindern auf sich allein gestellt. Unterstützt wurde sie von der Schwiegermutter, die in der Nähe wohnte und ab und zu die Kinder betreute.

Laden und Kinder – Neisser hatte keine Zeit nachzudenken. «Immer vorwärtsschauen und nicht grübeln!» war ihr Lebensmotto. «Ich habe immer selber gekocht!», sagt sie stolz.

In den 80er-Jahren erlebte der Modellbau seine Hochblüte. «Wir verkauften bis zu 30 Loks pro Tag.» Doch Hobbys sind Trends unterworfen und Modellbahnen sind heute nicht mehr zuoberst auf der Hitliste. Und dann ist da noch die Pandemie. «Corona hat vieles kaputtgemacht. Während die Restaurants Gelder beantragen können, gehen wir Ladenbesitzer leer aus.» Die Abwanderung zu Onlinegeschäften bekommt auch der Modellbauladen in Zürich zu spüren. «Ich hatte neulich einen Anruf. Jemand hatte ein Problem mit dem Digitaldecoder. Ich wollte wissen, wo er ihn gekauft habe. Er sagte online. Ich meinte eher scherzhaft, dann solle er doch da nachfragen. Leider legte er auf. Ich hätte ihm hier im Laden natürlich trotzdem geholfen.

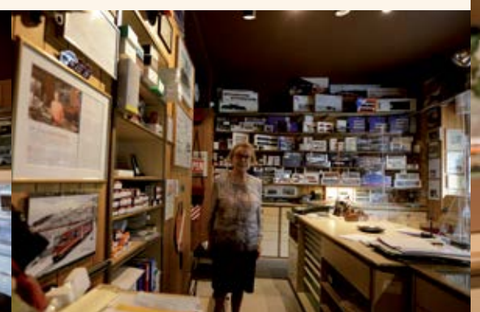
Es gibt auch immer wieder Kunden, die den Onlinegeschäften den Rücken zukehren. «Eine gute Beratung ist nicht durch eine Website ersetzbar», meint Neisser. In ihrem Laden sind viele Produkte vorrätig. Es könnte gut sein, dass dies auf Grund der aktuellen Lieferengpässe zum grossen Vorteil wird. Neisser hofft auf ein gutes Weihnachtsgeschäft.

Ob Neueinsteiger oder gestandener Modellbähnler, Neisser ist stets bemüht, für jeden etwas Passendes im Laden zu haben. «Dieses Jahr habe ich einige Churchill-Pfeile bestellt. Ein schöner Zug!», erklärt sie. Ihre persönlichen Favoriten sind aber das Krokodil, die Dampfloks wie die Ce5/6 und von den elektrischen Zügen ist es der TEE-Zug.

Wer sind denn die typischen Kunden? «Da sind alle Schichten vertreten, vom Büroangestellten bis zum Professor. Teilweise kommen die Kunden auch aus Übersee, um hier Schweizer Loks zu kaufen.» Wie zu vermuten ist, sind es eher Männer, die diesem Hobby frönen.

Vor mir steht eine Frau, der man ihr Alter kaum anmerkt. Ich frage sie nach ihrem Geheimnis für ihre hervorragende geistige und körperliche Verfassung. «Genügend Schlaf, tägliches Turnen und immer arbeiten. Das hält einen fit», erklärt sie ganz selbstverständlich.

Wir wünschen Margrit Neisser frohe Festtage, einen guten Rutsch und natürlich weiterhin gute Gesundheit!



Der Eisenbahnunfall von Aitrang

Bei dem Eisenbahnunfall von Aitrang entgleiste am Abend des 9. Februar 1971 bei Aitrang der Trans-Europ-Express (TEE) Bavaria, in dessen Trümmer ein Nahverkehrszug fuhr. 28 Menschen starben, 42 wurden verletzt. Der Unfall war der schwerste Eisenbahnunfall, an dem je ein TEE beteiligt war.

Als der Zug mit etwa 125 km/h in die S-Kurve einfuhr, die eigentlich mit 80 km/h hätte befahren werden sollen, kletterten die Drehgestelle der vorlaufenden Wagen auf. Der führende Steuerwagen entgleiste in der Kurve zusammen mit dem folgenden Speisewagen. Beide kippten zur Seite, der folgende Mittelgangwagen stellte sich quer, der abschliessende Motorwagen wurde mitgerissen und kam auf dem Gegengleis, in den Schotter gewühlt, zum Stehen.

Der Fahrdienstleiter im Bahnhof Aitrang bemerkte die Entgleisung des TEE nicht direkt, wohl aber eine ihm unerklärliche Besetztmeldung beider Streckengleise. Die Trümmer des TEE sorgten dafür, dass beide Gleise eine Besetztmeldung abgaben. Der Fahrdienstleiter nahm sofort die Einfahrt für den einfahrenden Schienenbus aus Kempten zurück. Dies war aber für den Lokführer des Schienenbusses zu spät. Er konnte seinen Zug noch auf unter 40 km/h abbremsen, den Aufprall auf den Triebkopf des TEE aber nicht mehr verhindern. Hierbei starben zwei Menschen und sechs wurden verletzt.

Die Unfallursache konnte nicht abschliessend geklärt werden. Sowohl ein Bremsversagen durch Vereisung als auch eine zu spät eingeleitete Bremsung durch Ortsverwechslung können nicht ausgeschlossen werden. Es herrschte dichter Nebel.

Loki, Leuchtbändel und Kinderwagen

Sarah Dellsperger ist Lokführerin und Mutter von drei Kindern: Kassandra (6), Amelia (4) und Phileas (1). Sie arbeitet in einem Teilzeitpensum von 60% bei der SBB im Depot Olten und teilt sich die Kinderbetreuung mit ihrem Mann. Wir durften sie einen Morgen lang begleiten.
Markus Leutwyler

LocoFolio: Sarah, wie und wann bist du zur Bahn gekommen? Was hast du vorher gemacht?
Sarah: Ich war in der «Kanti» (Gymnasium). Nach der Matura gab es aber kein Studium, für das ich mich direkt hätte begeistern können. Ich konnte mir zu diesem Zeitpunkt schlecht vorstellen, noch weiter die Schulbank zu drücken. Deshalb nahm ich stattdessen eine Stelle bei McDonald's an. Da lernte ich, was arbeiten heisst! Während der Rushhour bedienten wir bis zu 82 Autos pro Stunde! Da muss man sehr rasch die Fähigkeit entwickeln, auch bei totaler Hektik den Überblick und einen kühlen Kopf zu wahren.
Während dieser Zeit kristallisierte sich für mich heraus, dass Lokführerin ein toller Beruf für mich sein könnte. Ich besuchte einen Informationsabend, durchlief den Bewerbungsprozess und konnte im Anschluss die Ausbildung machen. Nach der Ausbildung kündigte sich bald das erste Kind an.

Wie hat die SBB darauf reagiert?
Durchaus positiv. Ich hatte einen super Chef in Basel, der alles Organisatorische direkt in die Hand genommen hat. Ich war mir damals allerdings nicht bewusst, dass ab dem Zeitpunkt, an dem die Schwangerschaft bekannt gegeben wird, nicht mehr gefahren werden darf. Bei mir war das bei der ersten Schwangerschaft in der zwölften Woche der Fall. Dadurch war ich dann recht lange im Büro statt auf dem Führerstand, was sicher weniger mein Ding war. Ich muss aber gestehen, dass ich die Perspektivenwechsel während den Schwangerschaften jeweils auch sehr interessant fand. Meine Einsätze im Büro ermöglichten mir Einblicke in Arbeitsbereiche, die mir «draussen» verwehrt geblieben wären.

Seit wann arbeitest du Teilzeit? War das ein Problem?
Nach der ersten Geburt bin ich zuerst zu 50% in den Führerstand zurückgekehrt. Ich stellte dann relativ schnell fest, dass auch 60% gut zu bewältigen sind und erhöhte kurz darauf mein Pensum. Das Finanzielle spielte bei dieser Entscheidung damals ebenfalls eine Rolle. Das Teilzeitgesuch wurde mir ohne Zögern bewilligt.

In der heutigen Zeit gelten 60% für eine Mutter von drei Kindern nach wie vor als eher viel. Wie reagierte dein Umfeld?
Anfeindungen gab es nie, aber viele Leute sind baff. Ich erkläre dann jeweils, dass

mein Mann – er ist Informatiker und zurzeit noch im Masterstudium – ebenfalls Teilzeit arbeitet und wir uns die Kinderbetreuung teilen. Natürlich gibt es im Dorf auch Getratsche. Da kann ich aber gut darüberstehen.

Wie läuft es mit der Einteilung deiner Arbeitszeit? Gibt es da keine Konflikte?
Ich kann meinen Arbeitskalender selber und nach meinen eigenen Wünschen gestalten. Es gibt nur ein paar wenige Einschränkungen, die ich beim Eintragen meiner Freitage zu berücksichtigen habe, z. B. Sperrtage an Feiertagen und grossen Events. An den Wochenenden bin ich ebenfalls limitiert. Dieses Modell bietet mir maximale Flexibilität. Das schätze ich sehr. Bei Kollisionen lösen wir das bilateral. Ein gutes Verhältnis zu den Einteilerinnen und Einteilern ist Gold wert. Es ist ein Geben und Nehmen. Bis jetzt haben wir für jedes Problem eine passende Lösung gefunden. Ich springe auch oft kurzfristig ein, wenn es mir möglich ist.
Mein Mann muss auch eine grosse Flexibilität mitbringen. Wenn mein Mann nicht Teilzeit arbeiten würde und fixe Arbeitszeiten hätte, wäre es sehr schwierig. Es ist vorwiegend er, der seine Arbeitszeit auf meine Dienste abstimmt. Das erfordert jeden Monat viel Organisation. Unser Lebensmodell ist sehr anstrengend, doch ich und mein Mann, aber auch die Kinder ziehen einen grossen Nutzen daraus, denke ich.

Mein Mann muss auch eine grosse Flexibilität mitbringen. Wenn mein Mann nicht Teilzeit arbeiten würde und fixe Arbeitszeiten hätte, wäre es sehr schwierig.

Es schafft sicher ein grosses Verständnis für den Ehepartner. Wir wissen genau, was der jeweils andere leistet, sei es zu Hause oder bei der Arbeit, weil wir beide die unterschiedlichen Arbeitsbereiche genau kennen. Dafür bin ich sehr dankbar.
Es stimmt mich jeweils nachdenklich, wenn ich während der Feuerwehrübungen die Männer über ihre Frauen lästern höre, weil diese ständig am Schimpfen seien – und sich die Frauen dieser Männer dann im Mukiturnen über ihre Männer beklagen und meinen, man könne sie mit den Kindern keinen Tag alleine zu Hause lassen, ohne dass das Haus im Chaos versinke. Diese Umstände sind meines Erachtens keine gesunde Grundlage für eine faire Beziehung.

Wie bringst du die Rhythmen deiner Familie mit denen deiner Arbeit in Einklang? Oder anders gesagt, die Übergänge zwischen einer SBB-Tour und einer Familientour sind sicher nicht immer ganz AZG-konform, oder? Wie gehst du mit Müdigkeit um?
Klar, solche Konflikte gibt es zwangsläufig. Wir vom Lokpersonal haben da alle unsere eigenen Strategien, mit Müdigkeit umzugehen. Die Ruhezimmer sind enorm wichtig. Ein kurzer Powernap in einer Pause kann Wunder bewirken. Nach einem Spätdienst bis in die frühen Morgenstunden macht manchmal auch mein Mann die Kinder für die Schule und die Kita parat und lässt mich noch eine Stunde länger schlafen.

Ist er stolz darauf, dass du Lokführerin bist?
Ja, ich glaube schon ein bisschen. Wenn er mit Kollegen über die Familie spricht und meinen Beruf erwähnt, ist im Anschluss nicht selten nur noch meine Arbeit das Thema. Dieser Beruf hat für viele Leute immer noch eine grosse Faszination.

Es ist erfreulich, dass es von Seiten SBB so gut klappt mit der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Wie sieht es mit den anderen Bereichen aus, z. B. mit der Schule?
Es braucht da eine sauber geführte Agenda. Wer braucht Turnzeug? Wer hat Waldmorgen? Sind Znüni und Hausaufgaben eingepackt? Wann proben die Kinder fürs Krippenspiel? Und so weiter – man darf nichts vergessen!
Nehmen wir als Beispiel den heutigen Tag: Kassandra muss um 7:45 Uhr in der Schule sein und Amelia muss um 8:15 Uhr im Kindergarten sein. Danach bringe ich Phileas in die Kita. Mein Dienst startet um 11:53 Uhr. Meistens nutze ich die kinderfreie Zeit an einem Vormittag wie heute noch zum Einkaufen und für den Haushalt.
Am Abend wird mein Mann die Kinder aus dem Kindergarten und der Kita abholen, das Abendessen servieren und sie

anschliessend ins Bett bringen. Ich werde erst gegen 21:00 Uhr wieder zu Hause sein. Was uns regelmässig herausfordert, sind die unterschiedlichen Stundenpläne der Kinder. Im ersten Kindergartenjahr ist alles noch sehr unregelmässig. Amelia hat nur an drei Morgen und an einem Nachmittag Unterricht.

Wo müsste die Schule besser auf arbeitende Mütter und Väter eingehen?
Es wird schon noch sehr oft davon ausgegangen, dass jederzeit ein Mami daheim ist. Das sieht man beispielsweise gut am Räbenliechtlischnitzen letzte Woche, das schon um 10 Uhr fertig war. Anschliessend hatten die Kinder frei.
Wichtig ist auch, dass die schulfreien Tage frühzeitig bekannt gegeben werden, damit wir das einplanen können.
Eine Ganztagesstruktur würde schon sehr helfen. Zum Glück wird neu ein Mittagstisch angeboten bei uns im Dorf, wo die Kinder die Mittagspause in der Schule verbringen können und ein Mittagessen bekommen. Eine externe Kinderbetreuung über den Mittag und an den freien Nachmittagen geht aber immer zulasten der Eltern. Je nach Situation kann das sehr schnell ins Geld gehen und zu einem Nullsummenspiel werden. Das heisst, das Geld, das durch die Arbeit mehr verdient wird, verschwindet sofort wieder für die Betreuung. So lohnt es sich vielfach gar nicht, arbeiten zu gehen.
In unserem Fall beteiligt sich die SBB als Arbeitgeberin zu einem wesentlichen Teil an den Betreuungskosten. Ohne diesen Beitrag wäre unser Arbeitsmodell für uns nicht finanzierbar.
Insgesamt ist das ein gesellschaftliches Problem. Das Bild in den Köpfen, auch politisch, ist oft noch, dass die Mutter fix zu Hause installiert ist. Viele Paare nehmen sich vor der Geburt des ersten Kindes vor, die Kinderbetreuung gerecht aufzuteilen. Sobald das Kind dann aber da ist, scheitert dieser Vorsatz nicht selten an den Realitäten und sowohl der Vater als auch die Mutter werden schnell in ihre klassischen Rollen als Ernährer und Hausfrau zurückgedrängt.

Dass jemand krank wird, liegt eigentlich nicht drin.

Was passiert, wenn ein Kind in der Schule krank wird oder sich verletzt?
Dass jemand krank wird, liegt eigentlich nicht drin. Passiert es trotzdem, ist Einfallsreichtum gefragt. Meistens ist es mein Mann, der rennen muss, weil ich irgendwo auf einem Führerstand festsitze und die Arbeit nicht sofort verlassen kann … Meine Grossmutter, die Urgrossmutter der Kinder, ist auch eine riesengrosse Hilfe für uns. Sie wohnt in der Nähe und kann im Notfall auch spontan einspringen.

Du engagierst dich auch beim VSLF. Was ist dein Amt?
Ich bin Depotvertreterin in Olten. Ich nehme an Sitzungen als Sozialpartnerin teil und kümmere mich um die Aushänge. Der Zeitaufwand ist überblickbar und die Sitzungen werden in meinen Tourenplan eingepflegt. Ich bin vor knapp vier Jahren in dieses Amt hineingerutscht. Eine Kollegin hatte mich damals vorgeschlagen.

