4 Editorial
6 Die Stimme des Präsidenten
8 Interview mit Andreas Haller
11 OneSBB
12 TwoSBB
13 Die alltägliche Sabotage
16 TZ-Modell «80/20»
17 Freizeit?
18 Pflegepersonal
18 Info Betrieb Thurbo
19 Fehlende Work-Life-Balance
19 AVANTI in der Zentralschweiz
20 Lohnsystem SBB Cargo
20 Digitale SBB-Kaderkonferenz 2023
21 Super-Züge
21 Grüsse vom Roboter
22 Prost!
22 Fahrzeugkurse
23 Rheineck – Walzenhausen – München
23 Interoperabilität mit Thurbo
24 Das Mehrbahnen-Kooperationsmodell
26 Lokführer-Austausch Thurbo
26 Lokführer-Austausch Bahnen
27 Human Factors
28 Interview mit Christoph Kupper
30 Die Katastrophe von Lac-Mégantic
33 Rollende Landstrasse (RoLa)
34 Sichere Gehwege
34 Abfahrerlaubnis per SMS
35 Taxi Cargo
35 Hilfsperrons
37 Fahrplan 2025 und die Romandie
38 Generalversammlung in Burgdorf
47 Mitgliederstatistik
49 Interview mit Werner Sturzenegger
52 Ferrovita
54 Waldenburgerbahn Vision
55 Waldenburgerbahn Realität
56 ETCS Level 2 Emmenbrücke–Dagmersellen
57 ETCS Level 2 Odometriestörungen
58 ETCS Level 2 Diplory
59 ETCS-Zugbeeinflussungssysteme
60 ETCS Level 1 - Fortschritt oder Rückschritt?
61 ETCS Sicherheitslücken
62 ETCS light
63 Verspätungen mit ETCS
64 Digitalisierung
65 Projektierung der ETCS-Balisen
66 AIRA
68 Lokführer ohne Ausgang
69 Nicht profilfrei abgestellte Züge
70 Leserbriefe
71 BAV-Ausweis
72 Die richtige Gefässgrösse
74 LISA
75 Periodische Prüfung
78 Homeoffice
79 Ich-Gesellschaft
79 Bahnstreik in Deutschland
80 Interview mit dem Pilotenverband Aeropers
83 Eisenbahnersprache Englisch
84 Wandel des Lokführerberufs
86 Energiemangellage im Ersten Weltkrieg
87 In memoriam

Auflage: 3000 / Erscheint 2x jährlich / IBAN: CH26 0900 0000 8005 2312 1

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

Loco Folio 23/1: 14.6.2023 | Redaktionsschluss Loco Folio 23/2: 1.10.2023

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

Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

Ohne Menschen steht die Bahn still.

Liebe Leserin, lieber Leser

Dein tägliches Engagement und deine Leistungen erfüllen uns mit Stolz!
Ehrlich!

Wir können dich zwar nicht zu einem Apéro einladen (und wieder ausladen), doch was ist so falsch daran, ein Lob auszusprechen? Die Tatsache, dass du dieses Heft in der Hand hältst, zeigt, dass du auf die eine oder andere Art zu einer funktionierenden Eisenbahn beiträgst. Sei das rund um die Uhr im täglichen Einsatz auf den Schienen, im Unterhalt, in der Administration oder als interessierte Person von ausserhalb. Und jede Person ist in ihrer Funktion wichtig. Ohne Menschen steht die Bahn still.

Einer dieser Menschen ist Werner Sturzenegger. Er arbeitet seit fünfzig (!) Jahren bei der SBB und nimmt uns mit auf seine ganz persönliche Reise durch ein halbes Jahrhundert Eisenbahngeschichte.

Noch etwas weiter zurück blickt Benjamin Spielmann, der zusammen mit Stefan Memminger neu zum LocoFolio-Team gestossen ist. Er bereichert das Leseangebot mit interessanten historischen Einblicken. Wie war das Leben als Lokführer zu Dampfzeiten? Welche Veränderungen brachte die Elektrifizierung? Energiemangellagen gab es schon früher. Wie wurde der Kohlenotstand während des Ersten Weltkriegs bewältigt?

Die Eisenbahnfamilie ist bunt, das zeigt sich in dieser Ausgabe wie noch nie zuvor. Rund zwanzig Personen haben Texte oder Bilder beigesteuert und ein interessantes und abwechslungsreiches Mosaik ermöglicht.

Du konntest nicht an der VSLF-GV teilnehmen und hast das interessante Referat von Christoph Kupper, Leiter des Bereichs Bahnen und Schiffe bei der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST), verpasst? Lies die wichtigsten Punkte im Interview nochmals nach!

Wie umgehen mit menschlichen Faktoren? Bahnjournalist und Prozessberater Peider Trippi zeigt auf, welche administrativen Voraussetzungen für einen sicheren Bahnbetrieb erfüllt sein müssen.

Auf Grund der zunehmenden Anzahl an ETCS-only-Fahrzeugen werden die Schwachstellen dieses Systems immer sichtbarer. Obwohl die Probleme technisch gemeistert werden könnten, sind Lösungen in weiter Ferne. Politische und strukturelle Gegebenheiten verhindern das konstruktive Fortkommen. Diesem Thema widmen sich gleich mehrere Artikel.

Die Pandemie hatte der Flugbranche zugesetzt. Die Pilotinnen und Piloten der Swiss flogen während Monaten ohne GAV. Über den Weg aus dieser Sackgasse haben wir mit Clemens Kopetz und Roman Boller vom Pilotenverband Aeropers gesprochen.

In welche Richtung sich das Arbeitsumfeld des Lokpersonals und der Einteiler bewegen wird, erklärt Andreas Haller, Leiter HR Produktion Personenverkehr SBB. «Meine Mitarbeitenden müssen sich mein Vertrauen nicht erarbeiten, sie bekommen mein volles Vertrauen geschenkt», lautet sein wertschätzendes Credo.

OneSBB oder doch eher TwoSBB ? Ist die SBB eine Zweiklassengesellschaft? Raoul Fassbind (Sektionspräsident Sektion Luzern-Gotthard) und Matthieu Jotterand (Président de la séction de Genève und Kantonsrat) zweifeln am neuen Slogan der SBB. Matthieu geht sogar noch einen Schritt weiter: Die für die Romandie negativen Entscheidungen im Zusammenhang mit der Ost-West-Achse sieht er als direkten Angriff auf den nationalen Zusammenhalt.

Was ist der Unterschied zwischen einem Wurstsalat und einer periodischen Prüfung? Ausbildner Roland Maurer klärt auf. ChatGPT oder Marketingabteilung? Teste dein Gespür für künstliche Intelligenz in unserem Quiz! Wie zerstöre ich eine Firma von innen? Finde es heraus im Artikel über die tägliche Sabotage.

Wir von der LocoFolio-Redaktion wünschen dir einen kühlen Kopf während der heissen Tage und viel Lesevergnügen!

Markus Leutwyler,
Redaktor LocoFolio

Die Stimme des Präsidenten

Hubert Giger, Präsident VSLF

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Zum aktuellen Bestand an Lokpersonal in der Schweiz gibt es unterschiedliche Aussagen. Während die Führung von einem ausgeglichenen Bestand zu berichten weiss, erzählen die SMS mit Nachfragen für zusätzliche Arbeitsleistungen eine andere Geschichte. Es ist wohl tagesabhängig, ob zu viel Personal vorhanden ist oder ein Unterbestand herrscht. Erstaunlich ist, dass die Regelung des Bestands immer aufwendiger wird. Die Zeitkonten sind jedenfalls über weite Bereiche gut gefüllt. Eigentlich ist das alles nicht so wichtig. Auch wir lernen nach und nach, dass unsere Work-Life-Balance eine deutlich höhere Priorität hat gegenüber den vielen Zügen, die fahren sollten.
Mittlerweile werden auch vermehrt Kategorie-B100-Lokführer anderer Bereiche für eine Weiterbildung zum Lokführer Kategorie B angeworben. Offenbar sind der freie Arbeitsmarkt und der interne Lokführermarkt arg ausgetrocknet, denn auch der B100-Lokführer ist stark gefragt.

Dieser Marktdruck wird Lösungen verlangen. Die Stellschrauben sind Lohn, Freizeitgestaltung und die Abwechslung bei der Arbeit. Beim Lohn haben wir mit dem schnellen Aufstieg bei SBB Personenverkehr und SBB Cargo eine grosse Hürde genommen. Andere Bahnen tun sich noch schwer beim notwendigen Nachvollzug.
Bei der Freizeitgestaltung und der Abwechslung bewegen wir uns jedoch überall ins Negative. Die Lösung wäre die vermehrte Zusammenarbeit der Bahnen beim Lokpersonal und damit die Gestaltung von grossen Depotstandorten als eine Grundvoraussetzung. Da ist noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten.

Der Druck nach zeitgemässen Arbeitszeitbedingungen ist derart gross geworden, dass in allen Bereichen versucht wird, primär über digitale Lösungen Verbesserungen zu erreichen. Dabei werden uralte Pläne wie Freitags- und Touren-Tauschbörsen, Schichtlagenmodelle oder Wunschprogramme aus der Schublade geholt. Es wird aber nicht funktionieren, falls nur wenige Mitarbeiter am Standort sind und jeder einen anderen Streckenrayon und andere Fahrzeuge bedient. Und praktisch alle Systeme basieren auf dem Prinzip: Den Letzten beissen die Hunde.

Dass wir uns etwas zeitgemässe Arbeitszeitregelungen und Abwechslung sogar selbst erkaufen müssen, indem wir auf unsere Kosten mit dem Auto andere Depotstandorte abdecken, offenbart die weitverbreitete Hilflosigkeit.

Parallel dazu versucht man, die Automatisation der Zugführung voranzutreiben. Nachdem der automatische Streckendienst als unrealistisch erkannt wurde, geht es nunmehr um das automatisierte Vorbereiten und Remisieren der Züge. Infolge mangelnder Argumente wird uns die Zuguntersuchung als diejenige Arbeit verkauft, welche das Lokpersonal angeblich nicht gerne macht. Als ob man jahrelange Forschung betreiben würde, damit das Lokpersonal es am Schluss schöner hat.
In Tat und Wahrheit sind die meisten digitalen Lösungen bei der Bahn mittlerweile als das erkannt, was sie sind: teure Systeme, welche den Betrieb verlangsamen, von der Industrie abhängig machen und die Flexibilität der Bahnen einschränken. Wir können es nicht beweisen, aber die massiven Fahrzeitverlängerungen in der Westschweiz sind wohl kaum allein wegen zu vieler Baustellen geplant. Denn Baustellen gab es schon früher und diese wurden bereits vor einigen Jahren in den Fahrplan eingerechnet.