Wie erlebst du die Zusammenarbeit im VSLF? Was fasziniert dich an dieser Arbeit?
Total umgänglich! Ich wurde sofort aufgenommen. Ich finde es spannend, einen Einblick ins System zu bekommen und auch mitreden zu können. Ein grosses Problem ist nach wie vor der massive Personalmangel, der uns alle betrifft. Es wird sich zeigen, ob die mittlerweile getroffenen Gegenmassnahmen die erhoffte Wirkung haben und endlich etwas Entlastung bringen. Der wieder schnellere Lohnaufstieg für das Lokpersonal ist sicher ein grosses Plus. Das war längst überfällig, um die jungen Kolleginnen und Kollegen nicht sofort wieder zu verlieren. Denn die sind in der Regel gut ausgebildet und flexibel. Ihnen stehen auch andere Möglichkeiten offen, als Züge zu führen. Dies innerhalb und ausserhalb des Betriebs.

Was sind für dich die grössten Nachteile unseres Berufs?
Die unregelmässigen Arbeitszeiten bringen sicher ihre Herausforderungen mit sich. Mein wilder Dienstplan und die geregelten Wochenstrukturen meines Mannes und meiner Kinder passen nicht immer zusammen. An den Wochenenden z. B. würde ich selbstverständlich lieber die Zeit mit meiner Familie verbringen, als arbeiten zu gehen, aber das geht halt nicht immer. Man muss zwischendurch verzichten können. Im Gegenzug geniesse ich es auch, unter der Woche frei zu haben.

Was gefällt dir?
Ich arbeite sehr gerne als Lokführerin. Was ich besonders schätze ist, dass die Arbeit am Ende des Diensts für mich abgeschlossen ist. Ich gehe nach Hause und kann mich daheim zu 100% um meine Familie kümmern. Klar muss man zu Hause ab und zu ein Mail beantworten oder Änderungen quittieren. Diese Arbeiten halten sich aber in einem sehr begrenzten Rahmen. In den Ferien liegen mein LEA und mein Arbeitstelefon drei Wochen lang stromlos in einer Ecke und lassen mich in Ruhe.
Ich empfinde es auch als sehr angenehm, dass ich völlig autonom arbeiten kann. Es gibt niemanden, der mir dauernd über die Schultern schaut. Ich bin auf mich selbst gestellt, was auch mit einer grossen Verantwortung einhergeht.
Ausserdem geniesse ich es, unterwegs zu sein und fahre sehr gerne; nicht nur mit dem Zug, auch mit dem Auto. Wenn wir als Familie irgendwohin fahren, sitze ich am Steuer. Das ist ein Vergnügen, keine Strafe für mich! Ich liebe meinen grossen Bewegungsradius zwischen Lausanne, Winterthur, Basel und Luzern. Die Schweiz ist für mich, seit ich Lokführerin bin, um einiges zusammengerückt.

Was fährst du am liebsten?
Die Abwechslung macht's! Ich erinnere mich, dass früher von Basel aus die S1 nach Frick oder Laufenburg die «Strafaufgabe» war, doch von Olten aus, von wo ich das seltener mache, finde ich durchaus Gefallen daran. Hier von Olten aus ist Turgi die etwas monotone Routinearbeit.

Wenn du die Möglichkeit hättest, wie würdest du die Touren gestalten?
Abwechslungsreich! Das hält auch frisch und aufmerksam. Die Tourenplanung ist allerdings eine sehr komplizierte Aufgabe. Davor habe ich grossen Respekt.

Wie feierst du Weihnachten?
Dieses Jahr habe ich am 24. Dezember frei. Nach dem Krippenspiel von Kassandra werden wir am Abend feiern. Am 25. und 26. fahre ich. In anderen Jahren haben wir auch schon am 27. oder 28. gefeiert. Wir sind da nicht so kompliziert und die Kinder stört es auch nicht.

Ich danke dir ganz herzlich für dieses spannende Gespräch und wünsche dir schöne Feiertage!

Familie, Freizeit und Beruf

Dass die Eisenbahn rund um die Uhr fährt, ist seit Beginn des Eisenbahnzeitalters so. Dass dieser Umstand zu unregelmässigen Arbeitszeiten führt, ist ebenso klar.
Christof Graf, Präsident Sektion BLS

Die Bedürfnisse in Bezug auf die Arbeits- und Freizeit haben sich in den letzten Jahren stark geändert. In Partnerschaften sind heute vermehrt beide Partner berufstätig. Tourendienste bei einem Partner führen zu verschiedenen Herausforderungen, sei es in der Kinderbetreuung oder im Familien- oder Vereinsleben, aber auch in Bezug auf private Termine. Es zeichnet sich ab, dass das Bedürfnis nach Freizeit zugenommen hat. Zeitgutschriften haben an Beliebtheit gewonnen gegenüber Zulagen in Geldform.

Die sogenannte Work-Life-Balance hat gerade unter den (jüngeren) Kolleginnen und Kollegen eine wichtigere Rolle eingenommen als noch vor einigen Jahren. Dies ist sicher auch ein Grund, weshalb jüngere Lokführer den Beruf mehr als Lebensabschnitt sehen als einen Beruf auf Lebzeiten.

In den letzten Jahren ist die Grenze zwischen Arbeit und Freizeit immer dünner geworden. An vielen freien Tagen kommen Anrufe vom Einteiler, ob man zusätzlich arbeiten könne, oder Änderungen zum Dienst. Klar müssen nicht alle Änderungen zum Nachteil des Lokpersonals sein, es gibt durchaus auch positive Änderungen. Die Firma hat die Erwartungshaltung, dass wir in der Freizeit erreichbar sind. Die ständige Erreichbarkeit kann auch einen psychischen Druck ausüben, der auf einem lasten und ihn auch in der Freizeit beschäftigen kann.

Die Vorbereitungszeiten werden immer knapper geplant. Diese sind auf die Minute so geplant, dass bei einer Störung oder Unregelmässigkeit am Fahrzeug eine pünktliche Abfahrt nicht mehr möglich ist. Zugute kommt der Firma immer noch, dass viele Kolleginnen und Kollegen früher zum Dienst kommen, um z.B. noch einen Kaffee zu trinken. Geht bei der Inbetriebnahme der Fahrzeuge etwas schief, bleibt keine Zeit zum Kaffeetrinken, aber der Zug fährt trotz allem pünktlich ab.

Speziell bei den Cargodiensten haben die Arbeitszeiten in der Nacht zugenommen. Mit zunehmendem Verkehren der Nacht-S-Bahnen kann dies in einigen Jahren auch beim Personenverkehr zu Problemen führen. Die Nachtdienste werden immer länger und die Zeit für die Erholung zum Teil auf das Minimum reduziert. Dies führt dazu, dass bei harten Nachtdiensten das Privatleben extrem leidet. Entweder ist man auf der Arbeit oder versucht, so gut wie möglich irgendwie den Schlaf zu koordinieren und sich doch etwas zu erholen. Vom Gesundheitsschutz her betrachtet sind solche Dienste bedenklich. Vor allem im Transitverkehr wird der eigentliche Dienstschluss oft nach hinten geschoben, da die Züge oft mit grossen Verspätungen unterwegs sind. Viele Kolleginnen und Kollegen planen so ihre Termine nach Dienstschluss ca. 60 Minuten später, um einen Puffer zu haben, um Verspätungen aufzufangen. Auch dies ist ein Einschnitt in die Freizeit.
Unternehmungen wie z.B. bei Personen mit regelmässigen Arbeitszeiten sind kaum möglich.

In den letzten Jahren ist die Grenze zwischen Arbeit und Freizeit immer dünner geworden.

Generell ist zu sagen, dass dem ganzen Umfeld des Personals im Tourendienst viel abverlangt wird und dies nur durch eine gute Organisation des Partners, der Partnerin und der Familie oder des Freundeskreises möglich ist.

Begehren für Teilzeit

Vorstand VSLF

Ein Lokführer hat ein Gesuch eingereicht, um seinen Beschäftigungsgrad von 90% auf 100% zu erhöhen. Er hat sogar einen Kollegen gefunden, welcher gleichzeitig von 100% auf 90% gegangen wäre.
Nach über sechs Monaten kam die erste Rückmeldung, dass sein Begehren abgelehnt worden sei. Die Begründung war, dass aktuell im Depot-Standort kein Bedarf bestehe und man im Jahr 2022 einen ausgeglichenen Bestand an Lokführern habe. Dies wohlverstanden zu einer Zeit, als in der Westschweiz der planmässige Verkehr infolge Lokführermangels ausgedünnt werden musste und das Personal in der ganzen Schweiz im Schnitt viele Dutzende von Freitagen vorgearbeitet hat.
Jeder Standort und jede Region ist nur für seinen/ihren eigenen Bestand zuständig und verantwortlich. Genau hier orten wir eine der Ursachen für die Problemlage beim Personalbestand. Lösungen wird es so lange nicht geben, wie jeder Standort und jeder Region nur für den eigenen Garten schaut und weder Interesse noch Kompetenzen für erweiterte Lösungen hat.
Es bleibt somit zu hoffen, dass im Jahr 2022 in dieser Region auch wirklich alle Teilzeittage gewährt werden können, keine Leistungen von anderen Standorten abzudecken sind und keine Lokführer von extern angemietet werden müssen. Sonst wird es für die Bahn um einiges teurer.
Der Aufwand für die Bewirtschaftung des beschriebenen Antrags des Kollegen mit Abklärungen der Planzahlen, welche bisher nicht im Ansatz eingetroffen sind, ist eindrücklich. Wir sehen auch hier ein gewaltiges Einsparpotenzial.
(Nach weiteren vier Monaten wurden dem Kollegen mitgeteilt, dass die Erhöhung des Beschäftigungsgrades um 10% doch noch zugestanden werde, da er ein altgedienter Angestellter sei).

Zuteilung von Arbeiten für das Lokpersonal

VSLF Newsletter Nr. 696, 4. Oktober 2021, HG/ Vorstand VSLF

Der VSLF konstatiert, dass bei den Bahnen im Personen- und Güterverkehr ein massiver Druck auf die Zuteilung der Arbeit für das systemrelevante Personal, und somit das Lokpersonal, festzustellen ist.
Trotz zunehmender Digitalisierung werden aufgrund kurzfristiger Verkehre, Fahrzeugmangel, fehlender Lok- und Streckenkundigkeiten des Lokpersonals, mangelhafter Instruktion von Einteilungs-Personal und vermehrter Baustellen-Tätigkeiten laufend die zugeteilte Arbeit und somit die Arbeitszeiten angepasst.

Kurzfristige Änderungen der Arbeitszeit von wenigen Minuten bis zu mehreren Stunden, die entweder einige Tage vorher oder nur wenige Stunden vor dem Dienst angeordnet werden, stellen einen Eingriff in die Freizeit dar. Teilweise wird wohl beim Personal das Einverständnis erfragt, oftmals jedoch nur darüber informiert. Ein Ablehnen von Zeitverschiebungen mit dem Wissen, dass dadurch eine Zugsleistung ausfällt, stellt jedes Mal eine Loyalitätsfrage gegenüber dem Arbeitgeber oder unseren Kunden.
Dieser Druck bedeutet eine grosse psychische Belastung für die im unregelmässigen Dienst arbeitenden Angestellten.

Durch fehlende Vorgaben für Avisierungsfristen im AZG und den Vorschriften bezüglich Arbeitszeit und Pausen bestimmen die Arbeitgeber verstärkt über permanent ändernde Arbeitszeiten und somit auch über die Freizeit des Personals. Das laufende Erbringen zusätzlicher Einsatzzeiten bzw. kurzfristigen Dienständerungen erachten die Bahnen zusehends als Selbstverständlichkeit.
Ohne klare Regelungen kann mit dem Argument der betrieblichen Notwendigkeit vieles verordnet werden. Folglich ist auch niemand direkt verantwortlich für die laufenden Mehrbelastungen des Personals. Da diese dauernde Einsatzbereitschaft dem Aufrechthalten des Betriebes dient, ist von den Führungskräften kein Gegensteuer zu erwarten. Zumal es die persönlichen Zielvorgaben des Kaders gefährden könnten.
Faktisch hat der Arbeitgeber beim systemrelevanten Personal die Zeitautonomie gegenüber dem Arbeitnehmer eingeführt. Bei Angestellten wird die in der Regel umgekehrt gehandhabt.

Neben dem permanenten Ändern von Arbeitszeiten stellt die Bereitschaft des Lokpersonals zusätzliche Einsätze an den Freitagen zu leisten, ohne diese der Betrieb stellenweise längst eingeschränkt werden müsste, eine zusätzliche enorme Belastung im unregelmässigen Dienst dar.

Durch den LPV wurde eine Resolution lanciert und Lösungen für diese Problematik verlangt. Auch der VSLF hält fest, dass die Kollegen von der Planung, der Einteilung und der Disposition einzig nach den vorgegebenen Prozessen arbeiten und nicht die eigentlichen Verursacher des Problems sind.

Wir erwarten eine deutliche Entlastung des betroffenen Personals. Das bedeutet eine Arbeitszuteilungen, welche es erlauben, die Freizeit wieder um die Arbeitszeit herum zu planen. Freizeit heisst Familie, Freunde, Gesundheit, Erholung und Schlaf; und nicht Bereitschaftszeit für den Arbeitgeber.
Gerade im Hinblick auf neu zu rekrutierende Eisenbahner-Generationen und dem Wunsch nach flexiblen Arbeitsmodellen, muss von den zuständigen Stellen schnell und konsequent Gegensteuer gegeben werden. Ansonsten wird die Fluktuation die aktuellen Anstrengungen wieder neutralisieren und die Abwärtsspirale wird sicher weiter drehen.

Wir müssen unsere Kolleginnen und Kollegen aufrufen, die Prioritäten richtig zu setzten bezüglich der mentalen und physischen Erholung.
Der Dienst ist zur Sicherheit im Bahnverkehr erholt und in top Verfassung anzutreten. Das sind wir unseren Kunden und unseren Arbeitgebern schuldig.

Umgang mit fahrendem Personal in sicherheitsrelevanten Funktionen

Darlegung der unterschiedlichen Vorgehensweise anhand einiger Fallbeispiele.
Raoul Fassbind, Vorstand SBB-P

Eine der unerfreulichsten Situationen für Menschen sind langfristige schwere Krankheiten oder Unfälle. Für das Personal mit sicherheitsrelevanten Funktionen haben diese Umstände weitere Konflikte zur Folge. Ihre Funktionen setzen eine hervorragende gesundheitliche Verfassung voraus, weshalb neben der Krankheitssituation auch die Fahrtauglichkeit beurteilt wird. Die Beurteilung der persönlichen Fahrfähigkeit wird grundsätzlich dem Einzelnen überlassen, mit der Verpflichtung den Arbeitgeber transparent darüber zu informieren und der körperlichen Verfassung Sorge zu tragen. Im Krankheitsfall ist zur Sicherstellung der Fahrfähigkeit ein qualifizierter Bahnarzt oder Vertrauensarzt zuständig, was wie die folgenden Fälle zeigen jedoch nicht immer konsequent so gehandhabt wird.

Um Rückschlüsse auf die betroffenen Personen zu vermeiden, werden diese pauschal als LF bezeichnet und die Verläufe oberflächlich formuliert. Es wird zudem betont, dass die Fälle aus persönlicher Sicht dargestellt wurden und teilweise dem Gedächtnisprotokoll entstammen.

Fall 1: Diskushernie
Der LF erleidet beim Absitzen einen plötzlichen Schmerz im Rücken und hat daraufhin unkontrollierte Muskelkontraktionen und Bewegungseinschränkungen im Bein, die mit der Zeit stärker werden. Dennoch arbeitet er noch lange weiter Vollzeit. Als alternative Methoden nicht mehr wirken, die Beeinträchtigungen stärker werden und ein Operationstermin vereinbart ist, lässt er sich 50% krankschreiben. Sein Vorgesetzter eröffnet umgehend das Reintegrationsverfahren mit zweijähriger Rehabilitationsfrist. Die Erstattung der Zulagen wird nicht angeboten, was dem LF damals nicht bekannt war. Aufgrund einer unerfreulichen Diskussion mit der Lenkung ob seiner Einsatzfähigkeit, lässt sich der LF nach kurzer Zeit für einen guten Monat 100% krankschreiben. Sechs Wochen nach der Operation ist der LF beschwerdefrei und kann nach weiteren sechs Monaten das Reintegrationsverfahren verlassen. Während der ganzen Zeit erkundigte sich niemand nach seinem körperlichen Wohlbefinden. Der Bahnarzt verlangte lediglich Informationsaustausch zwischen ihm und den behandelnden Ärzten.

Fall 2: Schlafapnoe
Der LF fühlt sich über den Zeitraum mehrerer Jahre erschöpft und tagesschläfrig. Er sucht die Ursache in der Schichtarbeit, falscher Gewohnheiten und mangelhafter Ernährung. Eine spezialisierte Schlafklinik diagnostizierte Schlafapnoe. Der LF wurde daraufhin 100% krankgeschrieben. Nach zwei Monaten wurde das Reintegrationsverfahren eröffnet und eine alternative Beschäftigung gesucht. Der LF wurde für die vorgesehene Arbeit als ungeeignet eingestuft und wieder voll krankgeschrieben. Die ausgefallenen Zulagen für den gesamten Zeitraum wurden erstattet. Die Abhandlung durch den Arbeitgeber wirkte auf den LF sehr unprofessionell, da lange keine klaren Zuständigkeiten auszumachen waren. Die fehlende Prognose, ob die normale Arbeitsfähigkeit wiederhergestellt werden würde, wirkte sich auf den LF psychisch belastend aus. Das mangelnde Interesse seines Vorgesetzten verstärkte dieses empfinden. Abschliessend möchte der LF dennoch festhalten, dass er seinen Arbeitgeber über alles betrachtet dennoch als sozial einstuft und kein Druck auf ihn ausgeübt wurde.

Ein weiterer LF mit einer sehr ähnlichen Krankheitsgeschichte erlebte die Situation anders. Nach anfänglicher Diagnose und Fahrunfähigkeit wurde ihm rasch eine alternative Tätigkeit als organisatorische Unterstützungskraft des lokalen CLP-Teams zugeteilt. Kranktage fielen dabei nicht an. Nach seiner Therapie wurde er sieben Monate später wieder fahrfähig erklärt und kehrte in seine angestammte Tätigkeit zurück. Dennoch wurde ihm trotz Arbeitsfähigkeit mit dem Argument, dass

seine berufliche Routine im angestammten Beruf nicht weiterentwickelt wurde, ein Lohnaufstieg nicht gewährt. Somit verdient er bis zum Ende des Lohnaufstiegs über einen Zeitraum von etwa zwölf Jahren weniger als einige seiner berufsjüngeren Kollegen; mit allen negativen Auswirkungen auf die Vorsorgekonten. Zudem wird mit der nach GAV vorgesehenen Maximaldauer des Lohnaufstiegs gebrochen. Dies wurde in einem Vertragswerk festgehalten, das der LF bedauerlicherweise im blinden Vertrauen vor Unterschrift nicht konsultierte. Auf die anstehende Lohneinbusse wurde er weder vom Vorgesetzen noch HR-Berater aufmerksam gemacht.

Fall 3: Diabetes
Ein LF erleidet spontan erheblichen Gewichtsverlust. Von seinem Hausarzt wird er an einen spezialisierten Diabetesarzt weitergeleitet, wo Typ1-Diabetes diagnostiziert wird. Er wird umgehend aus dem Fahrdienst entfernt, seine Stelle als LF wird gekündigt und seine Arbeitsgeräte aus Kostengründen zurückgefordert. Sein Vorgesetzter ging ohne weitere Abklärungen davon aus, dass der LF nie mehr einen Zug bedienen wird. Leider unterliess er dabei die prozessualen Massnahmen wie das Erstellen eines Reintegrationsplans und dem Führen eines Präsenzdialogs. Ebenfalls vermisste der LF eine Interaktion mit dem zuständigen Case Manager, obwohl die zuständige Stelle über die Situation informiert wurde.
Aufgrund seiner guten internen Vernetzung konnte sich der LF auf eine interne Stelle in der Personalplanung bewerben und begann umgehend die notwendigen Weiterbildungen zu besuchen. Nach einiger Zeit meldete sich der Case Manager und zeigte sich überrascht und überfordert mit der raschen beruflichen Weiterentwicklung des LF. Zwischenzeitlich erhielt der LF ein Pflaster, welches seinen Blutzucker überwacht und per App alarmiert, sofern dieser von der Norm abweichen sollte. Da er nicht auf eine externe Insulinzufuhr angewiesen ist, konnte er mit dieser Massnahme umgehend in den Fahrdienst zurückkehren.
Glücklicherweise verweigerte er die Rückgabe seiner Arbeitsmittel und er erhielt schnell eine neue Stelle und eine neue Einteilung in seinem Stammdepot. Die begonnene Weiterbildung wurde mit Verweis auf Personalknappheit umgehend abgebrochen und als Alternative für eine allfällige spätere Fahrunfähigkeit nicht weiterverfolgt. Um einen erfahrenen Einteiler zu dieser Situation zu zitieren: «Ich habe noch nie gesehen, dass jemand so schnell aus dem Fahrdienst entfernt wurde und habe noch nie gesehen, dass jemand so schnell wieder zurückgekehrt ist.»

Fall 4: Schwindelgefühl
Der LF diagnostizierte sich selbst ein Schwindelgefühl und eine Gangunsicherheit. Von Hausarzt und Spezialisten wurde dies bestätigt, ohne eine präzisere Diagnose stellen zu können, trotz Einweisung in ein sogenanntes Schwindelzentrum. Über einen längeren Zeitraum wurde der LF 70-100% krankgeschrieben, davon 100% fahruntauglich. Er wird zwischenzeitlich mit niederen Aufgaben wie dem Erstellen von Fotogalerien beschäftigt. Ein Reintegrationsplan wurde trotz der schwerwiegenden Situation nicht erstellt. Eine mögliche Ursache dafür könnte im fortgeschrittenen Alter des LF liegen, was die Frage der Zumutbarkeit von zu tätigenden Arbeiten jedoch nicht klärt. Der zuständige Vorgesetzte verhält sich nach Angaben des LF vorbildlich, fürsorglich und kompetent. Der Kontakt zum zuständigen Case Manager ruht. Dementsprechend macht der LF auch wenig negative Gefühle geltend, allerdings plagt die Ungewissheit über die gesundheitliche und berufliche Zukunft, welche sich nur schleppend weiterzuentwickeln scheint.

Fall 5: Vorerkrankung
Der LF hat eine Erkrankung, die seit seiner Kindheit bekannt ist und diagnostiziert war. Dieser Umstand wurde im Bewerbungsverfahren dem Unternehmen mitgeteilt. Mehrere Bahnärzte hatten dies allerdings so unsauber dokumentiert, dass ein weiterer Vertrauensarzt der Bahn entschied, diese Vorerkrankung sei nun doch beeinträchtigend für die Fahrfähigkeit, obwohl eine saubere Dokumentation durch einen Fachspezialisten bei Eintritt vorgelegt werden konnte. Nach mehrtägiger Krankschreibung musste die Fahrfähigkeit erneut mit demselben Dokument dargelegt werden, da eine Fehlverhalten gegenüber Treu und Glauben angekündigt wurde. Der LF wurde daraufhin ohne weitere Abklärungen wieder als fahrfähig eingestuft, mit der Auflage einer alljährlichen medizinischen Untersuchung.
Mit seinen Vorgesetzten pflegt er ein gutes Verhältnis, da sie in erster Linie als Schnittstelle zwischen Vertrauensarzt und EVU fungierten und dem LF gegenüber fürsorglich auftraten. An der Kompetenz der beteiligten Ärzte wird gezweifelt. Zudem bekundet der LF eine Müdigkeit, trotz anfänglicher zugestandener Fahrfähigkeit, immer wieder um den Berufserhalt kämpfen zu müssen.

Fall 6: Betriebsunfall
Der LF erleidet einen starken Kopfstoss an einer scharfen Kante. Daraufhin tritt eine starke Blutung ein und es wird eine Gehirnerschütterung diagnostiziert. Der LF wird zur Genesung krankgeschrieben und tritt danach ohne weitere Rückmeldung seine Arbeit wieder an.

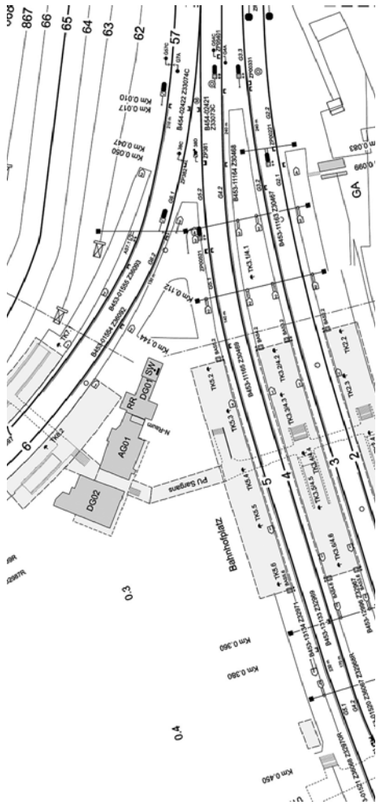
Fall 7: Nichtbetriebsunfall
Der LF stürzt mit seinem Motorrad. Er beklagt Schmerzen im Kopf und seinem rechten Bein. Am Tag des Unfalls meldet er sich krank und lässt sich im Spital untersuchen. Am übernächsten Tag tritt er ohne weitere Abklärungen seinen Dienst wieder an. Die SUVA wurde über die Situation verständigt und ein Krankenschein verlangt, welcher im Nachhinein wegen der kurzen Absenz im Spital aufwändig zu organisieren war.
Wie sich aus den verschiedenen Situationen erkennen lässt, wird trotz grundsätzlich vorhandener Prozesse sehr willkürlich vorgegangen. Ein gewisser Spielraum soll zwar unbedingt vorhanden sein, da die diversen Krankheitsbilder sich enorm voneinander unterscheiden; ob eine konzeptlose Orientierungslosigkeit, wie sie sich in einigen Fällen darstellt, wirklich Sinn und Zweck ist, darf stark angezweifelt werden.
Wünschenswert wäre eine klare Prozessabhandlung durch einen kompetenten und routinierten Zuständigen. Leider ist das heutige Vorgehen davon abhängig, wie viele Fälle der jeweilige Vorgesetzte abzuhandeln hat oder bereits bearbeitet hat und wie engagiert er dabei vorgeht. Eine dahingehende Sensibilisierung wäre für eine kongruente und faire Behandlung der Betroffenen von grosser Wichtigkeit. Da der direkte Vorgesetzte in der Regel nicht die notwendigen Kompetenzen besitzt um Einsicht in einen medizinischen Fall zu erhalten und somit in diesem Fall als reiner Vermittler fungiert, ist eine Überlegung wert, ob es fachspezifische Ärzte benötigt, welche einerseits die zwischenmenschlichen Fähigkeiten zur sensiblen Bearbeitung, andererseits medizinische Kompetenzen besitzen um einen Krankheitsfall oder Unfall nach Schweregrad einordnen zu können.

Ferrovita

Vermischte Meldungen

Gleis 1 in Sargans

Wo ist Gleis 1 in Sargans?
Oli Haller hat die richtige Lösung zum Rätsel im letzten LocoFolio (Seite 70) eingesandt.
«Meines Wissens starb das geplante Gleis 1 von Sargans vor dem Bundesgericht, es müsste also in Lausanne zu finden sein. Vielleicht war darum jahrzehntelang die LaFa 50 dort ...?»
Danke und Bravo!



Audit des BAV bei SBB Cargo

Quelle: news.sbb
Im Juni dieses Jahrs hat das BAV bei SBB Cargo ein Audit gemacht zur Kontrolle der Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems.
Es sollte überprüft werden, ob das Sicherheitsmanagementsystem auch der wirklich gelebten Praxis entspricht und auch durchgängig angewendet wird. Damit sollen allfällige Risiken gesenkt werden.
Es wurden Abweichungen zwischen den Prozessen gemäss System und der Praxis festgestellt. Die Mitarbeitenden werden zu wenig durch die Managementsysteme unterstützt und die entsprechenden Prozesse widerspiegeln nicht immer die tatsächlichen Abläufe.
SBB Cargo hat die Mitarbeiter informiert, dass intern Überprüfungen stattfinden und Audits durch Sicherheit, Qualität und Umwelt durchgeführt werden. Als Ziel sollen die Prozesse vereinfacht werden, um sie im täglichen Betrieb besser anwenden zu können. Der Abschluss der Überprüfung ist für den Mai 2022 vorgesehen.
Wir begrüssen das Vorgehen, dass die anzuwendenden Vorschriften im Betrieb einfacher und somit sicherer anwendbar sind. *(TG)*

Kollegen in der BZ

Auf einer Fahrt mit einer S-Bahn links von Zürichsee nach Zürich musste ich in Wädenswil austreten und funkte deshalb dem FDL in der BZ, dass ich gerne 2 Min. brauche und er das Signal wegen der Schranke auf Halt lassen kann.
Der FDL war erfreut, denn offenbar haben sie in der BZ einmal ausgerechnet, wie oft oder eben wie wenig wir LF austreten müssten. Vor lauter Begeisterung offerierte er mir, das Signal sogar 4 Minuten auf Halt zu lassen, damit ich genügend Zeit hätte. Ich verzichtete dankend.
Auf die Frage, ob ich in Horgen nochmals austreten möchte versicherte ich dem Kollegen, dass ich es sicher bis Zürich schaffen werde …. *(LF SBB)*

Kooperation mit Konkurrenz

Ein Lokführer bei der railCare AG arbeitet gleichzeitig als Chef Lokpersonal CLP in Teilzeit bei der SBB AG. Teilzeitarbeit bei der direkten Konkurrenz kann als sehr erweiterte Kooperation bezeichnet werden.
Wir stellen fest, dass alles möglich ist, wo ein Wille vorhanden ist. Die Bezeichnung «Konkurrenz» bekommt eine neue Dimension. Dass der Einsatz von Lokpersonal innerhalb eines Konzerns problemlos und flexibel möglich wäre, ist somit bewiesen.
Die Sorgfalts- und Treuepflicht gegenüber dem Arbeitgeber schliesst oftmals die Wahrung der Interessen in guten Treuen mit ein. *(TG)*

Pünktlichkeit

Artikel in der Internet Plattform watson vom 13.11.2021:

Pünktlichkeit durch neue Technologie
Jeder fünfte Zug hat Verspätung – so wollen die SBB dies ändern.
[…] Ein Trugschluss ist laut Fattebert, dass neue Technologie zu mehr Pünktlichkeit führe. Exemplarisch zeigt sich das am neuen Zugsicherungssystem ETCS. Das führt laut Analysen der Bahn sogar zu längeren Fahrzeiten. *«Die Lokführer sind mit ETCS konservativer unterwegs»*, sagt Fattebert. Sie bremsen früher, um nicht vom System übersteuert zu werden. Ein weiteres Beispiel sind Elemente zum Energiesparen, die in modernen Loks verbaut werden. *«Sie nehmen einen Teil der Kraft weg»*, sagt Fattebert. *«Die Beschleunigungsleistung sinkt.»* […]

David Fattebert arbeitet im SBB Konzernbereich Sicherheit & Qualität und leitet das Programm Pünktlichkeit. Das konzernweite Programm hat zum Ziel, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit unserer integrierten Bahn hoch zu halten und weiter zu steigern.
David war 2007–2015 Leiter Ressourcenplanung Zugführung (Lokpersonal SBB Personenverkehr) unter Manfred Haller.

Steinlaus

Der wahre Grund für das Loch bei Tolochenaz wurde endlich gefunden! *(TG)*

Bilder ohne Worte

Interview mit Hubert Giger

Markus Leutwyler

Hubert, wie lange bist du schon bei der Bahn?
1986 begann ich meine Lehre als Elektromechaniker bei der SBB in der Hauptwerkstätte in Zürich Altstetten, 1989 begann ich die Ausbildung zum Lokführer bei Zf Kreis III in Zürich und 1991 hatte ich meine Probefahrt. Somit mit 52 Lebensbereits 35 Dienstjahre.

Somit hast du nie etwas anderes kennengelernt als die SBB.
Ja, gemäss Arbeitsvertrag. Aber nicht nur Lesen bildet ...

Seit wann bist du Präsident des VSLF?
Im Jahre 2004 wurde ich als Leiter Kommunikation in den Vorstand VSLF und zwei Jahre später zum Präsidenten gewählt.