Inwiefern betrifft uns Lokführer das? Eigentlich gar nicht. Wir fahren immer langsamer, und das generiert sogar mehr Arbeitszeit. Es geht um die unglaublich hohen Kosten und die tiefere Wettbewerbsfähigkeit, welche den Druck auf die Bahnen erhöhen wird. Dies werden wir an der Basis direkt zu spüren bekommen. Darum unser konstruktives Engagement in diesem Bereich. Wir müssen endlich wieder solide und bewährte Eisenbahn produzieren.

Was mich immer mehr beschäftigt, ist der Trend – nicht nur bei dienstjungen Lokführern –, sich ein weiteres Standbein aufzubauen und nur noch zum Teil im Fahrdienst tätig zu sein. Ist der Beruf des Lokführers bereits derart unattraktiv geworden? Ist der Führerstand nur noch eine kurze Zwischenstation? Der Preis für die Bahnen bezüglich Ausbildungskosten und Know-how-Verlust könnte deutlich höher werden als bisher angenommen. Auch dies ist eine Fragestellung, welche die Notwendigkeit der Arbeit unseres Berufsverbands begründet.
Bei der Eisenbahn verspricht nur langfristiges Denken Erfolg.

Danke für euer Einstehen für den Beruf und für den VSLF.
Und immer gut Profil.

Euer Präsident
Hubert Giger

Foto: Hubert Giger

«Der Lokführer-Beruf wird auch in zehn Jahren noch attraktiv sein»

Andreas Haller, Leiter HR Produktion Personenverkehr, über SOPRE, eine neue Führungskultur, die überbordende Regelflut und Gen Z.
Das Interview fand am 9. März 2023 in Bern statt und wurde von Markus Leutwyler geführt.

LocoFolio: Magst du dich kurz vorstellen?
AH: Ich habe meine Karriere bei der SBB vor 36 Jahren als Bahnbetriebsdisponent begonnen. Nach Wanderjahren wechselte ich vor über 20 Jahren ins HR, wo ich für die Konzernbereiche und das Topkader zuständig war. Im Juni 2020 wurde ich Leiter HR Personenverkehr und seit 1. Mai 2021 bin ich Leiter HR Produktion Personenverkehr. Zusätzlich bin ich seit 1. März 2022 Projektleiter «Integrierte Produktionsplanung (IPP)». Mit IPP wollen wir die Planung von Personal und Rollmaterial in der Bahnproduktion vereinen und die Schnittstellen zur Infrastruktur und der Angebotsplanung digitalisieren.

Gutes Stichwort. Was ist eigentlich der aktuelle Stand von SOPRE?
SOPRE hat seit seiner Einführung im Jahre 2016 einen steinigen Weg hinter sich. Die zu Beginn für die Mitarbeitenden sehr anspruchsvolle Zeit ist zum Glück Vergangenheit. Die Mitarbeitenden haben sich mit dem System arrangiert und es läuft stabil.

SOPRE hat auf vielen Seiten Frust und Ärger ausgelöst und tut es noch immer. Wie soll ein erneuter «SOPRE-Effekt» verhindert werden?
Wir haben aus SOPRE gelernt und seit Programmstart IPP einiges verändert. Gerne führe ich zwei grosse Unterschiede näher aus. Der erste betrifft den Ausschreibungs- und Beschaffungsprozess. Bei SOPRE setzte die SBB einen ausgiebigen Anforderungskatalog auf und suchte dann einen Anbieter, der diese Anforderungen auf dem Papier am besten erfüllte. Während des Prozesses kamen seitens SBB immer wieder neue Anforderungen und Wünsche dazu, was am Schluss das System kompliziert und komplex machte.
Bei der Beschaffung des neuen Tools haben wir uns für eine Dialog-Beschaffung entschieden, die wir so zum ersten Mal bei der SBB angewendet haben. Diese Beschaffung ist in drei Phasen unterteilt: In der 1. Phase wurden gemeinsam mit Fachexperten der SBB grobe Anforderungen an das Tool definiert und in einer Präqualifikation vier valable Anbieter ausgewählt. Es wurden nur Anbieter ausgewählt, die bereits in der Bahnbranche aktiv sind und deren Suite bereits im Einsatz ist. Damit stellen wir sicher, dass die neue Anschaffung bereits ausgiebig getestet wurde und sich bewährt hat. In der 2. Phase stand der Dialog im Vordergrund und wir konnten die Anbieter sowie ihre im Einsatz stehenden Tools kennenlernen. Auch der Austausch mit den Entwicklerinnen und den Experten war sehr aufschlussreich für das SBB-Team. In der 3. und letzten Phase, der Angebotsphase, erhielten wir nebst den Angeboten auch von jedem Anbieter drei Referenzfirmen genannt, von denen wir zwei pro Anbieter im April 2023 besuchen gehen. Mit diesem direkten Kontakt zu Bahnen in umliegenden europäischen Ländern werden wir die einmalige Chance haben zu erfahren, wie sich die Tools im Arbeitsalltag bewähren, was die Lehren aus der Einführung waren, wo die Stärken, aber auch Schwächen der Systeme liegen und vieles mehr. Diese Besuche werden uns helfen, die für uns richtige Wahl treffen zu können. Die Wahl sollten wir Ende Mai 2023 kommunizieren können.

Und der zweite grosse Unterschied zu SOPRE?
Neben der Beschaffung eines Standardtools nutzen wir gezielt die Chance, unsere Prozesse und Arbeitsweisen zu verändern. Wir müssen und wollen einfacher und effizienter werden, sodass die Bahn auch in Zukunft bezahlbar bleibt. Mir war es zudem persönlich wichtig, dass wir unsere Sozialpartner sowie SBB-Mitarbeitende und Führungskräfte aus der Planung, Steuerung, Lenkung und Einteilung seit dem Start in diesem Projekt einbinden. Wir haben eine vertrauensvolle und gut funktionierende Zusammenarbeit etabliert, die auf gegenseitiger Transparenz, Offenheit und Interesse beruht.

Das Einbeziehen von Sozialpartnern und Mitarbeitenden klingt nach einem Paradigmenwechsel. Wie genau schaut dieser aus und wie kann sichergestellt werden, dass der neue Umgang mit Mitarbeitenden bis in untere Hierarchiestufen funktioniert? Unseren Informationen nach ist dies noch nicht überall durchgedrungen.
Wenn wir transparent, offen und lösungsorientiert im Dialog sind, ergeben sich gute Diskussionen und nachfolgend auch gute Lösungen. Die SBB beruht auf einer langen Geschichte und Historie und hat sich vom ehemaligen Staats- und Beamtenbetrieb zur selbstbewussten Unternehmung entwickelt, welche hohe Wichtigkeit für die Schweiz hat. Kulturveränderungen brauchen Zeit und die SBB ist eine grosse Organisation. Unter dem neuen CEO Vincent Ducrot und der neu zusammengesetzten Geschäftsleitung Produktion Personenverkehr unter der Leitung von Linus Looser wird von Vorgesetzten erwartet, dass transparent, verbindlich und verantwortungsvoll kommuniziert und gehandelt wird. Der Austausch muss ernst gemeint und darf nicht aufgesetzt sein. Wir wollen unseren Mitarbeitenden grösstmöglichen Spielraum gewähren, Verantwortung übertragen und gemeinsam die SBB weiterbringen. Ganz nach «OneSBB», denn gemeinsam sind wir einfach besser.

Es wird von Vorgesetzten erwartet, dass transparent, verbindlich und verantwortungsvoll kommuniziert und gehandelt wird.

Verantwortung und das Bewusstsein dafür sind die wertvollste Währung des Lokpersonals. Uns kam zu Ohren, dass Lokführende in der Ostschweiz mit zwei Depotstandorten Fahrzeiten mit nur einer Minute vergütet erhielten. Auch sind Lokführende in der Regel nicht AZG-Spezialisten. Es kann deshalb sein, dass erst während der Tour (oder falls überhaupt) bemerkt wird, dass beispielsweise Lenkzeiten überschritten werden.
Bei AZG-Verletzungen herrscht eine Nulltoleranz. Aber solche Fehler können passieren. Sie geschehen nicht mit Absicht. Der Ostschweiz-Fall wird umgehend angegangen. Wir sind froh um Rückmeldungen. Wichtig ist, Einzelfälle als solche zu betrachten. Die Menge der Bestimmungen, die den Personaleinsatz beeinflussen, ist komplex.

Ist diese komplexe Gesetzeslage überhaupt noch beherrschbar?
Schon, aber wir müssen zwingend Vereinfachungen und Vereinheitlichungen über alle Personalgruppen erreichen. Ansonsten wird dies in 5 bis 10 Jahren nicht mehr zu bewältigen sein. IPP soll hierzu Unterstützung bieten und ist auch so aufgebaut: Ruheschichten, Pausenlängen, Vorbereitungszeiten oder Wegzeiten können integriert und überwacht werden. Abweichungen lösen einen Alarm aus. Aber auch die Qualifikationen wie Kundigkeiten für Strecken und Fahrzeuge können pro Mitarbeitenden hinterlegt werden.

Andreas Haller

Dies ist ja bei SOPRE auch schon der Fall. Alarmmeldungen können aber einfach «weggeklickt» werden.
SOPRE, aber auch CERES kommen mit der gegenwärtigen Komplexität der Planung an ihre Grenzen. Deswegen arbeiten wir auch am neuen Tool. Aktuelle Systeme sind viel weiter und lernen dazu. Dennoch machen sie lediglich Vorschläge. Der Mensch wird immer das letzte Wort haben.

Lokführerinnen und Lokführer sind vielen Stressoren ausgesetzt. Welche Stressoren gibt es für das Lokpersonal aus eurer Sicht?
Unser oberstes Ziel sind gesunde, leistungsfähige und motivierte Mitarbeitende. Zu Stressoren für das Lokpersonal gehören sicherlich die vielen Informationen, die ihr bekommt und verarbeiten müsst. Dies betrifft speziell Änderungen unmittelbar vor oder während der Tour. Ein weiterer Stressor ist die Schichtarbeit. Diese ist anspruchsvoll und kann Menschen gesundheitlich beeinträchtigen. Eine Entlastung kann sein, wenn Rotationsmodelle überprüft oder wenn Lokführende besser in die Tourenplanung integriert werden. Hier ist noch einiges an Potenzial vorhanden. Auch dabei kann IPP unterstützen.

Das sehen wir ähnlich, gerade was die Regelflut und die kurzfristigen Tourenanpassungen angeht. Wie sollen diese Probleme angegangen werden?
Im Rahmen von IPP wird zunächst eine Auslegeordnung vollzogen. Hierzu haben wir ein Teilprojekt, welches sich der Bestimmungen des Personaleinsatzes annimmt. Darin werden die Einflüsse und Bestimmungen für Lokführende, Kundenbegleitpersonal sowie Rangier- und Cleaning-Mitarbeitende analysiert. Im Fokus stehen Vereinfachungen und Effizienzen, aber auch Vereinheitlichungen sind, wo immer möglich, anzustreben. Die Mitgestaltung durch das Personal wird ebenfalls betrachtet.

Ein weiterer Stressor sind widersprüchliche oder unklare Vorschriften. Die geänderte Regelung bei Ausfall der Zugsicherung wurde nun auch seitens SBB übernommen, was wir begrüssen. Überprüft ihr Bestimmungen auf Widersprüche oder wartet ihr auf Meldungen?
Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass Vorschriften korrekt abgefasst sind. Sollten aber Widersprüche oder Unklarheiten im Alltag aufkommen, so sind wir sehr daran interessiert, diese von Seiten Lokpersonal oder Personalverbände zu erfahren. Diese können an die Vorgesetzte gerichtet werden.

Gerade das kann ein Problem sein. Wenn ein Lokführer oder eine Lokführerin einen Missstand meldet, kann dies negativ auf sie oder ihn zurückfallen. Je mehr Meldungen man absetzt, desto mehr kann man selbst in ein schiefes Licht geraten. Deshalb werden nicht alle Vorfälle gemeldet. Die Fehler- und Meldekultur ist aus Sicht des SBB-Lokpersonals nicht optimal. Andere EVU haben einen entkrampfteren Umgang mit Meldungen.
Auch hier haben wir einen klaren Grundsatz: Meldungen sind erwünscht und mit diesen gilt es professionell umzugehen. Nicht die Person, die eine Meldung absetzt, steht im Zentrum. Vielmehr muss die Chance gesehen werden, einen unsicheren Zustand zu verbessern. Wie ich schon angesprochen habe, bin ich überzeugt, dass wir als SBB auf dem richtigen Weg sind. Wenn der Weg über den direkten Vorgesetzten nicht funktioniert, steht die nächste Stufe zur Verfügung. Sollte dies nicht die gewünschte Wirkung haben, kann ein Lokführer auch an die Sozialpartner gelangen. Mir ist jeweils wichtig, dass man Einzelfälle nicht generalisiert, sondern als Einzelfall behandelt.

In den letzten Jahren gab es immer mehr juristische Verfahren. Zu denken ist an den Fall einer Frau, die im Zug stürzte und die die SBB dafür verantwortlich machen konnte. Das Lokpersonal bedient letztlich den Zug und ist beispielsweise für abruptes Bremsen verantwortlich. Wie kann sichergestellt werden, dass das Lokpersonal nicht vermehrt ins Fadenkreuz der Justiz gerät?
Der GAV regelt dies klar. Wenn Fehler nicht grobfahrlässig begangen werden, ist auch keine Haftung seitens Personals vorliegend. Das Unternehmen regelt dann diese juristischen Fälle, welche, auf das Lokpersonal bezogen, sehr selten vorkommen. Übrigens muss das Rollmaterial so

ausgerüstet sein, dass Stürze, wenn möglich, vermieden werden können (z.B. mit Halterungen) und nicht automatisch zu Verletzungen führen (z.B. durch abgerundete Kanten oder Ecken).

In einem anderen Fall geht es um einen Wagenreiniger, der ein Portemonnaie gefunden hatte. Da er dieses offenbar zu spät zurückgab, erhielt er die Kündigung, die sich im Nachhinein als widerrechtlich herausstellte. Offen gestanden kann dies auch einem Lokführer oder einer Lokführerin passieren: Je nach Tages- oder Nachtzeit bzw. Ort vom Dienstende ist es kaum möglich, einen Wertgegenstand sofort im Fundbüro oder beim Abgabeort zu hinterlegen. Es motiviert nicht gerade, wenn man in einem solchen Fall mit einer Kündigung rechnen muss.
Zum Fall des Wagenreinigers: Hier liegt ein Gerichtsentscheid vor, welchen wir als SBB nicht kommentieren. Generell: Es gibt bereichsspezifische Bestimmungen im Umgang mit Fundgegenständen und Wertsachen. Diese unterstützen den Mitarbeitenden, im konkreten Fall richtig zu handeln. Auf deinen obigen Hinweis eingehend: Warum nicht rasch ein kurzes Mail an den CLP schreiben, wenn Wertsachen gefunden wurden und dass man diese erst später (nächster Morgen, zu Beginn der nächsten Tour) zurückbringen wird? Sehr pragmatisch und dient zum eigenen Schutz.

Wir setzen grosses Vertrauen in das Lokpersonal, damit es einen guten und sicheren Job machen und Freude an der Arbeit haben kann.

Vertrauen ist ein wichtiger Aspekt. Wie ist deine Meinung dazu? Gerade mit Bezug auf das Lokpersonal.
Da habe ich meinen ganz persönlichen Ansatz: Meine Mitarbeitenden oder Personen, mit welchen ich z.B. innerhalb eines Projektes oder einer Aufgabe zusammenarbeite, müssen sich mein Vertrauen nicht erarbeiten, sie bekommen mein volles Vertrauen geschenkt. Ich sage immer: Vertrauen muss man sich nicht verdienen, sondern kann man nur verspielen. Wir setzen grosses Vertrauen in das Lokpersonal, damit es einen guten und sicheren Job machen und Freude an der Arbeit haben kann. Wir schenken nicht nur Vertrauen, sondern geben auch Handlungsspielräume und Eigenverantwortung. Mir hilft dabei, ein positives Menschenbild zu haben. Wer nur das Schlechte sucht, bringt uns nicht weiter.

Wertschätzung ist auch so ein Thema. Gibt es hier einen Kulturwandel?
Ich setze voraus, dass gute Arbeit wertgeschätzt wird. Wenn etwas nicht gut läuft, soll es aber auch angesprochen und sollen gemeinsam Lösungen gesucht werden. Sind wir ehrlich: Alle brauchen und haben gerne Lob, Wertschätzung und Anerkennung, im Privaten wie im Beruf. Und dies gilt logischerweise auch für das Lokpersonal. Ihr macht einen sehr guten Job, bei jeder Witterung, Tages-, Nacht- und Jahreszeit, und seid wie alle anderen Berufsgruppen ein wichtiges Zahnrad im Funktionieren unserer SBB und des öffentlichen Verkehrs. Dafür gebührt euch ein grosser Dank, welchem sich eure Vorgesetzten gerne anschliessen.

Wie sieht es mit der Identifikation mit dem Arbeitgeber aus?
Die SBB verfügt am Arbeitsmarkt über ein sehr gutes Image und eine hohe Arbeitgeberattraktivität. Das hilft uns, die offenen Stellen in einem immer stärker umkämpften Arbeitsmarkt besetzen zu können. Die neuen Generationen, ich spreche da von den Y (geboren zwischen 1981 und 1995) und Z (geboren ab 1996), lassen sich nicht mehr über Jahre oder gar Jahrzehnte fix binden. Sie suchen nach einem Umfeld, wo sie sich ideal entwickeln können, wo Nachhaltigkeit gelebt wird und sie einen Mehrwert für sich und ihr Umfeld stiften können. Vieles kann die SBB bieten, was auch unseren jetzigen SBB-Mitarbeitenden, welche unser wertvollstes Gut sind, wichtig ist.

Es gibt Fälle, bei denen ehemalige SBB-Lokführende, die zeitweise bei einem EVU tätig waren und zurück zur SBB kamen, ein bürokratisches und nervenaufreibendes Bewerbungsverfahren durchlaufen mussten. Dies, obwohl sie die Züge, die Strecken und die Firma gut kennen und nicht allzu lange weg waren. Warum bietet man Mitarbeitenden, die die SBB verlassen, nicht eine Art Retourticket an, mit dem sie vereinfacht wieder eintreten können?
Das mit dem Retourticket ist eine gute Idee, die ich intern gerne weitergebe. Wir sind die viertgrösste Arbeitgeberin in der Schweiz und dürfen jährlich die stolze Summe von 80'000 Bewerbungen verarbeiten. Kein leichtes Unterfangen. Der Bereich HR Sourcing & Recruiting hat da die Nase im Wind, schaut auf neue und den Prozess erleichternde Tools und entwickelt diese laufend für die SBB weiter. Wir müssen den Zugang für neue oder ehemalige Mitarbeitende so einfach wie möglich gestalten und Hürden ausräumen. Und da gibt es coole Beispiele zu nennen. Z.B. beginnt der Bewerbungsprozess mittlerweile bereits per WhatsApp, um Stelleninteressierten einen niederschwelligen Zugang zu unserer Firma zu ermöglichen.

Bei einer Lokführerklasse Olten/Basel/Aarau wurde erst bei Ausbildungsende klar, wo die fertig ausgebildeten Lokführerinnen und Lokführer arbeiten können. Das ist gerade für Leute mit Familien kaum zumutbar. Was lief da schief?
Ich habe Kenntnis von dieser Situation, kenne aber nicht alle Details. Wir sind daran, diesen Umstand zu klären und in Zukunft besser zu machen.

Für jüngere Lokführer-Generationen, Stichwort Gen Z, ist die Mitsprache im Job sehr wichtig. Wie geht ihr damit um?
Dies ist nicht nur für das Lokpersonal wichtig, sondern betrifft auch andere Berufsbilder. Insbesondere jene Berufe, wo ein Mangel an Arbeitskräften herrscht und Schicht- und Tourenarbeit besteht. Die SBB setzt sich schon seit über 15 Jahren für Diversität & Inklusion ein. Unter dem Trend «New Work» kommen nun weitere Aspekte wie Gen Z, neue Arbeitsformen, Lernen & Vernetzen, Innovation & Technologie, New Leadership oder Mindset & Kultur hinzu. Dahinter verbergen sich grosse Themen. Zum Beispiel wird die Schichtarbeit bei jüngeren Generationen als unattraktiv eingeschätzt, dennoch braucht es sie bei der Bahn. Es laufen aktuell mehrere Projekte in der SBB, die sich mit solchen Themen befassen. Gerne erwähne ich hier die Studie zu Schicht- und Tourenarbeit, die der Digitalisierungsfonds der SBB lanciert hat. Der Digitalisierungsfonds ist ein durch die SBB gegründeter Verein, welcher aus SBB- und Sozialpartner-Vertretungen zusammengesetzt ist und Studien sowie Initiativen lanciert, welche die langfristigen Chancen und Herausforderungen für die SBB und ihre Mitarbeitenden in der Digitalisierung analysieren.