Das sind 15 Jahre als Präsident. Wie viel fährst du noch auf der Lok?
Die Frage wird mir oft gestellt. Ich bin zu 100% bei der SBB P angestellt. Im Schnitt fahre ich noch zu ca. 70%.

Und die restlichen 30%?
Für diese Zeit werde ich freigestellt. Ich darf aber sagen, dass noch ein zusätzlicher Teil der Arbeit für den VSLF in der Freizeit erfolgt, täglich im Schnitt vielleicht 3 Stunden. Und an Freitagen kann man in Ruhe aufräumen und neu strukturieren.

Warum ist es notwendig, einen Teil der Arbeit in der Freizeit zu machen?
Ein Teil dieser Arbeit ist meinem eigenen Anspruch an die Funktion geschuldet und erfüllt meinen persönlichen Drang zum Perfektionismus. Ich hoffe, dies dient dem VSLF, dem Lokpersonal und der Sozialpartnerschaft.

Woher nimmst du die Energie?
Es ist ein Wechselspiel von Aufwand und Rückmeldung. In den ersten Jahren haben wir im VSLF vieles neu geordnet und strukturiert. Die Herausforderungen an den VSLF haben sich laufend verändert, so wie auch wir. Dies mitzugestalten, ist eine spannende Aufgabe und die Rückmeldungen vom Vorstand und allen Funktionären sind mehrheitlich positiv und immer konstruktiv.
Gerade jetzt, nach der Coronazeit und dem nahenden Ende vieler digitaler Träume beim öffentlichen Verkehr, beginnt eine spannende und wichtige Zeit, wo wir viel beeinflussen können.
Natürlich gibt es auch Ärger und schlechte Tage, aber der Schnitt ist positiv. Insbesondere das Vertrauen der Mitglieder ist extrem motivierend und unbezahlbar.

Was machst du in deiner Freizeit?
Im Garten graben, gut essen, joggen, Interesse an der Politik und Freundschaften pflegen.

Und wie lange möchtest du noch Präsident bleiben?
(Lacht) ... das entscheiden die Mitglieder. Aktuell, mit dem stark verjüngten und sehr kollegial funktionierenden Vorstand und den gut aufgestellten Sektionen, ist es eine Freude weiterzumachen. Die Nachfolgeregelung möchte ich aber dennoch konzentrierter angehen.

Was müssen deine Nachfolgerin oder dein Nachfolger mitbringen?
Eine gute Motivation, eiserne Nerven und eine grosse Kenntnis von der Eisenbahn. Also alles, was jeder Lokführer bereits besitzt. Eine gute Einführung in die Funktion ist wichtig und wird garantiert.
In dieser Funktion wünsche ich jetzt schon viel Durchhaltevermögen. Die Funktion «Präsident VSLF» ist wohl eine der speziellsten und spannendsten Funktionen in der ganzen Bahnbranche. Und die Arbeit ist wichtig und sinnvoll, wie auch die Arbeit im Führerstand.

Wie wirst du die Festtage verbringen?
Als junger Lokführer war ich immer am Arbeiten und im Ausgang. Im Alter wird die Familie immer wichtiger. Dafür fahre ich heute meist an Silvester und Neujahr. Das kompensiert sich gut.

Danke für deinen stetigen Einsatz!

Periodische Prüfungen

Erfüllen die periodischen Prüfungen für das Lokpersonal noch die Qualitätsansprüche von heute?
Stephan Gut, Sektionspräsident Ostschweiz

Der Lokführende muss sein Wissen alle fünf Jahre an der periodischen Prüfung (PP) beweisen. Dabei geht es nicht in erster Linie um das erforderliche Grundwissen für die Bewältigung seines Arbeitsalltags, das er mit über 1000 Fahrtagen zwischen den Prüfungen ausreichend nachweisen kann. Geprüft wird sein umfangreiches Wissen über Tausende Seiten von Reglementen, Weisungen und Zirkularen aus unterschiedlichsten Fachrichtungen und Abteilungen.

Vor Jahrzehnten fand das gesamte Fachwissen noch im Wesentlichen in drei Ordnern Platz. Die Lokführer bereiteten sich akribisch auf die PP vor, denn schon früher waren es juristische Werke, die im Alltag interpretiert werden mussten. Für die PP wiederum waren aber die korrekten Formulierungen wichtig, auch wenn diese z. T. dem gelebten Arbeitsalltag widersprachen.

Dementsprechend ist jede PP eine Zäsur für den Lokführer: Ein knappes Ergebnis wird als Schmach empfunden, dies gehört zur DNA dieses Berufsstands. Wird gar die notwendige Punktzahl nicht erreicht, kann dies den Verlust des Berufs nach sich ziehen, mit allen Konsequenzen.
Manche Kollegen bereiten sich darum schon ein Jahr vor der PP darauf vor und investieren sehr viel Zeit für ein anständiges Ergebnis.

Die Digitalisierung machte es nicht einfacher. Das Reglementenwerk nahm dank der einfacheren Bewirtschaftung enorm an Umfang zu; Änderungen und Korrekturen von Änderungen können nun permanent eingefügt werden. Dies verspricht zwar eine immer aktuelle Reglementensammlung, aber der Umfang und die stetige Dynamik verunmöglichen eine gesicherte Einschätzung des eigenen Wissens und erhöhen naturgemäss den Stress, da auf Anfrage bei den PEX «alles» geprüft werden kann.

Der nicht zu bewältigende Umfang und die ständigen Änderungen führen aber zu einer Fokussierung auf die alle fünf Jahre stattfindende PP. Nicht selten ändern Bestimmungen für Situationen mehrmals in den fünf Jahren, und nicht selten würde eine strikte Einhaltung aller Bestimmungen den zeitlich verfügbaren Rahmen sprengen und empfindliche Konflikte für die Fahrplanstabilität auslösen.
Die Praxis im Alltag und die Theorie für die PP sind oft nicht kongruent, auch wenn sich beide an der maximalen Sicherheit orientieren. Für die Theorie werden Spezialfälle und Situationen gepaukt, die mit 99,99%iger Sicherheit nie erlebt werden. Währenddessen muss in der Praxis

oft in wenigen Sekunden entschieden werden, was in der Nachbearbeitung Stunden benötigt, um alle Reglemente zu konsultieren und über die Richtigkeit der Handlung zu befinden.
Diesen Anforderungen wird die PP von heute nicht mehr gerecht. Um eine konstante Sicherheitsqualität zu garantieren, sollte das Lokpersonal aktiv à jour gehalten, und Notsituationen sollten permanent geübt werden. All-fünfjährliches Abfragen von Listen in reglementarisch korrekter Reihenfolge erfüllt diesen Zweck nicht. Zumal das System dazu verleitet, nicht alle Vorschriften zu verinnerlichen, da man nach vier Jahren sowieso alles wieder neu erlernen muss.

Mittlerweile ist die PP ein Hauptgrund für Kündigungen, da das umfangreiche Lernen enorm zeitaufwendig und nervenaufreibend ist. Viele Lokführer, die in den letzten Jahren vor der Pension stehen, rechnen und überlegen sich, wie früh sie aufhören sollen, um sich nicht noch einmal dem Stress auszusetzen. Dies, obwohl sie ihren fahrdienstlichen Alltag mit den täglichen Herausforderungen, Störungen, Änderungen etc. seit 30 oder 40 Jahren sicher und problemlos bewältigen. Die meisten würden den Beruf gerne weiterhin ausüben, vielleicht auch mit reduziertem Pensum, um der Unternehmung zu helfen, Spitzen abzudecken. Aber nicht zum Preis einer PP.
Auch für viele junge Lokführerinnen und Lokführer ist es das entscheidende Zünglein an der Waage, wenn sie sich nach vier Jahren mit dem Ablauf der Verpflichtung überlegen, ob sie den Beruf weiter ausüben wollen.
Damit ist die PP auch ein Faktor für Mehrkosten durch erhöhte Fluktuation und somit ein indirekter Kostentreiber.

Um nicht falsch verstanden zu werden: Die Prüfungen finden unter fairen Bedingungen statt, jedenfalls soweit ich das beurteilen kann. Trotz Spitzfindigkeiten und grammatikalisch verschachtelten Fragen im schriftlichen Teil, die Fehler provozieren (sollen? O-Ton von diversen Prüfungsexperten: *«Sonst seid ihr zu gut und wir werden verdächtigt, zu leichte Prüfungen zu gestalten»*), ist das Erreichen der benötigten Punktzahl realistisch und bei Blackouts wird meist geholfen.

Trotzdem sollte man die PP in der heutigen Form überdenken. Die Entwicklungen in den letzten Jahrzehnten verlangen nach grundlegenden Änderungen. Vorstellbar wäre zum Beispiel eine jährliche PP als Instruktionstag mit anschliessender Lernkontrolle, wie es bei Bahnen im Ausland erfolgreich praktiziert wird. Damit würde eine kontinuierliche Qualität gesichert, weil dem Lokpersonal aktuelle Änderungen, Neuerungen und Erkenntnisse sehr schnell und effektiv vermittelt werden könnten.
Wir würden nicht mit einem: *«Gott sei Dank vorbei!»* aus der PP laufen, sondern mit einem positiven: *«Viel gelernt heute!»*
Und, nicht zu unterschätzen: Mit einer zeitgemässen PP würden viele von uns ihre Arbeitskraft und ihr Fachwissen gerne weiterhin zur Verfügung stellen.

Bildung VSLF in Zeiten von Corona

Vor eineinhalb Jahren schrieb ich an dieser Stelle von einem Corona-Kaltstart im März 2020.
Daniel Wachter, Leiter Bildung VSLF und Lokführer SBB P

Nun, einige Pandemiewellen mit integrierter Wissensauffrischung des griechischen Alphabets später, neigt sich das Jahr 2021 bereits dem Ende zu - und wir von Bildung VSLF können von uns sagen, dass wir stets versucht hatten, das Optimum aus der Situation herauszuholen. Wir haben von Rückmeldungen Beteiligter profitieren und lernen dürfen und haben uns an Experimente wie virtuelle Seminare gewagt.

Statt in den Seminarräumen zu Sigriswil, Olten, Lausanne oder Bellinzona beschäftigten sich die Teilnehmer am eigenen Schreibtisch oder virtuell bei Microsoft Teams mit den zahlreichen Kapiteln unserer diversen Vorschriften. Die Rechtslage, welche über Durchführung oder Absage des Präsenzseminars entschied, gestaltete sich nicht immer einfach, vor allem dann, wenn die geltenden Massnahmen vorerst bis zu einem gewissen Datum befristet waren. Deswegen kam es vor, dass die Teilnehmer auf Informationen warteten, die man ihnen aber schlicht und einfach noch nicht geben konnte.

Nun zu Erfreulicherem: Mittendrin feierte Wolfgang Schneider nach pandemiebedingter einjähriger Verzögerung seine erfolgreiche Premiere als Referent für Bildung VSLF. Wir freuen uns sehr, von seinem grossen Know-how und seiner Frohnatur profitieren zu dürfen. Wolfgang bildet gemeinsam mit Gaby Fischer unser Gespann für die FDV-Kurse in der Deutschschweiz. Gross ist auch die Freude, dass Jean-Pierre Widmer (Referent Romandie) und Gianluca Romanini (Referent Tessin) trotz ihrer neuen Beschäftigungen als Ausbildungsbegleiter Lokpersonal bei SBB Personenverkehr weiterhin für uns tätig sein werden. An dieser Stelle gebührt allen Referenten grosser Dank für ihren Einsatz und die tolle Zusammenarbeit.

Etwas schwieriger gestaltet sich die Suche nach einem Nachfolger des im vergangenen November tödlich verunfallten Urs Schär als Referent der DB-Seminare. Aus diesem Grund finden 2022 keine DB-Seminare statt, das grosse Ziel ist jedoch, die Kurse 2023 wieder anbieten zu können. Weitere Informationen hierzu werden für das Jahr 2022 in Aussicht gestellt.
Im Herbst durften wir aufgrund vorangegangener Lockerungen wieder nach Sigriswil, Lausanne und Robièi TI zurückkehren. Gross waren die Vorfreude und die Erleichterung, denn trotz aller Notlösungen in Form von Selbststudien oder virtuellen Kursen ist ein Präsenzseminar doch kaum zu ersetzen, freilich auch wegen des sozialen Aspekts abseits der Kurse und der angeregten Diskussionen im Seminarsaal. Zwar sorgte die kurz zuvor eingeführte Zertifikatspflicht für Innenräume von Hotels und Gastronomie kurzzeitig für einige Irritationen, doch stellte auch diese dank der grossmehrheitlichen Bereitschaft der Teilnehmer, sich um ein Zertifikat zu kümmern, am Ende kein grosses Problem dar.
Die Ausschreibung der Kurse des Jahres 2022 ist lanciert, einige Kurse haben noch freie Plätze.

WEP

Vorstand VSLF

Das Projekt Weiterentwicklung SBB Personenverkehr WEP aus dem Jahr 2019 wurde trotz immenser Bedenken der Betroffenen grösstenteils umgesetzt.
Besonders die organisatorischen und örtlichen Verschiebungen des Operation Center Personenverkehr OCP hin zu den Traffic Control Centern TCC oder die Dezentralisierung der Einteilungen führten zu grossen Verlusten von Bahnwissen, Motivation und Vertrauen. Auch wurden so gelebte und funktionierende Schnittstellen aufgebrochen. Der ökonomische Erfolg kann in der Folge als negativ bezeichnet werden, wurde doch mit WEP+ rasch ein Nachfolgeprojekt zur Behebung der offensichtlichsten Mängel eingeführt.

Wie sich nun zeigt, konnte der entstandene Schaden nicht überall behoben werden. Die Stimmung in den TCC ist aufgrund enormer Knappheit an Fahrzeug- und Personalressourcen angespannt. Wie uns zugetragen wurde, hat die Müdigkeit des Personals aufgrund andauernder Taskforce-Arbeit zur Aufrechterhaltung des Betriebs stetig zugenommen. Eine Resignation ist spürbar, da die offiziellen Meldekanäle zu wenig Verbesserung führen und deshalb ignoriert werden. Ebenfalls helfen leere Versprechungen des Managements zur baldigen Behebung der Problematik nicht und werden nicht mehr ernst genommen. Mit WEP wurden die Hierarchiestufen ohne erkennbaren Mehrwert für die SBB erweitert. Wir werten immer wiederkehrende Restrukturierungen primär als Arbeitsbeschaffungsmethode des mittleren Kaders ohne Einfluss auf Prozessoptimierungen und Effizienzsteigerungen.

Auszug aus einem Schreiben zuhanden des VSLF:
«Täglich zu wenig Rollmaterial, zu wenig Fahrpersonal ermüdet die Lenker und schlägt am Schluss auf die Gesundheit. [Wörtlich: Jeden Tag dieselbe Kacke.]
Beim LLP (Leiter Lokpersonal) muss man jeden Tag Lf überschwatzen (auf Pausen verzichten, früher beginnen, späteres AE usw.). Und wenn das nicht gelingt, fällt der Zug oft aus.
Wir füllen täglich den Betriebsreport aus, es geschieht nichts – das schon seit Jahren! Viele Kollegen füllen ihn aus Protest nicht mehr aus – es bringt ohnehin nichts.»

Zweite Jahreshälfte BLS

MIKA, Baustellen, Lokführermangel, Klimaanlagen … Das sind sicher die Themen, welche im zweiten Halbjahr bei der BLS präsent waren.
Christof Graf, Präsident Sektion BLS

Es gab einige Grossbaustellen mit erheblichen Änderungen der Personaldienste. Diese waren bei der angespannten Personalsituation und auch der Ferienzeit nur durch zusätzliches Arbeiten der Lokführerinnen und Lokführer möglich, gab es doch erhebliche Änderungen in den Dienstplänen. Der Lokführermangel zeigte sich auch weiterhin in den Dienstplänen. So wurden diese zum Teil auf das Maximum gestreckt. Generell hat die Länge der Dienste zugenommen. Die Erholung nach langen Nachtdiensten oder Frühdiensten wird zur Herausforderung. Die Ausbildung von zukünftigen Lokführerinnen und Lokführer läuft weiterhin auf Hochtouren. Im nächsten Jahr ist mit einem ausgeglichenen Personalbestand zu rechnen.
Der RABe 528 MIKA wird nun planmässig auf dem Regioexpress Bern–Neuchâtel und auf der S4 Thun–Langnau eingesetzt. Teilweise auch in Doppeltraktion.
Die Klimaanlagen der RABe 525 NINA, welche bei allen dreiteiligen Fahrzeugen und teilweise den vierteiligen durch eine Spannungsschwankung im Raum Luzern beschädigt wurden, sind in der Zwischenzeit wieder repariert. Sicher trug der eher kühle und nasse Sommer positiv zur komfortableren Fahrt in den ungekühlten Fahrzeugen bei. An den heissen Tagen und durch das Tragen einer Maske wurde das Reisen in den Fahrzeugen zur Tortur. Im Sommer hat die BLS eigene Covid-19-Impftermine in Bern organisiert. Diese wurden alle schnell genutzt.
Erfreulich ist auch, dass das Lokpersonal im nächsten Jahr wieder in den Genuss eines Instruktionstages kommen wird. Der letzte Instruktionstag liegt schon einige Jahre zurück. In dieser Zeit wurden viele Instruktionen in Online-Kursen durchgeführt.
Wir sind froh, dass es wieder einen Instruktionstag vor Ort geben wird.
BLS Cargo ist weiterhin erfolgreich unterwegs. Es wird mit RailCube ein neues Planungssystem eingeführt, bei welchem auf einer App alle relevanten Daten für die Zugführung vorhanden sind. Die Monatseinteilung wird jedoch weiterhin über RailOpt gemacht.

Die Lohnverhandlungen blieben dieses Jahr aus. Dafür tritt die neue Regelung der Pensionskassenbeiträge ab 1. Januar 2022 in Kraft. Die Firma übernimmt neu bei allen Altersklassen 60% der Beiträge, die Mitarbeiter noch 40%.

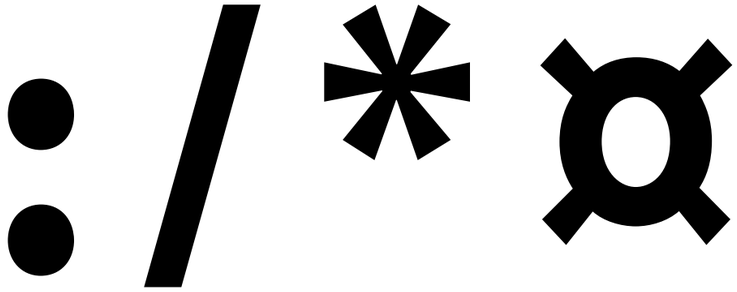
Die Schifffahrt soll in eine eigenständige Tochtergesellschaft der BLS umgewandelt werden und die Mitarbeiter erhalten einen neuen eigenen Gesamtarbeitsvertrag. Der VSLF war bei den Verhandlungen nicht dabei.

Am 1. September nahm Daniel Schafer als neuer BLS CEO seine Arbeit auf. Wir hoffen, dass er sich gut in der BLS eingelebt hat und die BLS in Zukunft wieder in ruhigeren Gewässern unterwegs sein wird.

MIKA RABe 528 in Rorschach während Testfahrten. Foto: Georg Trüb

Gendergerechte Sprache muss nicht mühsam sein!

Das Thema «Gendergerechte Sprache» hat ein grosses Echo ausgelöst. Unser Kollege Rico Rubi hat sich dazu Gedanken gemacht und bringt einen spannenden Ansatz. *Rico Rubi, Lokführer SBB, Depot Zürich*



Liebes LocoFolio-Team

Danke für euren LocoFolio-Beitrag zur Genderfrage. Das Thema wird immer wichtiger und hat seine Berechtigung. Wenn sich Personengruppen oder Teile davon diskriminiert fühlen, sollte man doch etwas dagegen tun, oder?

Markus, dein Untertitel ‹Mein wohl lebensgefährlichster Text› schreckte mich ehrlicherweise ab. Ich rechnete mit dem Schlimmsten. Du hast mein – zugegeben - Vorurteil aber sofort entkräftet und sogar vorbildlich genau diejenigen gefragt, die betroffen sind von der potenziellen Diskriminierung des generischen Maskulinums, nämlich die Frauen. Herzlichen Dank für diesen ausgewogenen und fairen Text, der alle Aspekte beinhaltet, auch die Meinung derjenigen Frauen, die das Gendern berechtigterweise für Unfug halten.
Meine ganz persönliche (Männer-)Meinung ist: Man soll die Betroffenen entscheiden lassen. Die Frage ist nur: Wie gross muss die Anzahl der Personen sein, die sich eine gendergerechte Sprache wünschen, damit man etwas ändert? Wenn gemäss dem Resultat deiner Umfrage tatsächlich 25% der Frauen sich eine gendergerechte Sprache im LocoFolio wünschen, dann sollte das bereits reichen. Bei diesen Fragen sollte man nicht die Mehrheit entscheiden lassen, sondern bereits etwas ändern, wenn es einem Teil der Personen zugutekommt.

Ich glaube, dass die gendergerechte Sprache die meisten Leute (Männer wie Frauen) nur abschreckt, weil sie fürchterlich mühsam zu lesen ist, wenn sie mit Schrägstrich, Genderstern o.Ä. umgesetzt wird. Auf verschiedene andere Arten kann elegant und gendergerecht geschrieben werden.

Die Variante, die mir am besten gefällt, berücksichtigt Frau und Mann gleichermassen und wird nie den Lesefluss stören: Abwechseln zwischen männlicher und weiblicher Form. Das Online-Magazin ‹Republik› zum Beispiel verwendet in seinen Artikeln etwa gleich oft die männliche wie die weibliche Form, immer abwechselnd. Nach wenigen Zeilen hat man sich daran gewöhnt und es liest sich wunderbar. Lies zur Inspiration mal den Bericht unter *www.republik.ch/2020/06/12/gendergerechte-sprache-ist-notwendig-ein-plaedoyer*

Gendergerechte Sprache erachte ich als zeitgemäss und den Wunsch von vielen nach derselben als berechtigt. Sie lässt sich aber angenehmer umsetzen als mit dem Genderstern. Nehmt euch des Themas an, aber bleibt vernünftig. Lasst den Genderstern weg, so holprig möchte niemand lesen. Wenn ihr es wie die ‹Republik› macht, ist das Lesen - und das Schreiben - ein wahrer Genuss! Ach, und übrigens (mit einem kleinen Augenzwinkern): Begebt euch bitte nicht noch weiter in den sprachlichen Abgrund der Unwörter. Ein ‹Mitglied› ist und bleibt sächlich. Ich bin doch hoffentlich nicht der Einzige, der beim Lesen von ‹Liebe Mitglieder und Mitgliederinnen› beinahe Kopfschmerzen kriegt? ;-)

Ich finde zwar auch, dass unser Verhalten im Alltag wichtiger ist als die geschriebene Sprache und es dringendere Probleme gibt. Aber: Alles hängt zusammen - unser Denken, unser Handeln, unsere Vorurteile werden durch die gelesene Sprache immer auch ein wenig beeinflusst. Wenn man fairer schreiben kann ohne grossen Aufwand, was spricht denn dagegen?

Wie auch immer ihr es tut, ich werde euch weiterhin lesen und bedanke mich für das Beinahe-Buch, das halbjährlich bei mir im Briefkasten landet. Danke auch für euren täglichen Einsatz für das Lokpersonal. Ihr habt schon viel für uns erkämpft und verhandelt. Machet's guet und wiiter so!

» aktuell » kompetent » unabhängig

Wann Ihr nächster Zug fährt, steht im Dienstfahrplan.

Die SCHWEIZER EISENBAHN-REVUE berichtet Monat für Monat über das, was auf den Gleisen läuft – vor und hinter den Kulissen, in der Schweiz und international, mit aktuellen Berichten und Analysen zu Bahnbetrieb und -technik.

Testen Sie uns jetzt und bestellen Sie ein

☐ **kostenloses Probeheft**

oder

☐ **ein dreimonatiges Probeabo zum Spezialpreis von Fr. 29.80**

oder

☐ **ein Jahresabo mit 10 % VSLF-Mitgliederrabatt zum Preis von Fr. 148.40 statt Fr. 164.90**

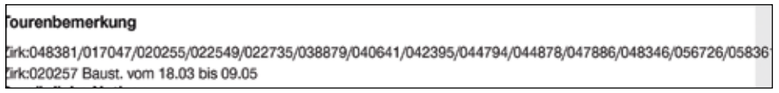
Minirex AG, Verlag und Versandbuchhandlung
Maihofstrasse 63, 6002 Luzern
Tel. +41 / (0)41 / 429 70 70, Fax +41 / (0)41 / 429 70 77
E-Mail verkauf@minirex.ch, Internet www.minirex.ch

Name: _____ Vorname: _____
Adresse: _____ PLZ/Ort: _____
Telefon: _____ E-Mail: _____
Datum: _____ Unterschrift: _____

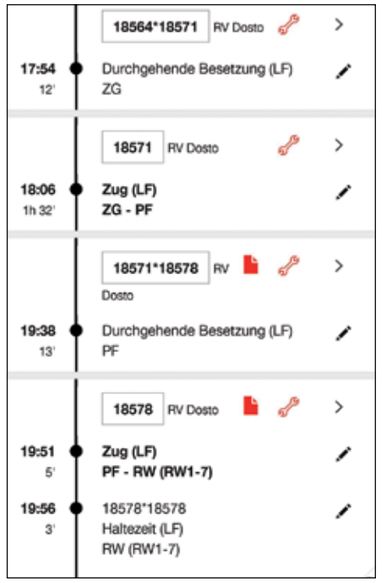
Alles weitere lesen Sie bei uns.

Qualität der Toureninhalte in TIP2

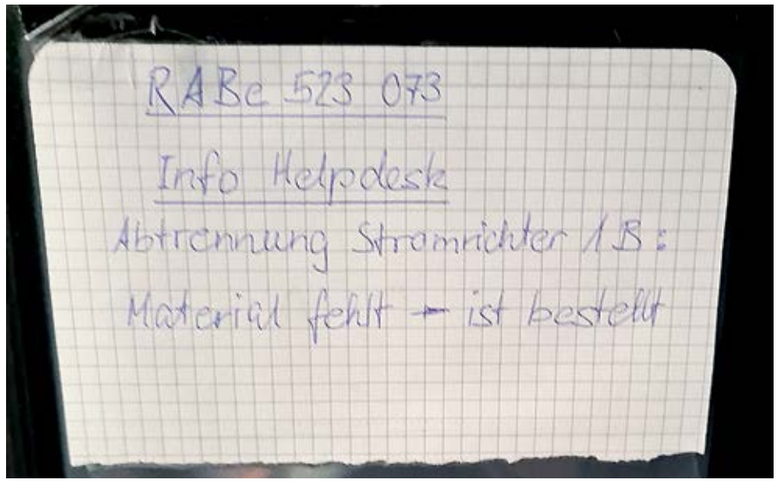
Mit der Erhöhung der Dienstvorbereitungszeiten wurde die Konsultation des Briefingtools TIP2 höher gewichtet. Eine aktuelle Einschätzung der zur Verfügung gestellten Arbeitsanweisungen und Daten. *Raoul Fassbind, Vorstand SBB-P*



Im Verlauf des Sommers 2021 wurde bei SBB-P die lange geforderte Erhöhung der Dienstvorbereitungszeiten eingeführt. Um eine Teilentschädigung der gestiegenen Aufwände des Lokpersonals zu kompensieren, wurde die Zeit um zwei Minuten auf gesamthaft zehn Minuten pro Fahrtour erhöht. Der einzugehende Kompromiss war allerdings die Konsultation des Briefingtools TIP2 vor jeder Fahrleistung, ausser bei persönlicher Übergabe.
Diese schwammig formulierte Klausel bedeutet vor allem im S-Bahn-Dienst mit kurzen Fahr- und Wendezeiten eine deutlich höhere Arbeitsbelastung mit zweifelhaftem Nutzen, da vielfach dieselben Daten konsultiert werden sollen. So erhofft man sich die Sicherstellung der Übermittlung aller für das Lokpersonal relevanter Daten über den jeweiligen Zug.
Ob dies mit den aktuell zur Verfügung stehenden Mitteln erreicht werden kann, darf durchaus angezweifelt werden. Einerseits ist trotz steten Ausbaus der enthaltenen Informationen noch lange nicht alles Wesentliche enthalten. Andererseits sind die erwarteten Inhalte weder in Aktualität noch Qualität auf konstantem Niveau oder fehlen gänzlich.
Anlass zu Kritik bietet auch die unterschiedliche Gewichtung und Übermittlung gleicher Informationen. Wo eine Schadensmeldung rot markiert im TIP2 vorhanden sein sollte, findet sich lediglich ein Fresszettel im Führerstand ohne Meldung im Briefingtool. Andernorts wird für den gleichen Zug eine Meldung bei der Zugnummer angezeigt, bei einer anderen Zugnummer mit demselben Fahrzeug fehlt diese.
Weiteren Anlass zu Kritik bietet zudem die Qualität der angehängten Zirkulare zu Baustellen und Events. Obwohl das Lokpersonal sich explizit nicht mehr um das Aufsuchen dieser Zirkulare kümmern muss, werden oftmals dennoch wahllos Zirkularnummern im TIP2 ohne die wesentlichen Dokumentanhänge eingefügt. Durch die Entbindung des Lokpersonal von der Pflicht, sich selbst um deren Erhalt zu kümmern, wird in diesem Moment sogar das Gegenteil der Sicherstellung des Informationsflusses erreicht.
Gänzlich fehlen geplante Abstellorte. Zwar kann ein Standort via Google Maps angefragt werden, dieser ist bei kurzfristigen Änderungen im Rollmaterialeinsatz jedoch wenig hilfreich und die Information muss klassisch via TCC oder ZVL eingefordert werden.
Nach wie vor ist das Vorgehen für das Lokpersonal beim Ausfall des Briefingtools oder bei fehlenden Daten nicht definiert. Zwar wird auf möglicherweise vorhandene Offlinedaten verwiesen, diese stehen jedoch im direkten Gegensatz zur geforderten Aktualität. Ob bei einem



Totalausfall, wie er zwischenzeitlich bereits eingetreten ist, weiterhin eine sichere Zugführung möglich ist, wird dem einzelnen Anwender überlassen. In der Regel sieht sich das Lokpersonal in der Pflicht, den Dienst am Kunden und somit der Zugführung höher zu gewichten als das strikte Einhalten neuer und sich stetig verändernder Prozesse. Eine Garantie dafür gibt es jedoch nicht und es obliegt jedem Triebfahrzeugführenden selbst, die Verantwortung für einen Zug zu übernehmen, für den mangelhafte Informationen bereitgestellt werden.



Grundsatz im Obligationenrecht, welcher auch für eine spezialrechtliche AG des Bundes massgeblich ist:

OR Art. 327

1 Ist nichts anderes verabredet oder üblich, so hat der Arbeitgeber den Arbeitnehmer mit den Geräten und dem Material auszurüsten, die dieser zur Arbeit benötigt.

2 Stellt im Einverständnis mit dem Arbeitgeber der Arbeitnehmer selbst Geräte oder Material für die Ausführung der Arbeit zur Verfügung, so ist er dafür angemessen zu entschädigen, sofern nichts anderes verabredet oder üblich ist.

Wie viele Pfeifen braucht eine Orgel?

Ich weiss, dass die Planung der Güterzüge - wie bei der Komposition eines Liedes - durch viele verschiedene Faktoren beeinflusst wird.
Daniel Peter, Lokführer RBL

So sind es bei der Musik Partituren, Triolen, Tonleitern, Takte und viele andere entscheidende Zutaten mehr, die eine Melodie ausmachen. Bei der Eisenbahn sind es die Visiteure, Zugverkehrsleiter, Rangierangestellte mit oder ohne Fahrkompetenz, Zugaufgeber mit oder ohne ASK, die Prüfer Wagenladung, die Lokführer B100 oder B und alle anderen, die in der einen oder anderen Form zum Gelingen beitragen.
Stelle ich mir nun zum Beispiel eine Orgel vor, sehe ich lauter Pfeifen, die die Möglichkeit besitzen, richtig orchestriert eine gut durchdachte und gut klingende Melodie erschaffen zu können. Aber wie es bei der Musik so ist, können laute Töne die leisen übertönen, werden Töne nicht gehört oder zu wenig wahrgenommen. Manchmal ertönen auch Pfeifen, die in unserem Lied nichts zu suchen haben. Es gilt das Recht des Stärkeren.