Sprechen wir noch den Lohn an. Welchen Stellenwert hat dieser für die Gen Z?
Für die Gen Z kommt der Lohn nicht auf das Podest, das Streben nach Sinn, Flexibilität und Innovationsmöglichkeiten ist ihnen wichtiger. Zudem haben Aktivitäten ausserhalb des Jobs fast eine identische Wichtigkeit wie der Job selbst. Die Gen Z möchte manchmal höhere Flexibilität im Beruf, als das Gesetz zulässt. Zum Beispiel spontan an einem Sonntagabend im Büro zu arbeiten. An dieser Flexibilität müssen wir arbeiten, sowohl für die Gen Z als auch für unsere Mitarbeitenden.

Danke für das spannende und lehrreiche Interview!
Danke dir.

O(h)neSBB

Gedanken zur aktuellen SBB-Unternehmensphilosophie «OneSBB», welche mittlerweile als «Bewegung» etabliert werden soll.

Raoul Fassbind, Vorstand SBB P

Mittlerweile sind es gut dreissig Jahre her, seit die politisch motivierte Divisionalisierung zur Aufspaltung der ehemaligen Bundesbahn in einzelne individuelle Konzernbereiche unter einer Dachorganisation führte. Was zwar einige Zeit lang einigermassen funktionierte, birgt mittlerweile Konfliktpotenzial auf diversen Ebenen. In einer Zeit, in welcher der Generationenwechsel weit fortgeschritten ist und das Know-how sich immer spezifischer gestaltet, die Verwaltungen stark ausgebaut und akademisiert wurden sowie die individuellen Ansprüche der Arbeitnehmenden immer persönlicher gestaltet sind, sieht sich die ehemalige Bundesbahn mit neuen Problemen konfrontiert.

Die Organisationsstruktur nach der Divisionalisierung sah Schnittstellen zwischen den neuen Konzernbereichen nur in der Konzernleitung vor. Zwar gab es auf tieferen Ebenen jeweils einzelne Ansprechpartner, allerdings ging – auch aufgrund der fehlenden Hierarchie untereinander – bald der Wille verloren, sich für ein Problem des anderen einzusetzen. Da auch die Aufgabengebiete und das Know-how der Angestellten immer mehr auf den jeweiligen Bereich fokussiert wurden, ging das Verständnis für die Bedürfnisse der anderen Bereiche verloren. Dies führte dazu, dass die Kommunikation untereinander immer mehr vernachlässigt wurde und gewisse Eigendynamiken und individuelle Interpretationen von Konzernzielen überhandnahmen.

Begleitet wurden diese Entwicklungen vom Aufbau eines gewaltigen HR-Apparats – einerseits angegliedert an die Konzernleitung, andererseits bei jedem einzelnen Konzernbereich individuell. Dies sorgte auch dafür, dass den fachlichen Vorgesetzten sämtliche autoritären Kompetenzen entzogen wurden und sie für alle Massnahmen oder Entwicklungsmöglichkeiten ihrer Angestellten jeweils HR anfragen mussten. Dies hat bei Differenzen auf zwischenmenschlicher Ebene vielleicht Vorteile, nimmt Vorgesetzten jedoch viel von der Ernsthaftigkeit und Glaubwürdigkeit, was vermutlich auch den heutigen, eher kollegial gelebten Umgang erklärt. Man fühlt sich so halt auch einfach wohler.

Wohlgefallen und Harmonie am Arbeitsplatz sind mittlerweile auch wichtige Faktoren bei der Akquirierung von neuen Angestellten. Um diesem Effekt gerecht zu werden, propagiert man flexible Arbeitszeiten und Arbeitsmodelle. Zumindest in den Berufsbildern, die dies auch zulassen. Leider finden diese sich selten in produktiven Berufen mit variablen Schichtlagen und technischen Berufen, was wiederum eine Distanzierung zwischen Produktion und Verwaltung und besonders das fehlende Verständnis füreinander weiter fördert.

Während also diverse Kader, Businesspartner, Projektleiter, HR-Experten und viele andere an zentralen Standorten sich den Kopf darüber zerbrechen, weshalb die betriebliche Robustheit sinkt, Sicherheitsziele kaum erreicht werden und Preissteigerungen immer stärker ausfallen, ist für die Basis bereits seit Langem klar, dass die Führungs- und Verwaltungsebenen den Betrieb nicht mehr als ihren Kernbereich kennen und betrachten. Was sich auch im fehlenden Verständnis für die Anliegen der Endkunden äussert. Vielen ist sicher noch die Marketingkampagne mit der älteren Dame im Kopf, welche nur zum Ziel hatte, der älteren Generation digitale Vertriebskanäle schmackhaft zu machen. Aber wo kein Smartphone, da keine App.
Zu all diesen Entwicklungen kommt zudem ein Bundesamt hinzu, welches in erster Linie durch häufige Strategiewechsel auffällt. Sobald eine Idee zu viel Eigendynamik entwickelt, wird zurückbuchstabiert auf Tradition oder die Flucht in europäische Vorgaben gesucht. Immer mit dem Ziel, möglichst keine Haftung oder Verantwortung übernehmen zu müssen. Was für ein Bundesamt sicher sinnvoll ist, aber dann den experimentellen Spielraum des Amtes stark einschränkt und Kontinuität und Verlässlichkeit voraussetzt.

Und in diesen diversen komplexen Eigendynamiken fällt doch mittlerweile immer stärker ins Gewicht, dass die SBB bei Konzessionsverteilungen immer häufiger den zweiten Platz belegt. Internationale Preisbrecher haben dabei noch nicht einmal Marktzugang erhalten. Zusätzlich führt die Pensionierungswelle zu immer weitreichenderem Know-how-Verlust, welcher nicht mehr kompensiert werden kann.
Aber wohl ausschlaggebend für einen ersten Gesinnungswandel war die nur teilweise Einhaltung der strategischen Ziele

des Bundes, aber auch gewisse, von der Konzernvorgabe abweichende individuelle Stossrichtungen einzelner Divisionen, welche sich nicht mit politischen Vorgaben oder technischen Entwicklungszwängen einverstanden zeigten.

Als erste Massnahme wurde die Strategie SBB 2030 «Bahn im Fokus» entworfen. Diese gleicht in erster Linie einer wilden Zusammenstellung von Adjektiven und Substantiven auf einer PowerPoint-Präsentation, wie sie nicht lauter nach Fachhochschule schreien könnte und verzweifelt nach Besserung jammert. Wie setzt man also eine Strategie, die realitätsferner und zielloser nicht sein könnte, in einem grossen Konzern um, in dem die Kommunikation untereinander auf tiefstem und die Partikularinteressen auf höchstem Niveau gelebt werden? Mit Floskeln!?

Mit einem verzweifelten Versuch durch Verwendung weiterer Adjektive und Substantive in einer weiteren PowerPoint-Präsentation, die irgendwie an eine Zusammenarbeit erinnern soll, appelliert man an die Angestellten, dass man doch ein gemeinsames Ziel verfolge. Was der Basis eigentlich immer bewusst war, muss jetzt offiziell gelebt werden. Und dies wird noch von vierzig zusätzlichen, extra dafür eingestellten Coaches begleitet, die den Prozess schulen und überwachen sollen. An den Strukturen des Konzerns hat sich jedoch nichts geändert und dem verzweifelten Massnahmenprogramm «OneSBB», welches sogar als «Bewegung» etabliert werden soll, kommt vermutlich ein Zustand zuvor, der sich eher als OhneSBB beschreiben lässt:
Ohne Know-how, ohne Regionalverkehr, ohne Fernverkehr, ohne Güterverkehr, ohne Kundenbindung, ohne Produktionsverständnis, ohne Industrie, ohne Robustheit, ohne Ideen, ohne Lösung, ohne Verantwortung, ohne Finanzierung. Zumindest teilweise könnte sich so eine Zukunftsprognose gestalten lassen.
Ohne Verwaltung und ohne Administration wären wohl die konstruktivsten Lösungsansätze. Für eine solide und finanzierbare Bahnproduktion benötigt es in erster Linie das Know-how der Fachangestellten und deren Arbeitseifer, Motivation und Mitdenken. Und dies erreicht man vor allem über Wertschätzung, Mitgestaltung und angemessene Arbeitsbedingungen. Keinesfalls über eine sektenhafte Propagandamaschinerie, wie sie in OneSBB erkennbar ist. Dies führt vor allem zu Hohn und Spott gegenüber «denen da oben» und zu minimalistischer Arbeitseinstellung. Das ist vermutlich aber unpopulär, da die zuständigen Stellen sich ihre eigene Obsoleszenz eingestehen müssten.

OneSBB? Nein, TwoSBB!

Matthieu Jotterand, Präsident Sektion Genf; Übersetzung: Markus Leutwyler

Der «Hot Shit 2023» der Management-Denkfabrik trägt den Titel «OneCFF». Ein ziemlich abstraktes Konzept, um alle in die gleiche Richtung zu ziehen, alle nach den gleichen Werten, alles übergreifend, ein wunderbares theoretisches Konstrukt. Es soll auch für jene gelten, die von der Praxis überfahren und ramponiert wurden.

Lokführer dürften dem Projekt gegenüber wohl argwöhnisch bis misstrauisch gestimmt sein. Denn je mehr Patina die eigene Laufbahn angesetzt hat, desto klarer erkennt man, dass es nicht «OneSBB» gibt, sondern «TwoSBB». Dass die Reisezugwagen der SBB in zwei Klassen unterteilt sind, gut sichtbar markiert, ist seit Jahrzehnten akzeptierte Tatsache. Dass es auch bei den Angestellten zwei Kasten gibt, ist weniger gut sichtbar, und dennoch ist das genauso real!

Werfen wir einen Blick auf die Räumlichkeiten, die dem Personal zur Verfügung stehen. In Zürich, Bern und Lausanne profitiert das Verwaltungspersonal von brandneuen Räumlichkeiten, die mit hochwertigen Markenmöbeln (Sofas usw.) und komfortablen Einrichtungen ausgestattet sind (Westlink, Wylerfeld, Wankdorf, Renens ...). Die Lokführer (und das Personal, das die Eisenbahnleistungen produziert) sind in veralteten, weniger gut ausgestatteten Räumen untergebracht, die angesichts der steigenden Zahl der Beschäftigten immer überfüllter werden.