Doch bei einer Orgel sehe ich immer eine gut ausgewogene Auswahl an Pfeifen, die, richtig angeordnet, zum Gelingen eines Liedes beitragen. Ist das Verhältnis gestört, zu viele oder gar zu wenige Pfeifen vorhanden, kann es passieren, dass das zarte Band der Melodie gestört wird oder nicht der gewünschte Effekt zum Vorschein kommt.
Bei einem Fahrplan in der heutigen Zeit muss die Planung schon fast Übermenschliches leisten, um allen gerecht zu werden. Da muss man Prioritäten setzen, Rangordnungen festlegen und allenfalls neue Wege beschreiten.
Bei der Musik ist es unabdingbar, dass falsche Töne vorkommen und man wieder von vorne beginnen muss, um irgendwann mit viel Fleiss die richtige Abfolge zu erreichen. Daher soll auch ein Fahrplan so funktionieren, dass man Fehler laufend korrigiert und ausmerzt, über die Bücher geht und gegebenenfalls unpopuläre Entscheidungen überdenkt.
Im Moment erscheint es mir so, dass wir in so vielen verschiedenen Bereichen der Bahn Pfeifen haben, die - auch wenn die Orgel noch so gut gespielt wird - eine Melodie hervorbringen, welche für alle Beteiligten immer ungeniessbarer oder unverständlicher wird. Bahnhöfe werden geschlossen und an anderen Standorten unter immer unwürdigeren Umständen neu bezogen, Verspätungen werden in Kauf genommen, Kundenwünsche nicht erfüllt, Arbeitsbedingungen verschlechtert, AZG-Verletzungen in Kauf genommen, das Personal mit Überzeit überhäuft, die Arbeitsbedingungen immer weiter verschlechtert sowie auch nach Umfragen die Unzufriedenheit beim gesamten Personal gekonnt ignoriert.

Vorschläge werden nicht wahrgenommen und wenn, dann nur unzureichend umgesetzt. Personelle Kontrollorgane werden behindert, wenn diese ihre Arbeit wahrnehmen wollen, und mit immer absurderen Ausreden hingehalten.
Man erinnere sich: Leise Töne werden durch die lauteren übertönt. Genauso verhält es sich hier mit dem Recht des Stärkeren. Was es nun braucht, ist eigentlich ganz einfach. Unser Orchesterleiter muss die Kontrolle in die Hand nehmen, auch wenn es schwierig erscheint, den Taktstock in die Achtungstellung zu bringen und die nötige Aufmerksamkeit einzufordern, um dann langsam und gekonnt die Melodie ins Rollen zu bringen.
Dann werden alle Pfeifen in unserer Orgel die richtigen Töne hervorbringen und sich harmonisch in die Melodie einfügen.

Aber aufgepasst; manchmal erreichen weniger Pfeifen mehr …

Für Dich bitte Sie

Inkonsequentes Handhaben vorgeschriebener Formalitäten. *Präsident VSLF Hubert Giger und Raoul Fassbind, Leiter Personenverkehr VSLF*

Wir befinden uns im Jahre 2021 n. Chr. Die ganze SBB ist per Du… Die ganze SBB? Nein! Eine von befristeten Arbeitsverträgen geprägte Berufsgruppe hört nicht auf, der verordneten Nonchalance am Arbeitsplatz Widerstand zu leisten. Und das Leben ist nicht leicht für die diversen Vorgesetzten, die sich einfach nicht sicher sein können, mit welcher Anrede sie begrüsst werden und wie sie darauf reagieren sollen.

Das ab Frühling 2018 legitimierte Duzen über alle SBB-Hierarchiestufen hinweg sollte ursprünglich Vorteile wie einen familiären Umgang, das Abflachen der Hierarchien, die Aufhebung von Kommunikationshürden und die Schaffung von Vertrauen innerhalb von Teams mit sich bringen. Diese durchaus positiven Attribute werden jedoch nicht stringent angewendet. Gerade bei Angestellten mit Ausbildungsverträgen, die von diesen Einflüssen sogar am ehesten profitieren würden, wird dies inkonsequent gehandhabt. So wird im Falle der Lokführer-Anwärter verlangt, dass diese ihre direkten Vorgesetzten und Prüfungsexperten mit der Höflichkeitsform ansprechen. Eine Logik dazu lässt sich kaum erschliessen, da dies beispielsweise beim Topkader nicht vorausgesetzt wird. Einzig eine Angst vor möglichem Autoritätsverlust lässt diese Anordnung erklärbar erscheinen.

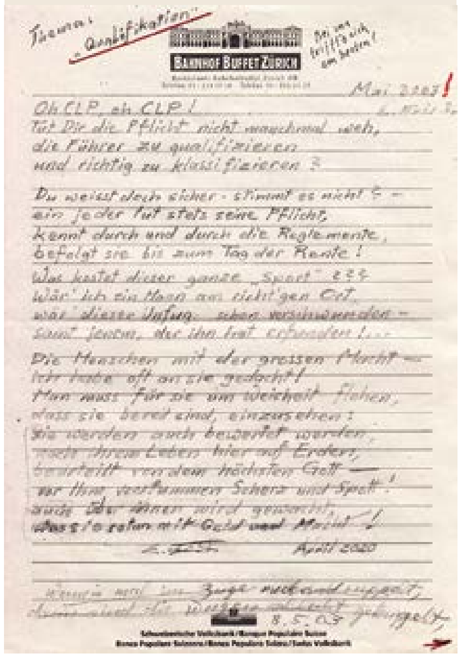
Zusätzlich zur anspruchsvollen Ausbildung haben Lokführer-Anwärter weitere Untiefen zu umschiffen. Es kommt vor, dass auf Bewerbungen keine Antworten erfolgen, auf Lohnanfragen und -forderungen nicht reagiert wird und über die unfreiwilligen sogenannten Dienstorte nach Bedarf der Unternehmung spät informiert wird. Dies stets neben dem allgegenwärtigen Erfolgsdruck in wiederkehrenden Prüfungssituationen ohne wahres Feedback. «Sanfter Druck» ist die Prämisse im Verlauf der Ausbildungszeit. So werden schon für kleinste Vergehen Kündigungsandrohungen formuliert, was im Zusammenhang mit möglichen Rückzahlungsforderungen eine unbequeme Situation darstellt.

Ganz allgemein mutet dieser Umgang mit Erwachsenen, die sich in einer Weiterbildung befinden und auf welche die Unternehmung in Anbetracht des grassierenden Lokpersonalmangels dringend angewiesen wäre, bestenfalls unangenehm an. Offenbar gilt es, allenfalls frechen oder aufmüpfigen Anwärtern die geltende Hierarchie prophylaktisch aufzuzeigen.

Schade, dass dadurch ein guter und selbstbewusster Einstieg in das neue und verantwortungsvolle Berufsleben stark erschwert wird, die ineffiziente Organisierungs- und Kontrollmentalität jedoch gefördert wird.

Esther Frisch

Notiz von Esther Frisch, Autorin der Eisenbahnblätter, zum Thema Qualifikation, Mai 2003.


Thema: Qualifikation
BAHNHOF BUFFET ZÜRICH
Mai 2003!
Oh CLP, oh CLP!
Tut Dir die Pflicht nicht manchmal weh,
die Führer zu qualifizieren
und richtig zu klassifizieren?
Du weisst doch sicher – stimmt es nicht? –
ein jeder tut stets seine Pflicht,
kennt durch und durch die Reglemente,
befolgt sie bis zum Tag der Rente!
Was kostet dieser ganze „Sport“???
Wär' ich ein Mann am richt'gen Ort,
wär' dieser Unfug schon verschwunden –
samt jenem, der ihn hat erfunden!…
Die Menschen mit der grossen Macht –
Ich habe oft an sie gedacht!
Man muss für sie um Weisheit flehen,
dass sie bereit sind, einzusehen:
Sie werden auch bewertet werden,
nach ihrem Leben hier auf Erden,
beurteilt von dem höchsten Gott –
vor Ihm verstummen Scherz und Spott!

Digit by Digit basisdemokratisch

Von SBB SP-SQ (Sicherheit und Produktionsqualität, Sicherheit und Qualität) ist im Mai 2021 im Rahmen einer Bachelor-Arbeit eine Umfrage auf Deutsch durchgeführt worden. Das Thema war die Akzeptanz von neuen Vorschriften. *Technikgruppe VSLF*

Digit by Digit, von der EU vorordnet, vom BAV weiterbefohlen und von den Bahnen befohlen, inkl. Strafmassnahmen, wird in der Praxis vom Personal je länger je weniger angewendet. In verschiedenen Bahnhöfen werden mittlerweile die Zahlen gemäss dem Sprachgebrauch und nach bewährter Aufschlüsselung in zweistellige Zahlen übermittelt und gesprochen.
Durch die Situation, dass es zwei Varianten gibt, miteinander zu sprechen, erhöht sich die Sicherheit nicht direkt, aber man versteht sich besser.
Die Behörden möchten die Regelung zurückziehen und nach Europa zurückmelden, dass sie sich bei der Eisenbahn erwiesenermassen nicht bewährt. Die laufenden Meldungen über Missverständnisse bei der Übermittlung sollten Warnung genug sein. Ein Ausweichen auf digitale Übermittlung ist enorm aufwendig und generiert neue Probleme.
Ob man es wagt, die sinnfreie Vorgabe durchzudrücken und somit den Betrieb zu behindern und zu gefährden, wird sich zeigen.

Die FDV-Änderungen 2020 vom 01.07.2020 haben einiges an Reaktionen bei den betroffenen Mitarbeitenden ausgelöst, insbesondere Digit by Digit. Im Mai 2021 haben wir dazu im Rahmen einer Bachelor-Arbeit eine Umfrage durchgeführt.

Gerne informieren wir euch über die Ergebnisse und das weitere Vorgehen.

Die Umfrage wurde aus Ressourcen-Gründen (Bachelor-Arbeit) nur in Deutscher Sprache durchgeführt.

Von 4970 angeschriebenen Mitarbeitenden haben 1518 Mitarbeitende den Fragebogen vollständig ausgefüllt. Die meisten Rückmeldungen erfolgten durch Lokpersonal und Fahrdienstleitende. Über die Hälfte der Mitarbeitenden sind seit über 20 Jahren bei der SBB beschäftigt.

Die Antworten wurden ausgewertet und bewertet.

Folgende Erkenntnisse konnten festgehalten werden:
Die Mitarbeitenden sind offen für Veränderungen.
Die Gründe für die Änderungen in den hoheitlichen FDV werden als nicht nachvollziehbar beurteilt.
Die Sinnhaftigkeit, die Sicherheitssteigerung und der wahrgenommene Nutzen werden von den Mitarbeitenden als nicht plausibel beurteilt.
Materielle Änderungen der FDV können eine kulturelle Änderung der Werte und Normen bei den Mitarbeitenden notwendig machen die nicht ausreichend durch ergänzende Massnahmen unterstützt wurden.

Massnahmenempfehlungen:
Verstärkter Austausch mit den Mitarbeitenden zu Vorschriften-Themen.
Frühzeitiger Einbezug der Mitarbeitenden in Vorschriften-Änderungen.
Die Sinnhaftigkeit (Ziele, Wirkung, Nutzen) der Vorschriften-Änderungen müssen den Mitarbeitenden nachvollziehbar vermittelt werden. Dazu sind auch von Seiten des Gesetzgebers zusätzliche Angaben notwendig.
Vorschriften-Änderungen mit Auswirkungen auf Werte, Normen und Kultur müssen rechtzeitig erkannt werden und entsprechend durch die Führungskräfte begleitet werden. Ausschliesslich Massnahmen zur Verhaltensänderung sind unzureichend.

Was tun wir nun konkret:
Aktiver Austausch zwischen Eigner der Betriebsvorschriften und den Mitarbeitenden. Dazu weiten wir bestehende Lösungen einer Community wie die Ambassadoren bei I-FUB auf andere Bereiche aus.
Wir setzen die modernen Kommunikationsmittel wie Communication Site und Yammer für einen frühzeitigen Austausch zwischen Mitarbeitenden und Eigner der Betriebsvorschriften ein.
Im Rahmen der FDV-Änderungen informieren wir die betroffenen Mitarbeitenden mit ergänzenden Angaben zu Zielen, Wirkung und Nutzen, welche wir beim Gesetzgeber/BAV einzufordern.
Im Programm Vereinfachung Vorgaben werden weitergehende Massnahmen zum Umgang mit Veränderungen im Bereich Führung & Kultur, Werte sowie Normen erarbeitet.

Die Massnahmen werden nun konkret im Hinblick auf die FDV2024 angegangen.

LESERBRIEFE

Leserbriefe oder andere uns zugestellte Texte repräsentieren stets die Sicht der Schreibenden. Wir sind nicht in der Lage, alle Texte auf inhaltliche Korrektheit zu überprüfen. Unser Anliegen ist es, so viele der eingesandten Texte wie möglich zu publizieren. Wir behalten uns vor, Texte, die gegen Gesetze verstossen oder offensichtlich gar keinen Bezug zu unseren Themen haben, abzulehnen. Grundsätzlich wird bei einem Text der Name des Autors oder der Autorin genannt. Bei Texten, deren Veröffentlichung zu grösseren Nachteilen für die schreibende Person führen könnte, ist ein anonymer Abdruck möglich. Die Namen der Schreibenden sind der Redaktion stets bekannt.
Redaktion LocoFolio

Fahrzeugausbildung

Gute Arbeit erfordert gutes Werkzeug.
Das von HR Bildung zugeteilte Selbststudium mit Lernkontrolle zum Thema «ETR/Astoro Baseline 3 Level 1» entspricht meiner Ansicht nach keinem guten Werkzeug.
Für die umfangreiche Änderung dieses Inbetriebnahmeprozesses ist eine zweckmässige Checkliste eine unabdingbare Voraussetzung. Trotz einer selbst erstellten Checkliste war es zum Teil nicht möglich, die bei der Lernkontrolle gestellten Fragen korrekt zu beantworten, weil diese aus dem Lernkonzept nicht abzuleiten waren. Das Self-learning ist ein gutes Instrument, wenn ein Präsenzunterricht nicht möglich ist. Sparbemühungen und mangelnde Sorgfalt dürfen mit der Qualität der Ausbildung das ambitionierte Ziel «Zukünftiges Aushängeschild in Europa» nicht gefährden. Luft nach oben hat diese Lerneinheit ganz bestimmt.
Das Quittieren von Daten und das Prüfen dieser fremden Systeme auf dem Fahrzeug, ohne wirkliche Kenntnisse ihrer Funktion, stellt für mein Sicherheitsempfinden einen Widerspruch dar.
Nichtsdestotrotz freue ich mich auf die mir in einem Mailverkehr versprochene Begleitung, die mich nach Fahrplanwechsel morgens um 3 Uhr per Taxi nach Laufen zur ersten selbstständigen Inbetriebnahme ETR Baseline 3 begleitet.

Christoph Burgener
Lokführer SBB P Depot Basel

Rheinschiffer

Liebes LocoFolio-Team
Mit grossem Vergnügen habe ich nach meinem Spätdienst das neue LocoFolio verschlungen. Wie zu erwarten war es wieder vollgepackt mit Humor, spannenden Fachthemen und allerlei Interessantem rund um unseren Berufsalltag mit all seinen positiven und negativen Seiten. Vielen Dank!!!
Besonders das zum weiblichen «Mitgliederin» vergenderte sächliche Mitglied im Artikel zur Genderfrage hat mich lauthals zum Lachen gebracht. Beschwerden wegen nächtlicher Ruhestörung werde ich gerne dem VSLF weiterleiten.
Mit Erleichterung habe ich auch festgestellt, dass ich nicht der Einzige bin, der die Sicherheitskultur auf Schweizer Schienen als sehr problematisch empfindet. Ich komme ursprünglich aus der Rheinschifffahrt, wo ich auf Tankschiffen gearbeitet habe. Aus der Tankschifffahrt war ich mir eine Fehlerkultur gewohnt, bei der Fehler und unsichere Situationen ohne Angst vor Bestrafung offen angesprochen werden konnten. Menschen machen Fehler. Werden diese jedoch analysiert, können Fehlerursachen erkannt und ausgeschaltet werden oder es kann verhindert werden, dass diese Fehler zu kritischen Situationen führen. Bestrafung hat noch nie einen Fehler verhindert! Dass dieses Wissen bei den Eisenbahnen noch nicht angekommen ist, hat mich nach meiner ersten Meldung sehr schockiert. Es freut mich, dass der VSLF sich um die Einleitung eines Kulturwandels bemüht. Einfach wird es nicht werden; die Kultur des Vertuschens und Versteckens ist tief verwurzelt, das nötige Vertrauen der Mitarbeiter schwer zu gewinnen.
Mit Freude warte ich auf die nächste Ausgabe des LocoFolio. Zum Glück habe ich das LocoFolio-Archiv noch nicht ganz durch. Da ich noch kein Bähnler-Äquivalent gefunden habe, verbleibe ich (trotz Konfessionslosigkeit) mit dem traditionellen Gruss des Rheinschiffers:
In Gottes Namen – allzeit gute Fahrt!