Eine tägliche Reinigung steht, ausser in Zürich, nicht auf der Tagesordnung, obwohl die Züge und das Personal, das sie fährt, jeden Tag unterwegs sind ... Es ist kein wertschätzendes Signal, wenn man das Wochenende der Arbeit opfert, sich die nassen Hände aber an der Hose abwischen muss, weil die Handtücher erst am Montagmorgen wieder aufgefüllt werden!

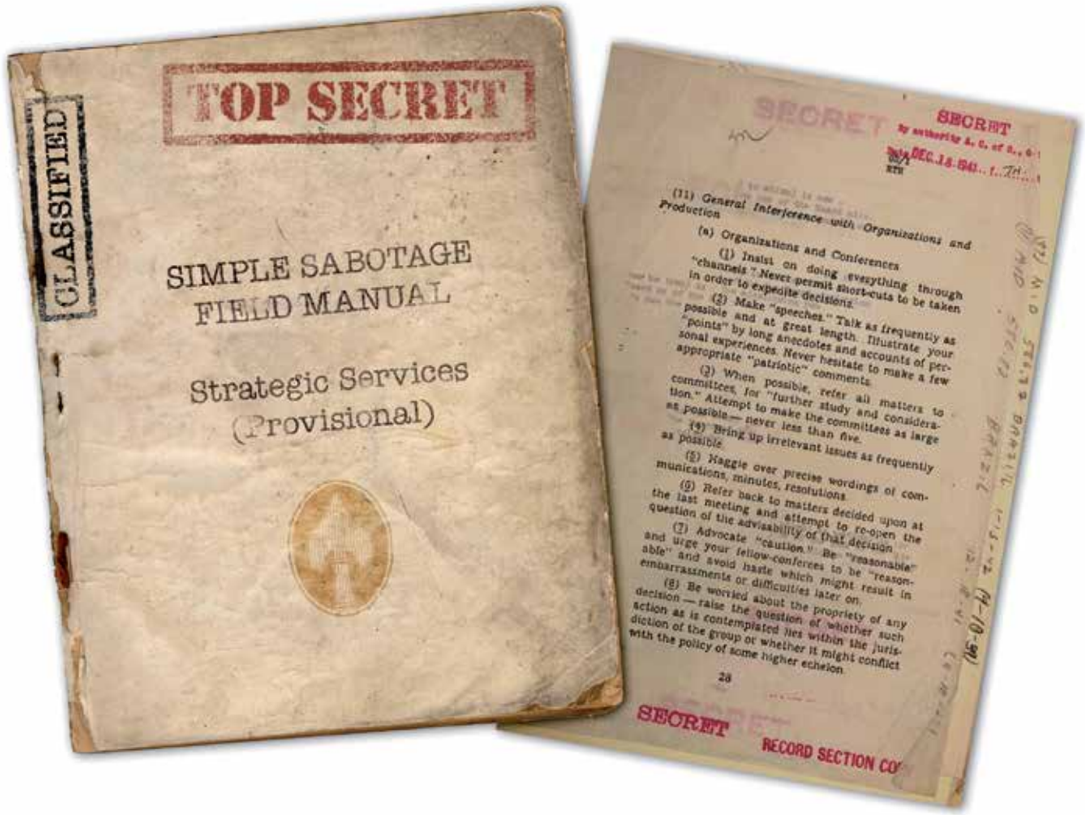
In Genf gibt es keinen grossen, brandneuen SBB-Sitz. Mitten im Herzen des renovierten Bahnhofs existieren jedoch exquisite Büros. Für das fahrende Personal? Pech gehabt, sie sind von administrativen SBB-Abteilungen besetzt. Die Lokführer haben ihre Räumlichkeiten in einem Gebäude, das seit gut 15 Jahren zum Abriss vorgesehen ist und in das in Erwartung eines hypothetischen Abrisses keine Investitionen mehr getätigt werden. Die Toiletten sind unhygienisch (abgesehen von denen der CLP ...), die Wände sind schmutzig, den Boden würde man im Marketing als «vintage» bezeichnen und der Aufzug funktioniert vielleicht oder auch nicht.

Keine Investitionen, wirklich? Falsch! Der neue Regionenleiter von ZFR möchte nun die Lokführer und Zugbegleiter umsiedeln: 300 Personen auf 120 Quadratmetern, in einem Gebäude, das trotz einiger Farbanstriche immer noch unappetitlich aussehen wird. Das investierte Geld könnte in die minimale Instandhaltung der WCs gesteckt werden, stattdessen verwendet man es, um Trennwände aufzustellen und andere abzureissen.

Die Genfer LPV- und VSLF-Komitees sind beide einstimmig gegen das Projekt, d.h. gut 15 Lokführer, die sich für die Anliegen des Personals engagieren. Und trotzdem geht das Projekt weiter, es entstehen Kosten sogar mal für die Angestellten der zweiten Klasse, wenn auch unerwünschte. «OneSBB»? Wirklich?

Die alltägliche Sabotage

Das Simple Sabotage Field Manual aus dem Jahre 1944 beschreibt die Kunst der einfachen Sabotage. Es enthält auch erstaunlich zeitlose «Tipps» für die Untergrabung der Moral und der Produktivität in Organisationen. *Dr. Marcus Raitner, Abdruck mit freundlicher Genehmigung*



Wer kennt das nicht? Der Büroalltag, eine Aneinanderreihung von nicht enden wollenden Besprechungen, Runden und Kreisen, die besser eine E Mail geworden wären. Oder um es frei nach Rainer Maria Rilke zu sagen: Sein Blick ist vom Vorübergehen der Folien so müd geworden, dass er nichts mehr hält. Ihm war es, als ob es tausend Besprechungen gäbe und hinter tausend Besprechungen kein Ziel. Das ist ebenso und ist überall so. Vielleicht gibt es für diese alltägliche Sabotage der Produktivität aber auch eine ganz andere Erklärung aus den letzten Jahren des Zweiten Weltkrieges. Aber Achtung: Ein Teil der Antworten dürfte die Bevölkerung verunsichern.

Simple sabotage field manual
Im *Simple Sabotage Field Manual* beschreibt das Office of Strategic Services, die Vorgängerorganisation des amerikanischen Auslandsgeheimdiensts CIA, die Kunst der einfachen Sabotage. Das Handbuch erschien im Jahre 1944, als die Alliierten im Zweiten Weltkrieg langsam die Oberhand gewonnen, aber immer noch mit massiven Widerständen zu kämpfen hatten. Es richtete sich an Kollaborateure und Sympathisanten in den Reihen der Achsenmächte, denen es Praktiken und Taktiken an die Hand gab, um die Produktivität und die Moral systematisch zu untergraben, um damit das System von innen heraus zu schwächen.

Lange Zeit war dieses Handbuch als geheim eingestuft und wurde erst im Jahre 2008 als historisches Dokument vom CIA veröffentlicht. Neben im Detail beschriebenen Lausbubenstreichen bis hin zu handfesten Straftaten enthält es auch erstaunlich zeitlose «Tipps» für die Untergrabung der Moral und der Produktivität in Organisationen. Ein wesentliches Element dieser einfachen Sabotage waren auch 1944 schon sinnlose und ausufernde Besprechungen.

11. Allgemeine Beeinträchtigung von Organisationen und Produktion
a. Organisationen und Konferenzen

1. Bestehen Sie darauf, alles auf dem "Dienstweg" zu erledigen. Lassen Sie niemals zu, dass Abkürzungen genommen werden, um Entscheidungen zu beschleunigen.
2. Halten Sie "Reden". Reden Sie so oft wie möglich und so ausführlich wie möglich. Veranschaulichen Sie Ihre "Punkte" durch lange Anekdoten und Berichte über persönliche Erfahrungen. Zögern Sie nie, ein paar passende "patriotische" Bemerkungen zu machen.

3. Wenn möglich, verweisen Sie alle Angelegenheiten an Ausschüsse zur "weiteren Untersuchung und Prüfung". Versuchen Sie, die Ausschüsse so gross wie möglich zu machen - nie weniger als fünf.
4. Bringen Sie irrelevante Themen so häufig wie möglich zur Sprache.
5. Feilschen Sie um den genauen Wortlaut von Mitteilungen, Protokollen und Beschlüssen.
6. Auf Angelegenheiten zurückgreifen, die in der letzten Sitzung beschlossen wurden, und versuchen, die Frage der Zweckmässigkeit dieses Beschlusses neu zu stellen.
7. Plädieren Sie für "Vorsicht". Seien Sie "vernünftig" und fordern Sie Ihre Mitstreiter auf, "vernünftig" zu sein und Eile zu vermeiden, die später zu Peinlichkeiten oder Schwierigkeiten führen könnte.
8. Seien Sie besorgt über die Angemessenheit einer Entscheidung - werfen Sie die Frage auf, ob die in Betracht gezogene Massnahme in die Zuständigkeit der Gruppe fällt oder ob sie mit der Politik einer höheren Ebene in Konflikt geraten könnte.

Dem ist auch heute, über 70 Jahre später, wenig hinzuzufügen. Leider. Für Manager hält das Handbuch darüber hinaus noch ein paar besondere *Best-Practices* bereit, um die Produktivität nachhaltig zu schwächen, indem sich die Organisation mit sich selbst beschäftigt:

11. Halten Sie Konferenzen ab, wenn mehr kritische Arbeit zu erledigen ist.
12. Vervielfachen Sie den Papierkram auf plausible Weise. Legen Sie doppelte Akten an.
13. Multiplizieren Sie die Verfahren und Genehmigungen, die mit der Ausstellung von Anweisungen, Gehaltsschecks usw. verbunden sind. Sorgen Sie dafür, dass drei Personen alles genehmigen müssen, was eine Person tun würde.
14. Wenden Sie alle Vorschriften bis auf den letzten Buchstaben an.

Mutig Verantwortung übernehmen!
So plausibel diese Verschwörungstheorie auch sein mag, ich halte es an der Stelle immer mit Hanlon's Razor: *„Schreibe nicht der Böswilligkeit zu, was durch Dummheit oder Unfähigkeit hinreichend erklärbar ist."* Wir sind demnach nicht das Opfer fremder Mächte und ihrer gezielten Sabotageakte, sondern sabotieren uns oft genug selbst, weil wir es nicht anders kennen oder besser können. Oder weil wir einfach noch nicht darüber nachgedacht haben, sondern es wie immer machen. Daran lässt sich aber arbeiten, wenn wir alle aktiv Verantwortung übernehmen für unsere Zeit und unsere Produktivität. Und dann braucht es Mut, die Muster zu brechen, und einfach mal zu machen ohne um Erlaubnis zu fragen, denn: Machen ist wie wollen, nur krasser!
https://raitner.de

Kommentare

Christof Graf, Vorstand VSLF

Heute wird schon bei Stellenausschreibungen Homeoffice als fortschrittliches Angebot einer Firma angepriesen. Dies wird heute auch von vielen Arbeitnehmern geschätzt oder sogar erwartet. Daran ist im Grunde genommen auch nichts auszusetzen und es ist eine super Sache.
Leider können gewisse Berufe, wie eben die des Lokführers und anderen, in Touren arbeitenden Personals, nicht an diesen Errungenschaften teilnehmen. Immer kürzer werdende Avisierungsfristen, die Opferung von immer mehr Freizeit durch erhöhtes Staurisiko und minimal Zeit, um für die Tätigkeit notwendige Unterlagen zu lesen und zu konsultieren, sind das Gegenteil von einer Kompensation. Sie sind eine zusätzliche Mehrbelastung. Die Schere geht immer mehr auseinander. Keine gute Entwicklung, aber gewollt und abgesegnet.

Martin Geiger, Vorstand VSLF

Die Firmen müssen sich bewusst sein, dass es immer unattraktiver wird, in einem Beruf in Touren zu arbeiten. Viele Privilegien gelten nicht für alle.
So sind kurzfristig Freitage, weil ein schöner Tag bevorsteht, nicht möglich. Und in der schönen und warmen Jahreszeit werden die Ferienbänder zusätzlich gekürzt, weshalb vermehr im Sommer gearbeitet werden muss.
Dass der Fachkräftemangel sich verstärkt in solchen Berufen auswirkt, ist nicht von der Hand zu weisen. Momentan lassen sich für den Beruf Lokführer noch junge Menschen finden, doch der Trend hin zu Arbeiten innerhalb der Unternehmungen mit regelmässigen Arbeitszeiten und teilweise sogar mehr Lohn ist stark zunehmend.
Die Freizeitgestaltung, der Lohn und die Abwechslung im Beruf sind immer wichtigere Faktoren. Beim Lokpersonal verschlechtern sich mindestens zwei Punkte laufend. Wir leben längst in zwei Arbeitswelten bei den Bahnen, welche sich immer schneller voneinander entfernen.

Hubert Giger, Präsident VSLF

Seit vielen Jahren habe ich an vielen, vielen Sitzungen, Treffen, Aussprachen und Informationsveranstaltungen teilgenommen. Die Sendung auf ARTE über «Arbeit ohne Sinn» und der Artikel von Dr. Marcus Raitner haben mir bestätigt, was ich seit Jahren immer mehr gespürt habe: Das meiste ergibt keinen Sinn mehr.
Mit dem Aufblähen von Verwaltungsabteilungen, mit dem Aufkommen und Ausbreiten von HR und «Qualitätsabteilungen» und der Schaffung von vielen Vorgesetzten und neuen Hierarchiestufen wird ein Apparat geschaffen, welcher sich je länger, je mehr nur noch mit sich selbst beschäftigt. Jede Meldung der daraus entstehenden Probleme generiert nur noch mehr Verwaltung und ein tumorartiges Wachstum. Auch die Gewerkschaften sind ein Teil dieser neuen Arbeitswelten und wie gewünscht in vielen Bereichen miteinbezogen. Politisch geht es nur noch darum, Finanzquellen zu erschliessen.

Dazu kommt, dass wir an der Basis gar nicht mehr verstanden werden. Auch wenn der Wille dazu teilweise noch vorhanden ist, kann man die Diversität unserer Arbeit nicht mehr fassen. Man versteht die Zusammenhänge der Eisenbahn nicht und einfache und robuste Lösungen sind unmöglich geworden. Von den Belastungen und Entbehrungen der unregelmässigen Arbeitszeiten zu jeder Tages- und Nachtstunde kann man sich nicht im Entferntesten etwas vorstellen. Wie auch?

Wenn z.B. nach einem Signalfall ein Lokführer wieder auf die Lok soll, um wieder seiner Arbeit nachzugehen, wird dieser Entscheid nicht nur durch eine Person gefällt. Vielmehr bespricht sich der Vorgesetzte mit dem Prüfungsexperten PEX, mit HR und mit QSU-Leuten. Zusammen wird entschieden, das Vorgehen festgelegt und die Verantwortung schön verteilt.
Oder im Digitalisierungsfonds der SBB, wo wir mit den Kollegen der Verhandlungsgemeinschaft und der Spitze der Unternehmung seit nun fünf Jahren nach Chancen und Herausforderungen im Zusammenhang mit der Digitalisierung suchen. Viel Konkretes ist bisher noch nicht fassbar.

Mittlerweile werden die Verwaltungen, Bereiche, Abteilungen und Aufsichtsbehörden immer grösser. Dazu wachsen die Vorgaben, Normen, Regelwerke und Pflichtenhefte. Erfasst wird alles durch Programme, Excel-Tabellen, Statistiken und Umfragen. Und die internen Auswertungen und Kontrollen sind weiter verbreitet denn je.

Der ganze Leerlauf hat bisher nicht gross gestört, da wir an der Basis in Ruhe gelassen wurden und unserer Arbeit nachgehen konnten. Mittlerweile wird von all diesen Abteilungen in unseren Alltag hinein geregelt. In der Folge beginnt der ganze Apparat langsam, aber sicher unseren Betrieb negativ zu beeinflussen. Dies nicht nur mit sogenannten digitalen Lösungen hüben und drüben, sondern auch mit weltfremden Neuerungen wie Digit-by-Digit oder geplanten Rangier-Apps.

Als effizienter Brandbeschleuniger dieser Entwicklung steuert das bürokratische Europa immer mehr neue Regelungen für die Eisenbahnen in rauen Mengen bei. So werden wir als Beispiel die neuen FDV 2024 sehr direkt zu spüren bekommen.

Und jetzt?
Vielleicht ist das alles gar nicht so schlimm. Immerhin generiert diese Entwicklung viele gute Arbeitsplätze mit interessanten Aufgaben, für Akademiker wie auch für Interne. Gute Sozialleistungen und die Möglichkeit von Zeitautonomie und Homeoffice sind inbegriffen. So ist immer mehr zu beobachten, dass auch Lokführer neben dem Fahren sich, zu Recht, ein zweites Standbein in einem Bereich aufbauen, wo wenigstens teilweise den unregelmässigen Arbeitszeiten entkommen werden kann.
Durch die laufende Aufteilung der Verantwortung und die Verknüpfung aller Themen und Problemstellungen wird die Lösungsfindung immer schwieriger. Das fehlende Funktionieren der Ergebnisse wird kaschiert und die gegenseitigen positiven Feedbacks haben etwas Suspektes. Es geht einfach weiter und weiter, und eigentlich sind ja alle glücklich. Bis auf ein

arte

Dokumentarfilm
«Arbeit ohne Sinn»

Der Dokumentarfilm führt uns hinter die glänzenden Unternehmensfassaden und deckt die systemischen Probleme am Arbeitsplatz auf: Überflüssige Meetings, Papierkram und inkompetente Vorgesetzte. Toxische Arbeitsplätze mit sinnlosen Anforderungen beschädigen auf Dauer die Gesundheit. Humorvoll zeigt der Dokumentarfilm, warum wir zulassen, dass unsere Arbeitskraft vergeudet wird.

Arbeit kann erfüllend sein – im Idealfall. Doch ziemlich viele Menschen mit Bürojobs sind in ihrer täglichen Arbeit todunglücklich. Klar, man könnte einwenden, die Unzufriedenheit dieser Angestellten sei hauptsächlich ein Problem der Ersten Welt. Sie haben einen sicheren, körperlich nicht anstrengenden Beruf, der oft auch noch relativ gut bezahlt wird – und auf der Welt gibt es viele Menschen, die in weit grösserem Elend leben. Aber gehört die beispiellose Verschwendung menschlicher Ressourcen nicht trotzdem zu den grossen Dramen unserer Zeit?

"Arbeit ohne Sinn" erforscht die Gründe dafür, warum hochbezahlte Managerinnen und Manager so gerne Phrasen dreschen, abstrusen Managementmethoden folgen und zum Wohl der Aktionärinnen und Aktionäre das Betriebsklima vergiften. Laut einer Untersuchung von Gallup versuchen nur 13 Prozent der arbeitenden Bevölkerung ihren Job gut zu machen. 64 Prozent der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer dagegen ist ihr Job gleichgültig, sie wollen nur mit einem Minimum an Aufwand einigermassen gut durch den Tag kommen. Ganze 25 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten gegen die Firma, bei der sie angestellt sind, weil sie ihre Tätigkeit hassen. Die Zahlen variieren von Land zu Land, aber der Trend lässt sich überall auf der Welt beobachten.

Dass sie in ihrer Arbeit keinen Sinn finden können, macht viele Menschen sogar krank. In der Dokumentation berichten Patientinnen und Patienten mit Burnout von ihren Erfahrungen. Eingeordnet und kommentiert werden deren Aussagen vom verstorbenen Anthropologen und Aktivisten David Graeber und der in Berkeley ansässigen Pionierin der Burnout-Forschung, der Psychologin Christina Maslach.

paar wenige verständnislose Kollegen von der Basis.
Ändern will offensichtlich niemand etwas an der Entwicklung. Solange das Geld noch da ist …

Spaltung der Arbeitnehmer
Uns wird, auch von ganz oben, vorgeworfen, dass wir die Arbeitnehmerschaft in den Unternehmen spalten, wenn wir auch für die Angestellten in Touren zeitgemässe Arbeitsbedingungen fordern und gewisse Entwicklungen kritisieren. Doch im Gegenteil: Durch unsere Forderungen nach einer Anteilnahme aller Angestellten an den Errungenschaften der modernen Arbeitswelt soll gerade diese Spaltung in den Unternehmungen verkleinert werden. Eine Umfrage der SBB von Pro Familia über die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, in welcher nach Kindertagesstätten, nach der Möglichkeit für gezielte Überstunden und der Möglichkeit für Homeoffice gefragt wird, fördert das Verständnis für die anderen Bereiche nicht. Alle diese und mehr Punkte sind wohl systembedingt für das Lokpersonal unerreichbar.
Und wenn man dann von einem Apéro in den Wylerpark ausgeladen wird, da er nur für die «Kolleginnen und Kollegen im Wylerpark und Bollwerk» gilt, offenbart das einiges. Den Dank «für das tägliche Engagement und für deine Leistungen für unsere Kund:innen» kann man sich dann auch gerne schenken.

Es scheint, dass man nicht nur Welten voneinander entfernt ist, sondern ganze Sonnensysteme. Dieses Phänomen ist leider nicht nur Eisenbahnen und Grossbetrieben vorbehalten. Aber es gedeiht dort prächtiger.
Immerhin bestätigt uns diese Entwicklung in der Arbeitswelt, dass die Eisenbahn und das Führen von Zügen zu den sinnvollen Tätigkeiten gehören, was nicht jeder von seiner Arbeit sagen kann.