Liebe Grüsse
Lorenz Egloff

Ovo-Werbung

Nicht besser, aber länger …
Folgende Rückmeldung auf den Abdruck einer alten Ovo-Werbung möchten wir euch nicht vorenthalten:

Sehr geehrter Herr Giger
Herzlichen Dank für das LocoFolio.
Ich denke, wir unterschätzen immer wieder die Arbeit, die wir nicht kennen.
Der Artikel ‹Was müssen Triebfahrzeugführende wissen?› hat mir dies wieder einmal sehr deutlich klar gemacht. Es ist unglaublich, was diese Personen leisten müssen! Da müsste mindestens eine Ovo vor jeder Fahrt Vorschrift sein! Das Problem: Schon wieder eine Vorschrift mehr!
Ich bin tief beeindruckt und wünsche Ihnen viele Vereinfachungen mit Hilfe der IT, obwohl das absolut nicht selbstverständlich ist. Verleitet die IT doch dazu, weil es so einfach ist, noch viel mehr Infos und Anweisungen zu verbreiten!

Alles Gute und freundliche Grüsse
Peter Roth

Theorie und Praxis

Für einen Produktionsleiter bei SBB Zugführung und Rangier ZFR, eine bei der Reorganisation «Weiterentwicklung Personenverkehr WEP» neu geschaffene Funktion, wurde eine Stelle ausgeschrieben. ***Präsident VSLF Hubert Giger und Raoul Fassbind, Leiter Personenverkehr VSLF***

Im Stellenbeschrieb wurden u.a. folgende Verantwortlichkeiten aufgeführt:
- Optimaler Ressourceneinsatz
- Stufengerechte Gespräche mit den regionalen Sozialpartnern, PeKo und Dritten
- Garantieren einer klaren und zielgerichteten Kommunikation
- Sie verantworten den Personalbestand an den Standorten und stehen in enger Abstimmung mit den Schnittstellen der Ausbildung, Planung, Steuerung und Einteilung
- Sichere, pünktliche und wirtschaftliche Zugführung

Betreffend Ressourceneinsatz muss festgestellt werden, dass der Produktionsleiter keinerlei Weisungsrecht hat und somit im besten Fall als Bittsteller dasteht. Zumal bei täglich offenen Touren die Aufgabe wohl eher im Vertrösten der Chefs Lokpersonal CLP und des Lokpersonals besteht. Vielleicht ist das gemeint mit «den Menschen im Zentrum».
«Stufengerechte Gespräche mit den regionalen Sozialpartnern, PeKo und Dritten» kann kleine Mikroprobleme lösen, die man besser löst, als sie zu traktandieren. Ohne Kompetenzen bleiben Gespräche einfach das, was sie sind.

Mit der klaren Kommunikation ist beispielsweise eine Information an das Lokpersonal gemeint, dass bei der Fahrt von Herrliberg-Feldmeilen in die Abstellanlage das Licht im Zug zu löschen sei. Dies weil das Licht die Lüftung einschaltet, und im Gesprächszirkel des BAV mit den Anwohnern wurde dies als störend empfunden. Dies war die einzige Information des Produktionsleiters innerhalb eines Jahres.

In anderen Regionen wird kommuniziert, dass «wir» infolge Personalmangels im selben Boot sässen. Dies per se von Personen, welche ihre Fahrlizenzen als Lokführer freiwillig abgegeben haben und folglich jedes Wochenende ihre Freizeit geniessen können. Also ganz sicher nicht im selben Boot sitzen.

Den Personalbestand zu verantworten, ist leider auch nicht möglich, da wie beschrieben Schnittstellen mit der Ausbildung, der Planung, der Steuerung und der Einteilung bestehen. Dass aus diesen unpräzisen Kompetenzen keine klare Planung und Strategie entstehen kann, ist offensichtlich. Dies ist wohl einer der Hauptgründe, weshalb die Prognosen und die Realität derart voneinander abweichen. Ohne Behebung dieser Problematik wird ausser Reibungsverlusten kein stabiler und wirtschaftlicher Personaleinsatz möglich sein.

Die sichere, pünktliche und wirtschaftliche Zugführung kann nicht in der Verantwortung des Produktionsleiters zu liegen kommen, da er keine Kompetenzen zur Gewährung der Sicherheit hat, keinen Einfluss auf die Pünktlichkeit nehmen kann und für die wirtschaftliche Zugführung nicht zuständig ist. Aber zugegeben, es klingt richtig gut.

Dass zudem kein Motivationsschreiben verlangt wird, kann zu schweren Zweifeln an den Fähigkeiten der Bewerbenden verleiten. Aber es wird aufgeführt: «Dass Sie mit uns die Schweiz bewegen wollen, ist für uns die grösste Motivation.» Ob das reicht, unsere diversen Probleme zu lösen, lassen wir offen.

Stellenanzeiger

Machen Sie was Grosses.
Bewegen Sie mit uns die Schweiz
als Produktionsleiter/in
Zugführung Lokpersonal
Zürich, 01.02.2022, 80–100%

Darauf können Sie sich freuen.
Zugführung und Rangier ist als Gesicht der SBB für das sichere und pünktliche Transportieren unserer Kunden verantwortlich. Wir setzen auf optimalen Ressourceneinsatz, professionelle Führung und stellen den Menschen ins Zentrum. In dieser spannenden Funktion können Sie direkt Einfluss darauf nehmen und den Bereich mitprägen.

Das können Sie bewegen.
- In dieser spannenden Funktion führen Sie den zugeteilten Produktionsbereich (Lokpersonal) so, dass die modernen betriebs- und marktwirtschaftlichen Grundsätze eingehalten werden.
- Als Mitglied der Regionenleitung Zugführung & Rangier Ost unterstützen Sie den Leiter der Region in der Umsetzung der strategischen Ausrichtung und setzen diese auch aktiv mit um. Sie führen zudem stufengerecht Gespräche mit den regionalen Sozialpartnern, PeKo und Dritten.
- Sie garantieren eine klare und zielgerichtete Kommunikation innerhalb Ihres Bereiches und sorgen so für die nötige Transparenz beim Personal.

- Durch intensive Begleitung und Führung des Personals sorgen Sie für eine hohe Motivation und Zufriedenheit in Ihrer Einheit. Sie fordern und fördern Ihre Mitarbeitenden und erarbeiten klare Aufträge mit messbaren Zielen.
- Sie verantworten den Personalbestand an den Standorten und stehen in enger Abstimmung mit den Schnittstellen der Ausbildung, Planung, Steuerung und Einteilung.
- Die sichere, pünktliche und wirtschaftliche Zugführung unter Einfluss zukünftiger Herausforderungen haben Sie dabei stets im Blick.

Das bringen Sie mit.

- Vernetztes, innovatives sowie unternehmerisches Denken und Handeln ist für Sie selbstverständlich.
- Als durchsetzungs- und überzeugungsstarke Person schätzen Sie die Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Stakeholdern und arbeiten kompetent, lösungsorientiert und mit grosser Selbstständigkeit und Eigeninitiative mit ihnen zusammen.
- Ihre Kommunikationsfähigkeit auf unterschiedlichen Stufen gehört zu Ihren Stärken. Dabei überzeugen Sie das Gegenüber von Ihren Vorhaben und vertreten den Bereich selbstsicher.
- Sie bringen nachweisbare Führungserfahrung sowohl im personellen Bereich wie auch im fachlichen mit und haben sich hohe Leadership-Qualitäten angeeignet.
- Sie verfügen über eine fundierte Grundausbildung. Eine Weiterbildung im Bereich Leadership, Betriebswirtschaft, ÖV-Manager oder General Management (FH/HF oder NDS) runden Ihr Profil ab.
- In dieser Funktion sind sehr gute schriftliche und mündliche Deutschkenntnisse (C2) erforderlich, idealerweise verfügen Sie über gute Französischkenntnisse (B1).

Damit gelingt der Einstieg.

Dass Sie mit uns die Schweiz bewegen wollen, ist für uns die grösste Motivation. Darum verzichten wir bei dieser Stelle auf ein Motivationsschreiben. Falls Sie uns Ihre Motivation dennoch in Ihren eigenen Worten, mit Ihrer Website oder in einem Bild mitteilen möchten, haben Sie in unserem Bewerbungstool nach wie vor die Möglichkeit dazu.

Noch Fragen?
xx
SBB AG
xx - Talent Partner
Human Resources -
Sourcing, Recruiting & Talents
recruiting@sbb.ch

Lokführerstreik in Deutschland

Schreiben zweier Lokführer an Roger Köppel, Schweizer Journalist, Medienunternehmer, Publizist und Nationalrat Kanton Zürich. *Namen der Redaktion bekannt*

Sehr geehrter Herr Köppel

Wir beide Unterzeichner sind langjährige Abonnenten der Weltwoche und Lokführer bei der SBB. Aus politischem und beruflichem Interesse haben wir die Sequenz in der letzten Sendung von Bild-TV, die den Streik der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) zum Thema hatte, sehr aufmerksam verfolgt und dabei insbesondere Ihren Ausführungen ein spezielles Gehör geschenkt. Wir sind mit Ihnen einig, dass sich in den vergangenen Jahren und Jahrzenten verschiedene Gewerkschaften – insbesondere solche die dem Schweizerischen bzw. dem Deutschen Gewerkschaftsbund angehören - zu eigentlichen Machtkartellen und Politapparaten entwickelt haben und diejenigen in Deutschland die durch die betriebliche Mitbestimmung zugestandene Macht mit Einsitz in Betriebs- und Verwaltungsräten missbraucht haben. Sie haben ja das schlagende Beispiel VW erwähnt.
Wir möchten Ihnen aber aufzeigen, dass nebst den von den neuen Linken beherrschten und seit langem unter Mitgliederschwund leidenden Gewerkschaften auch unabhängige, politisch neutrale Personalorganisationen und -verbände existieren, deren Mitglieder das volle politische Spektrum von links bis rechts repräsentieren.
Wir beide Unterzeichner gehören dem Verband Schweizer Lokführer und Anwärter (VSLF) an, der ausschliesslich seinen Mitgliedern verpflichtet ist und vollumfänglich im Milizsystem funktioniert. Das heisst, alle Vorstandsmitglieder und Funktionäre sind aktive Lokomotivführer und üben ihre gewerkschaftlichen Aufgaben im Nebenamt aus. Im Gegensatz zu den «konventionellen» Gewerkschaften werden die Vorstandsmitglieder, welche die Verhandlungen mit den Arbeitgebern führen, nicht über ein Delegiertensystem, sondern direkt von den «einfachen» Mitgliedern an der Generalversammlung gewählt. Der VSLF versteht sich daher auch nicht als politische Organisation, sondern als Interessenvertretung und Verhandlungspartner der Lokomotivführerinnen und Lokführer gegenüber ihren Arbeitgebern und als Dienstleister für seine Mitglieder, insbesondere im Bereich Rechtschutz und Weiterbildung.
Insbesondere die Rolle als Verhandlungspartner gegenüber den Arbeitgebern hat sich in den vergangenen Jahren zu einem Schwerpunkt der Verbandstätigkeit des VSLF entwickelt. Da es für ein grosses Unternehmen mit vielen in einem gleichen Arbeitsbereich tätigen Mitarbeitern zu aufwendig wäre, die Anstellungsbedingungen im Rahmen der Vertragsfreiheit für jeden Beschäftigten einzeln auszuhandeln, ist der Abschluss von Firmen- oder Gesamtarbeitsverträgen auch für die Arbeitgeber sinnvoll.

Dies funktioniert aber nur, wenn auf Arbeitnehmerseite ein Gesprächspartner zur Verfügung steht, der durch ein Mandat der Arbeitnehmer verhandlungs- und unterzeichnungsberechtigt ist. Und genau diese Rolle übernimmt der VSLF bei diversen Eisenbahnunternehmungen. Das heisst, von ihren Kolleginnen und Kollegen mandatierte Eisenbahner führen mit den Arbeitgebern Verhandlungen über die Anstellungsbedingungen, die dann für sie genauso gelten wie für ihre Kolleginnen und Kollegen. Aus unserer Sicht ist dieses Vorgehen eine hervorragende Grundlage, um in bestem eidgenössischem Sinn tragfähige Kompromisse zwischen den Unternehmen und ihren Mitarbeitern auszuhandeln.
Um eine ebenso politisch neutrale Personalorganisation wie der VSLF handelt es sich bei der vom CDU-Mitglied Claus Weselsky geleiteten GDL, die sich nun wegen dem durch die damalige SPD-Arbeitsministerin Andrea Nahles initiierten Tarifeinheitsgesetz einerseits in einem verschärften Konkurrenzkampf gegenüber der durch vier SPD-Mitglieder geleiteten Eisenbahn-Verkehrs-Gewerkschaft (EVG) und andererseits in einem Arbeitskampf gegenüber der Deutschen Bahn befindet, deren Personalchef Martin Seiler ein ehemaliger Betriebsrat und hauptberuflicher Funktionär der DBG-Gewerkschaft ver. di ist. Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn ist übrigens auch der ehemalige CDU-Kanzleramtsminister von Angela Merkel, Ronald Pofalla, was zeigt, dass die politische Komponente in diesem Arbeitskampf nicht zu unterschätzen ist.
Wir möchten nun noch einige Ergänzungen zu den in der Sendung des Bild-TV getätigten Äusserungen anbringen. Der „Egomane“ Weselsky, der übrigens in der DDR aufgewachsen ist und wegen seiner Abneigung gegenüber dem SED-System mit etlichen beruflichen Nachteilen zu kämpfen hatte, wäre wohl kaum in der Lage, im Alleingang einen solchen Streik durchzuführen. Dass ihn dabei über 10'000 Mitglieder unterstützen, zeigt doch wohl, dass etwas im Argen liegt.
In der Sendung wurde davon gesprochen, dass die konkurrierende EVG 180'000 Mitglieder hat, die GDL dagegen nur etwa 40'000. Unterschlagen wurde aber die Tatsache, dass es sich bei über der Hälfte der EVG-Mitglieder um Rentner handelt und sich die Mitgliederzahl generell im Sinkflug befindet, während diejenige der GDL bei einem viel geringeren Rentneranteil eine steigende Tendenz aufweist. Vielleicht hätte man in der Sendung auch noch darauf hinweisen können, dass sich der Vorstand der Deutschen Bahn erst kürzlich eine Lohnerhöhung von 10 Prozent gegönnt hat, was wohl kaum ohne Zustimmung des Kanzleramts geschehen sein dürfte, so dass sich der Vorstandsvorsitzende Richard Lutz nun über einen Jahresverdienst von 990'000 Euro freuen darf, während ein Lokführer mit vielen Dienstjahren auf ein Monatsgehalt von knapp 3000 Euro kommt. Die GDL kämpft übrigens auch gegen eine von der DB-Führung veranlasste Streichung bzw. Kürzung der monatlichen Betriebsrente von 150 Euro – damit wir uns richtig verstehen, die Rente, nicht die Kürzung beträgt 150 Euro monatlich. Dass sich bei diesen riesigen Einkommensunterschieden an der Basis ein veritabler Frust gebildet hat, zumal es bei der DB insgesamt nicht gut läuft, darf dann wohl nicht erstaunen.
Übrigens – vor 1990 wäre ein solcher Lokomotivführerstreik gar nicht möglich gewesen. In der DDR aus naheliegenden Gründen nicht und in der BRD existierte wegen der damaligen Verbeamtung der Betriebseisenbahner ein weitgehendes Streikverbot. Nun sind es aber genau diejenigen Kreise aus SPD und CDU, welche nun den Streik am heftigsten beklagen, die seinerzeit mit der Pseudoprivatisierung der deutschen Eisenbahnen im Jahr 1994 dafür gesorgt haben, dass die Eisenbahner mit dem Wegfall des Beamtenstatus ein Streikrecht erhalten haben.