Gleichheit in der Unternehmung
Dass es je nach Arbeit andere Löhne gibt, kann man begründen, und das beruht auf den ausgeführten Tätigkeiten. Aufgrund der unterschiedlichen Tätigkeiten kann eine Unternehmung auch unterschiedliche Benefits gewähren, wie ein gratis 1.-Klasse-FVP. Wenigstens erhalten alle dieselbe Verbilligung in den Personalrestaurants, wenn man eines erreicht.
Wenn aber einige Angestellte nach der Pensionierung bis zum Lebensende ein 1.-Klasse-FVP geschenkt erhalten, hat das nichts mehr mit einem Benefit aufgrund der Tätigkeit zu tun, da keine zusätzliche Wertschöpfung für die Unternehmung geleistet wird.

Angriff auf TZ-Modell «80/20»

Mit dem Slogan «Mach auch Teilzeit was Grosses» wirbt die SBB und lobpreist sich für «attraktive Vergütungs- und Kompensationsmodelle für die Schichtarbeit». Ein an sich verlockendes Angebot mit jedoch vielen Einschränkungen. *Stephan Wirz, Lokführer Luzern*

Teilzeitarbeit kennt das AZG und die dazugehörige Verordnung nicht. Folglich muss diese auf anderer Stufe und auf mehr oder weniger kreative Art und Weise reglementiert werden. Dies geschieht bei der SBB in deren GAV und weiterführenden Arbeitsanweisungen.

Der gerne zitierte Grundsatz, wonach TZ-Arbeitende gegenüber Vollzeit-Arbeitenden nicht bevorteilt werden dürfen, erschliesst sich mir dahingehend nicht, wer wem wie einen Vorteil verschaffen sollte. Denn wer sich für TZ-Arbeit entscheidet, wird wohl triftige Gründe wie bessere Work-Life-Balance, Familie oder ein Schichtproblem haben, wobei Letzteres wohl eher ein Nichteingestehen der Tatsache ist, dass die immer extremeren Dienste auf Dauer nicht mehr geleistet werden können. Und wohl kaum, um am 24. und/oder 31.12. sicher TZ zu beziehen, notabene zwei gewöhnliche Arbeitstage! Oder TZ-Bezug immer an Samstagen, was die hausgemachte Samstagsproblematik natürlich noch zusätzlich verschärfen würde.

Trotzdem stellt die Arbeitsanweisung P20048686 subtil alle TZ-MAIN diesbezüglich unter Generalverdacht und verbietet vorsichtshalber den TZT-Bezug an genannten Daten und Tagen. Dass man zudem grundsätzlich dem nach betrieblicher Fünftagewoche beschäftigten Personal nicht mal ansatzweise, sprich prozentual einen Teil der TZ-Tage an Wochenenden gewährt, ist auch so eine Auflage, die von den Betroffenen als störend empfunden wird.

Ich beziehe mich nachstehend auf das wohl am häufigsten vom Lokpersonal gewählte TZ-Modell «80/20». Dieses verlangte bis anhin, dass 80% der TZT bis knapp vor Ende November als Wunsch «TZT80» ins SOPRE-Programm eingetragen werden, alternativ – zwecks Beschäftigung CLP – gerne auch auf Papier. Neu per Fplw 22/23 100% SOPRE-Eintrag möglich, ebenso in Papierform, was in dem Fall – leider unausgegoren angedacht – als «Goodies» TZT sowohl in den Sperrzeiten wie Fasnacht, Züri-Fäscht usw. und Wochenenden erlaubt hätte. So viel zum Thema «Gleichbehandlung» oder «Bevorteilung»! Das Anbieten solcher Papier-«Goodies» hat irgendwie etwas Prostituierendes an sich, à la «Ich beschäftige dich, du belohnst mich». Und plötzlich existieren auch wieder Insellösungen pro Depot und Mitarbeitenden. Stehen wir kurz vor der SBB Zentralschweiz AG oder kommt es zur Wiedergeburt der Kreise?

Ebenso neu wie nicht mit den Personalverbänden oder der PeKo vereinbart, wurden plötzlich «Brückentage» definiert, an welchen ebenfalls kein TZ mehr bezogen werden darf. Solche «Brückentage» kennt nur das geruhsam sitzende Büropersonal und wohl kaum das Fahrpersonal. Genauso wenig wird an solchen Brückentagen Mehrverkehr gefahren. Also, was soll der Unsinn? Der 31.7. z.B. ist ein ganz normaler Werktag, 2023 ein Montag und ja, am 1.8. ist Nationalfeiertag. Da ist die Verlockung gross, dass das Büropersonal die «Brücke» macht, was sowohl egal wie legal ist. Ebenso der Freitag nach Auffahrt und Fronleichnam. Aus welchen rationalen Gründen soll dies dem Lokpersonal nicht zugestanden werden?

Es ist gefährlich und verstösst gegen Treu und Glauben, bestehende Vereinbarungen auf solche Art und Weise zu torpedieren und den Arbeitsfrieden vorsätzlich zu gefährden. Leider ist beschriebener Umstand nur einer von weiteren Versuchen, die Zitrone «Lokpersonal» noch weiter auszupressen und zu «versauern».
Darum: Wehret den Anfängen!

Freizeit – oder doch nicht?

Die Freizeit des Lokpersonals richtet sich in der Regel nach dem Dienstplan. So wird die Freizeit anhand der Schichtlage um die Arbeit herum geplant. Dass diese wöchentlich ändert, versteht sich von selbst. *Christof Graf, Vorstand VSLF, Leiter BLS*

So ist z.B. ein regelmässiges Vereinsleben nicht immer möglich. Dass die unregelmässigen Arbeitszeiten aber auch Vorteile bringen, ist natürlich nicht von der Hand zu weisen.
Auch innerhalb eines Dienstes kann die Freizeit eine Rolle spielen. So gibt es sogenannte Kurzpausen, welche bezahlt sind und mindestens 20 Minuten dauern. Diese können von der Zeit und vom Ort her geschoben werden. Ebenso gibt es unbezahlte Pausen, welche mindestens 30 Minuten dauern. Dies ist unbezahlte Zeit und somit Freizeit, welche vom Mitarbeiter nach seinen eigenen Plänen gestaltet werden kann. Es gibt noch gesetzliche Regelungen, wann zwingend eine unbezahlte Pause eingeteilt werden muss.
Besonders im Cargo-Verkehr geht dies vielfach bei der Disposition im laufenden Dienst unter, und Pausen werden ohne Absprache des Mitarbeiters mehrfach geschoben. Dies ist jedoch nur bei einer bezahlten Kurzpause gestattet.

Der VSLF hat bereits eine Eingabe gemacht, um bei Diensten unter acht Stunden nur noch Kurzpausen einzuteilen oder allenfalls generell nur bezahlte Pausen bei Cargo-Diensten zu planen. Auf diese Eingaben wurde von BLS Cargo wie auch von BLS AG aus Kostengründen nicht eingegangen. Jedoch würde diese Lösung die Arbeit der Disposition erheblich erleichtern. Dennoch werden in der Tagesdisposition kurzfristig viele Pausen in Kurzpausen umgewandelt. Die Kosten fallen also dennoch an.

Wir sind uns bewusst, dass es vor allem im Transitverkehr sehr schnell zu grossen Verspätungen kommen kann und es dadurch Änderungen im laufenden Dienst gibt. Doch sind auch in solchen Situationen Regelungen und Weisungen bestmöglich einzuhalten.
Zudem werden Pausenorte ohne Grund verschoben, obwohl der geplante Zug zur geplanten Zeit da ist, diese Leistungen jedoch an andere Mitarbeiter oder externe Dienstleister weitergegeben wurden.
Bei Touren, die durch Zugausfälle oder grosse Verspätungen geändert werden, ist eine einvernehmliche Lösung zu finden.

Auch ist es im Tourendienst so, dass es längere und kürzere Dienste gibt. So kann eine Tour eine Länge von 11 Stunden aufweisen, eine andere aber nur 6,5 Stunden.
Da kann es vorkommen, dass eine kurze Tour von der Tagesdisposition ungefragt um ein bis zwei Stunden verlängert wird. Fragt man nach, kriegt man die Antwort: Ja, dein Dienst ist ja eh schon kurz. Jedoch beginnt nach Dienstschluss bei jedem Dienst die Freizeit der Lokführerin oder des Lokführers, welche er nach seinen Vorstellungen verplanen kann.

Auch kann es vorkommen, dass die Vorplanung ein oder zwei Tage im Voraus anruft, ob man an nächsten Tag einen anderen Dienst übernehmen kann. Dienstanfang oder -schluss kann um mehrere Stunden verschoben sein. Das Verständnis ist nicht immer gross, wenn die Anfrage abgelehnt wird. Aber auch hier ist die Freizeit mit Familie oder Freunden vielfach schon verplant. Viele dieser Anrufe werden auch an den freien Tagen getätigt.

Vermehrt müssen bei der BLS auch zusätzliche Instruktionen wie neue Apps, Fahrzeugerneuerungen, Anschlussgleise, neue Tunnels etc. in der Freizeit gemacht werden. Diese werden wohl mit einer Zeitpauschale vergütet, doch müssen diese in der freien Zeit absolviert werden. Dies ist sicher keine gute Entwicklung und entspricht auch nicht dem heutigen Trend einer ausgeglichenen Work-Life-Balance.

Das Lokpersonal der BLS zeigt sich immer sehr flexibel und unterstützt den Betrieb laufend, damit die Züge pünktlich fahren können. Dies hat der akute Lokführermangel der vergangenen Jahre gezeigt. Flexible Mitarbeiter sind ein unbezahlbares Gut in einer Unternehmung. Doch kann diese Flexibilität schnell verloren gehen, wenn der Eingriff der Unternehmung in die Freizeit zu gross wird.

Montage aus Fotos von: Wikipedia und Markus Leutwyler

Pflegepersonal

Kurzfristige Arbeitszuteilungen.
Vorstand VSLF

Das angedachte Gesetz für das Pflegepersonal zeigt die Belastung von kurzfristigen Arbeitszuteilungen. Folglich ist eine Entschädigung für die kurzfristigen und somit belastenden Anpassungen von Arbeitszeiten sicher richtig und überfällig. Dies insbesondere für den Ausgleich moderner Arbeitsregelungen wie Zeitautonomie und Homeoffice für einen Teil der Angestellten.