Wir hoffen, dass wir Ihnen mit unseren Ausführungen darlegen konnten, dass es sich beim Lokführerstreik in Deutschland nicht um eine Profilierungsaktion eines angeblich abgehobenen Egomanen handelt, sondern durchaus existentielle Ängste dahinterstehen und dass Gewerkschaften, solange sie sich nicht als politische Organisationen gebärden, auch heute noch ihre Existenzberechtigung und ihr Streikrecht haben.

Freundliche Grüsse
Zwei Schweizer Lokomotivführer

Vom Verwaltungsratspräsidenten zum Kinderbuchautor

Wer schon etwas länger bei der Eisenbahn arbeitet, dem ist der Name Thierry Lalive d'Epinay ein Begriff. Von 1999 bis 2008 amtete er als Verwaltungsratspräsident der SBB. Jetzt, mit 77 Jahren, hat er die Musse gefunden, einer seiner kreativen Seiten Platz einzuräumen.
Markus Leutwyler

Mit «Arno und die Steinmonster» präsentiert er ein fantasievolles Kinderbuch mit wunderschönen Illustrationen von Maike Kliche.

Wir haben Thierry und seine Frau Maya, die ihn bei der Realisation des Buchs tatkräftig unterstützt hat, in ihrem Haus direkt am Zürichsee besucht.

LocoFolio: Thierry, du hast einen technischen Hintergrund.
Thierry: Genau. Ich habe an der ETH Elektrotechnik studiert und war anschliessend in der Forschung und später in der Industrie tätig. Ich habe unter anderem die Entwicklung der Re 6/6 mit Computersimulationen begleitet und bei ABB die Elektronik der Re 460 entwickelt.
Das System Bahn hat mich von Kind an fasziniert. Die «Elefanten» fuhren mit schweren Güterzügen vor unserem Haus vorbei. Aus meinem ersten Geld habe ich eine alte Telefonzentrale gekauft und damit ein Stellwerk gebastelt, mit dem ich meine Modelleisenbahn steuerte, bei der sich bis zu dreissig Züge automatisch überholten, kreuzten und die Fahrstrassen entsprechend gesteuert wurden.

Wie kommt es, dass du ein Kinderbuch geschrieben hast?
Schon mein Vater erzählte mir Geschichten. Diese hat er selber erfunden und hat mich damit in den Bann gezogen. Deshalb habe ich auch meinen Kindern, Nichten und Neffen Geschichten erzählt. Nach einer halben Stunde war Bettzeit und die Geschichte fand am nächsten Tag eine Fortsetzung. Mit meinen sechs Enkeln führte ich die Tradition des Erzählens weiter.
Beim Erzählen werden die zuhörenden Kinder in die Handlung integriert, indem sie als Protagonisten in der Geschichte vorkommen, was die Identifikation und Spannung für sie natürlich erhöht. Mittlerweile ist dies ein herausragendes Merkmal meiner Erzähltechnik geworden.

Und wie kam es zum gedruckten Buch?
Schon früh tauchte der Wunsch auf, meine Geschichten aufzuschreiben und sie damit zu erhalten. Befeuert wurde der Wunsch während des Lockdowns, als ich meinen Enkelkindern an 20 Abenden eine Fortsetzungsgeschichte per Videokonferenz erzählte.

Nachdem ich mich 2021 aus meiner Beratertätigkeit weitgehend zurückgezogen hatte, war es mir nun möglich, eine der vielen Geschichten zu Papier zu bringen. Das Ergebnis ist das Buch «Arno und die Steinmonster».

Worum geht es in der Geschichte?
Es geht um einen kleinen Jungen, clever und fantasievoll. Er findet auf dem Dachboden seines Elternhauses ein altes ledernes dickes Buch. Es sind die verschollen geglaubten Aufzeichnungen seines Ururgrossvaters. Daneben liegen ein Fernrohr mit magischen Eigenschaften sowie ein geheimnisvolles Glöckchen. Arno beginnt, im Buch zu lesen – und begibt sich auf eine fantastische Reise zwischen Realität und Traumwelt, auf welcher er zahlreiche Herausforderungen bewältigen muss.

Aber es gibt ein Happy End?
Sicher! Da bin ich einfach gestrickt. Eine gute Geschichte braucht ein Happy End.

Und was ist die Moral von der Geschichte?
Meine «Helden», die Kinder, lösen Probleme, ohne Gewalt anzuwenden. Vielmehr geht es darum, sich mit Klugheit, List und Witz mutig den Herausforderungen zu stellen. Die Kinder lernen, in schwierigen Situationen auf ihre eigene Kreativität zu vertrauen. Sie sollen in der Lage sein zu handeln und das nötige Selbstvertrauen haben.

An wen richtet sich das Buch?
Wenn es gut erzählt wird, können schon Vierjährige der Geschichte folgen. Unterstützend wirken auch die farbigen Illustrationen. Nach oben ist die Altersgrenze offen. Auch mein zwölfjähriger Enkel war noch fasziniert.

Wann erscheint das Buch?
Die Vernissage ist am 1. Dezember. Also noch rechtzeitig, um es unter den Weihnachtsbaum zu legen. Ab da ist das Buch, das in der Edition Erni erschienen ist, erhältlich.

Vielen Dank! Ich wünsche dir viel Erfolg mit dem Buch und bin gespannt, es zu lesen!

Wenn auch Sie wissen wollen, wie die Geschichte von Arno und den Steinmonstern ausgeht, dann können Sie hier das Buch bestellen: bucharno@ernidruck.ch, Vermerk «Buchbestellung LocoFolio»
Für die VSLF-Mitglieder gibt es einen Spezialrabatt von 20%. Statt 34 Fr. kostet es 27 Fr., zuzüglich 8 Fr. Versandkosten.

Verlosung

LocoFolio verlost exklusiv ein handsigniertes Exemplar des Buches «Arno und die Steinmonster» sowie ein persönliches Treffen mit Thierry. Der Autor wird eine Geschichte erzählen rund um den kleinen Gewinner / die kleine Gewinnerin.

Senden Sie einfach bis Freitag, 31.12.2021, eine E-Mail mit dem Betreff «Wettbewerb: Arno und die Steinmonster» an welcome@thierrylalive.ch.

Bitte Namen und Adresse nicht vergessen. Viel Glück.

Weihnachtsrätsel

Finde die 20 Unterschiede. *Die Lösung wird im nächsten LocoFolio publiziert.*

Anmeldung GV 2022: www.vslf.com

Am 30. Juni 2021 fand die Mitgliederversammlung der Sektion BLS in Bowil statt. Natürlich durfte auch der gemütliche Teil mit Grillieren und Fachsimpeln nicht fehlen. Danke an Hubi Giger für seinen Besuch.

Bericht VSLF SGV Ostschweiz
Christoph Jud

Leicht verspätet begrüsst uns Sektionspräsident Stephan Gut zur diesjährigen Sektions-Generalversammlung im schon zur Tradition gereiften Restaurant Haldenbach in Zürich. Die konsequente Zertifikatskontrolle forderte hier wohl ihren Tribut und gab dem Vorstand und dem Haldenbachteam die Möglichkeit das Restaurant optimal vorzubereiten.
Zügig führte uns der Präsident durch die ordentlichen Traktanden. Souverän stellte sich der neue Kassier Martin Mock den gestellten Fragen zu Ertragsrechnung und Budget. Erfreulich sind die 91 Neueintritte welche nur 23 Austritten gegenüberstehen. Stephan bemerkte, dass wir die einzige Gewerkschaft ohne Mitgliederschwund seien. Vor allem die Untersektionen Turbo und SOB legten überproportional zu, was uns sehr freut. Neu zählt die Sektion Ostschweiz bereits 889 Mitglieder und kratzt schon ordentlich an der 900er Marke. Vielen Dank an alle Neumitglieder, welche uns das Vertrauen schenken und somit unsere Verbandsarbeit wertschätzen.
Der Vorstand stellte der Versammlung den Antrag, «Tösstaler» Martin Hausammann und seinen Compagnon Roger Sigg beim alljährlichen Racletteplausch im «Züri HB Gl. 18» zu unterstützen. Grossmehrheitlich sprachen sich die Mitglieder, in Anbetracht der Coronapause, für einen Sponsorenbeitrag von CHF 1'000.- aus.
Bei den Wahlen musste einzig Präsident Stephan Gut für zwei weitere Jahre bestätigt werden. Die Versammlung tat dies eindrücklich mit der einstimmigen Wahl und grossem Applaus.
Der Mitgliederzuwachs erforderte drei neue Ersatzmitglieder als Delegierte zu wählen. Erfreulicherweise stellten sich Fredy Oertel SBB, Alexander Gort SOB und Lukas Urech Thurbo zur Verfügung.
Folgende frischpensionierte Mitglieder wurden für ihre langjährige Verbandstreue geehrt: Guido Brumann, Viktor Bürgler, Urs Dähler, Jürg Eggenberger, Bruno Flütsch, Roger Egger, Josef Gisler, Beat Rüeger, Erwin Widmer und Heidi Wobmann. Ein besonderer Dank galt Erwin Widmer, welcher zusätzlich bis zum Schluss noch Depotobmann in Sargans war. Wir danken allen Pensionären für ihre Loyalität zum VSLF und wünschen ihnen gute Gesundheit und viel Freude im neuen Lebensabschnitt.
Präsident Cargo Marcel Hämmerli informierte über anstehende Geschäfte, vor allem über die nie enden wollenden Probleme mir der Tourengestaltung. Besonders mit der Definition der Pausen und den Tourenübergängen ist die Einteilung äusserst kreativ…
Unser Präsident Thurbo Michael Burri erläuterte die schwierigen Gespräche und Verhandlungen über das neue Lohnsystem. Die Angleichung an das neue System der SBB ist sehr unwahrscheinlich. w Leider wird Michi das Präsidium aufgrund seines EVU-Wechsels zur SBB abgeben. Bis sein Nachfolger gefunden ist, unterstütz Michi den Vorstand tatkräftig. Neu wird zusätzlich Jungmitglied Lukas Urech die Führungsriege verstärken, vielen Dank.
Michael Hefti, Präsident SOB gab der Leitung seiner EVU gute Noten im Umgang mit der grossen Herausforderung ab Fahrplanwechsel. Die Bewältigung des grossen Leistungsausbaus im Zusammenhang mit der Übernahme der RE Leistungen zwischen Zürich und Chur fordern die Ressourcenplanung massiv. Auch die VSLF Vertreter der SOB wünschen sich das Lohnsystem der SBB, ist im Moment aber noch unrealistisch.
Es wird in den nächsten Jahren interessant sein, wie und ob das neue Lohnsystem der SBB in Zukunft die Lokführerfluktuation beeinflussen wird. Wir als Gewerkschaft hoffen, dass die anderen EVU nachziehen. Dies sollte auch in ihrem Interesse sein, wenn sie nicht die junge Garde an die SBB verlieren wollen!
Der Schreibende erläuterte kurz die Meilensteine der Kooperation von SOB und SBB. Ich will hier festhalten, dass es leider beide Parteien verpasst haben neue Wege zu gehen und die Kooperation auch in den operativen Bereichen umzusetzen. Neu wird viel Geld zur Problembewältigung

der Personalressourcen (fehlende Depotstandorte) aufgewendet, was schlussendlich das Produkt Bahn nicht billiger macht.
Felix Traber informierte über das Projekt ZWALP (Zweitausbildung Lokpersonal). Ab 2023 sollen Lokführerklassen wieder auf allen sinnvollen Fahrzeugen und Strecken des Ausbildungsdepots und allfälligen Nebendepots ausgebildet werden. Dies erhöht die Flexibilität bei der Lenkung, sowie der Ressourcen- und Tourenplanung massiv und so ganz nebenbei steigt auch die Abwechslung beim Lokpersonal. Bei ausgeglichenem Personalbestand (wann immer das auch endlich sein wird…) soll mit dem Projekt Avanti auch das bestehende Personal die nötigen Strecken- und Fahrzeugkenntnisse erhalten.
Für Stephan Gut blieb dank den ausführlichen Berichten seiner Vorredner nicht mehr viel Zeit übrig. Er informierte in einem kurzen Überblick über die Herausforderungen VSLF im 2021: Lohnverhandlungen der verschiedenen Bahnen, unterschiedliche Lohnsysteme, Zustand und mögliche Entwicklungen bei Cargo sowie die alltäglichen Reibungspunkte wie Avvisierungsfristen, Digit-by-digit, Sprachkenntnisse etc.
Zudem informierte er über ein Treffen von Railplus, eine Vereinigung der Meterspurbahnen, die ihre Zukunft in der Automatisierung mit ETCS und GoA2 suchen.
All diese Themen werden auch im 2022 aktuell bleiben.
Durst und Hunger verunmöglichten die vorgesehene Diskussionsrunde und der Präsident schloss die offizielle Generalversammlung um 17.25 Uhr, wobei die angeregten Gespräche nahtlos in den Apéro übergingen.
So durften wir zeitig hochkarätige Gäste am Apéro begrüssen. Von der Lenkung Zürich beehrte uns Anita Kessler. Aus der Tages- und Monatseinteilung besuchte uns Claudia Rüthemann-Schätzle Zürich und ihr Pendant aus Winterthur Géraldine Mäusli. Ebenfalls beehrte uns von der SOB der Leiter Transport Daniel Garcia sowie Leiter Lokpersonal Dieter Ugolini. Und last but not least durften wir von der SBB den Leiter ZFR Claudio Pelletieri willkommen heissen. Bei so viel Prominenz ergaben sich interessante Gespräche noch und noch…! Ich muss wohl nicht erwähnen, dass die beantragte Verlängerung im Restaurant Haldenbach vollumfänglich genutzt wurde. Im gleichen Atemzuge bedanke ich mich recht herzlich beim Wirte-Ehepaar Zeynep und Bico Erdogdu und Team einmal mehr für ihre äusserst zuvorkommende Gastfreundschaft.

Sektionsjubiläum Hauenstein-Bözberg
Roman Gyssler

Am Samstag, 27. Januar 1996, um 10 Uhr wurde die damalige Sektion «Hauenstein» ins Leben gerufen. Über die Jahre entwickelte sich die Sektion sehr gut, von anfangs etwa knapp 30 Mitgliedern bis heute mit über 140 Mitgliedern an den Standorten Olten, Aarau und Brugg.
Das freudige 25-jährige Jubiläum der unterdessen auf den Namen «Hauenstein-Bözberg» umbenannten Sektion feierten wir mit zwei Mitgliederanlässen am 20. August in Olten im Depot von SBB Historic und am 3. September im Bahnpark Brugg. Dabei konnten sich die Anwesenden in den Depots frei bewegen und die historischen Fahrzeuge bestaunen. Von der Sektion wurden die Gäste mit gutem Essen vom Grill und feinen Salaten verköstigt. Auch für feine Süssigkeiten wurde gesorgt in Form von Kuchen und Cupcakes.
Wir haben uns sehr über das zahlreiche Erscheinen gefreut und möchten uns bei allen Mitgliedern für ihre Treue bedanken. Wir freuen uns bereits auf das nächste Jubiläum im Jahre 2046!

Wir bitten euch, folgenden Kollegen ein ehrendes Andenken zu bewahren und ihnen die letzte Ehre zu erweisen.

Bernhard Schreiber
Sektion Luzern-Gotthard
*1949
† 30.06.21

Fritz Füllemann
Sektion Ostschweiz
*1930
† 15.07.21

Markus Meister
Sektion Bern
*1944
† 17.08.21

Simon Freiburghaus
Section Romandie
*1995
† 13.10.21

In stiller Anteilnahme – der Vorstand VSLF und alle Kollegen

Generalversammlung VSLF 1966 in Lugano