Der Bundesrat

Pflegeinitiative: Neues Gesetz und weitere Massnahmen für bessere Arbeitsbedingungen in der Pflege
Bern, 25.01.2023 - Der Bundesrat will die Pflege als wichtigen Pfeiler der medizinischen Versorgung stärken und die Ende 2021 angenommene Pflegeinitiative rasch umsetzen.

Im Mai 2022 hat er dazu bereits eine Ausbildungsoffensive verabschiedet. An seiner Sitzung vom 25. Januar 2023 hat er nun die Ausarbeitung eines neuen Bundesgesetzes sowie weitere Massnahmen in Auftrag gegeben, mit denen die Arbeitsbedingungen verbessert werden sollen.
Damit soll insbesondere die Zahl der frühzeitigen Berufsaustritte reduziert werden.

Neues Gesetz über die anforderungsgerechten Arbeitsbedingungen in der Pflege
Im neuen Bundesgesetz werden all jene Punkte geregelt, die einheitlich für den gesamten Pflegebereich gelten sollen. Dazu gehören etwa strengere Vorgaben zur Erstellung von Dienstplänen.

Häufige kurzfristige und ungeplante Arbeitseinsätze sind für Pflegende sehr belastend und werden auch häufig als Grund genannt, den Pflegeberuf zu verlassen.
Um die Planbarkeit zu erhöhen, sollen Dienstpläne künftig mindestens vier statt bisher zwei Wochen im Voraus festgelegt werden.

Kurzfristige Anpassungen der Dienstpläne sollen zwar weiterhin möglich bleiben. Die Arbeitgeber sollen dann aber verpflichtet werden, Lohnzuschläge zu zahlen. Je kurzfristiger der Arbeitseinsatz ist, desto höher soll der Lohnzuschlag sein. […]

Thurbo

Info Betrieb Thurbo an das Lokpersonal Januar 2023.

Personalsituation und Bezug von Treueprämien- und Zeitsparkonto-Tagen
(Auszug)
Die Einteiler werden immer wieder mit der Frage konfrontiert, ob zusätzliche arbeitsfreie Tage mit Zeitguthaben von Treueprämien- oder Zeitsparkonto-Tagen zusammenhängend bezogen werden können. Leider können diese Wünsche momentan nicht erfüllt werden, da es die Personalsituation nicht zulässt. […] Der Umsetzungsentscheid liegt aber immer in der Verantwortung und Kompetenz des Einteilers. […]
Kurz- und mittelfristige Perspektiven
[…] Des Weiteren haben wir ein paar Interessenten, die sich auf die Stellenausschreibung für ausgebildete Lokführer gemeldet haben. […] Falls sich die Personalsituation wider Erwarten verschärfen sollte, werden alle fahrfähigen Kader vermehrt Fahrleistungen übernehmen. Zusätzlich wird bei Bedarf die Teilnehmerzahl an Instruktionstagen ausgedünnt oder Instruktionstage werden ganz gestrichen resp. verschoben.

Dass Freitage nicht zusammenhängend bezogen werden können, zielt wohl einzig darauf ab, dass Einzelfreitage sehr unbeliebt sind und somit nicht (sofort) bezogen werden. Dies ist eine Möglichkeit, um als Arbeitgeber nicht nein sagen zu müssen, die Tage werden einfach nicht zusammenhängend gewährt. Die Verantwortung wird dem Einteiler gegeben, der zusammen mit dem Lokpersonal das Ganze ausbaden kann.
Weitere Massnahmen zum Abfedern des Unterbestands sind bekannte Klassiker, wie das Streichen oder Verschieben von Instruktionstagen. Offenbar haben Bildungstage beim Lokpersonal bei den Eisenbahnen grundsätzlich tiefe Priorität.
Da die Situation dazu drängt, auch fertig ausgebildete externe Lokführer anzustellen, besteht die Möglichkeit, für diese höhere Löhne zu bezahlen. Dies würde die grossen Unterschiede bei den Löhnen sowohl bei gleichem Dienstalter wie auch allgemein verstärken. Diese Problemstellungen sind bei vielen Bahnen ähnlich und vergleichbar.

Wenn jemand aufgrund seines Wohnortes in der Ostschweiz zu Thurbo wechseln möchte, könnte ein allfälliges obligatorisches Abdecken von mehreren Standorten seine Überlegung negativ beeinflussen. Ebenso die obligatorische Uniformpflicht.
In den Rangierbahnhöfen der SBB sind aufgrund des grossen Personalmangels, welcher sogar den Betriebsablauf störte, finanzielle Entschädigungen ausgerichtet worden. Wenn der Mangel gross genug ist, können offenbar durchaus marktgerechte Zahlungen veranlasst werden. Nachträglich bezeugt dies leider, dass die Problematik zu spät erkannt wird.

Eiszeit bei Thurbo in Rorschach, Januar 2021. Foto: Georg Trüb

Kollegin verlässt Bahn

Fehlende Work-Life-Balance.
HR-Group VSLF

Ein Beispiel, wie der Wunsch nach Teilzeit und die Inflexibilität der Eisenbahnunternehmungen bezüglich Arbeitsteilung ein immer grösser werdendes Problem darstellen. Digitale Programme wie Selbsteinteilung und Tauschbörsen werden dies nicht lösen. Gefragt sind Menschen mit Sozial- und Arbeitskompetenzen in der Einteilung.
Damit die Flexibilität des Personals genutzt werden kann und umgekehrt dass der Arbeitgeber Flexibilität gewährleisten kann , sind breit einsetzbares Personal und ein grosser Personalkörper. Die Zusammenhänge dieser Problemstellung werden verschiedentlich immer noch nicht verstanden. Oftmals werden immer noch isolierte, kurzfristige und vordergründige Einsparungen bevorzugt.

Fabienne Kling (Tschannen), ZP in Biel
Letztes Jahr im November wurde ich Mami eines wunderbaren, lebhaften Jungen. Durch diese wunderbaren Veränderungen in meinem Leben befinden sich mein Berufs- und Privatleben leider nicht mehr im Einklang. Ich möchte meine Familie geniessen, mit meinen 40% wurde ich oft am Wochenende eingeteilt und so ging die Familienzeit verloren. Leider konnten wir keine geeignete Lösung finden.
Daher habe ich mich dazu entschlossen, auf Ende Oktober, nach elf Jahren, die SBB zu verlassen.
Ich durfte in diesen Jahren viele schöne Momente erleben, viele tolle Menschen kennen lernen und habe viele schöne Augenblicke erlebt.
Alles Gute und wer weiss, vielleicht trifft man sich mal wieder.

Einfach mal danke sagen

In der Zentralschweiz wurde das Programm AVANTI beinahe vollumfänglich auf allen Depots und Rayons umgesetzt, die Zufriedenheit des Lokpersonals stieg deutlich.
Raoul Fassbind, Sektionspräsident Luzern-Gotthard

Das Projekt AVANTI ist aus der Optimierung der Aus- und Weiterbildung des Lokpersonals ZWALP weiterentwickelt worden. Im Kern hat es zum Ziel, dass die Fahrzeug- und Streckenrayons verschiedener nahegelegener Standorte harmonisiert werden und das Lokpersonal einen einheitlicheren Bildungs- und Kenntnisstand erreicht. Dies fördert in erster Linie die Flexibilität bei Betriebsstörungen, bei Baustellen und bei Personalengpässen. Als Zückerchen bringt es nebenbei abwechslungsreichere Arbeit für die Angestellten im Führerstand.

Entgegen der gesamtschweizerischen Lösung, welche ab dem Jahr 2023 in die Umsetzung gelangt, eilte die Zentralschweiz bereits ein Jahr früher voraus und führte so als einzige Region AVANTI für das gesamte Lokpersonal nach dem eigentlichen Kerngedanken ein. Und dafür möchte ich mich bedanken! Der Wert dieser Optimierung wird einem erst richtig bewusst, wenn man als Kontrast die Lösung für die restliche Schweiz hinzuzieht.

Gesamtschweizerisch besteht die Absicht, einzelnen Freiwilligen für spezifische Standorte unter gewissen Voraussetzungen die Rayonaufwertung zu ermöglichen. Diese Rayons sollen sich am Ausbildungsmodell orientieren, leider gehen dabei aber betrieblich sinnvolle Lösungen vergessen. Und vor allem geht vergessen, dass diverse Standorte aufgrund der Verteilung der Arbeit an mehrere Bahnunternehmen etliche Leistungen und Strecken verloren haben. Und dementsprechend Attraktivität einbüssten beziehungsweise sich im Arbeitsalltag immer ähnlicher wurden. Die freiwillige Ausbildung auf einem fremden Standortrayon bringt also nicht zwingend die erwartete Abwechslung, dafür aber die vom Unternehmen erhoffte Flexibilität im ganz kleinen Rahmen. Aber es ist jedem selbst überlassen, inwiefern das Privatfahrzeug der Unternehmung zur Verfügung gestellt wird.

Nicht ganz überraschend ist der Rücklauf auf das Projekt AVANTI dermassen gering, dass man es durchaus als gescheitert bezeichnen darf; oder wenigstens als stark optimierungsfähig. Aber ob dies angesichts der Problematiken verzettelter Bahnproduktionen überhaupt noch sinnhaft zu gestalten ist, zweifle ich stark an. Vielleicht ist es aber auch nicht im Interesse der Unternehmung, gesamtheitlichere Ansätze einzuführen.

Und gerade deshalb möchte ich mich nochmals bedanken. Für die Art der Umsetzung von AVANTI in der Zentralschweiz und für die Möglichkeit dazu; also vor allem dazu, dass die Depots der Zentralschweiz gerade noch genügend sich ergänzende und aufwertende Strecken und Fahrzeuge im Angebot hatten, sodass AVANTI überhaupt einen Mehrwert bieten konnte.

Foto: Bigna Reinau

Lohnsystem SBB Cargo

Hubert Giger, Präsident VSLF & Martin Geiger, Vorstand VSLF

Nach einem «finalen» Treffen mit SBB HR und SBB Cargo Mitte Mai 2023 präsentiert sich die Lage wie folgt:

- Das Lohnsystem der SBB wurde bei Cargo übernommen, inkl. des schnelleren Aufstiegs für die Lokführer Kat. B. Es ist gut, dass die Lösung auch bei Cargo vollzogen wird.
- Die Übernahme des Lokpersonals Kat. ins Anforderungsniveau H wurde durch verschiedene Aussagen relativiert, dass «grundsätzlich» das Anforderungsniveau G richtig wäre. Diese Fragestellung konnte am Treffen insofern geklärt werden, als somit das Lokpersonal Kat. B nicht nur mit drei Zusatzmodulen, sondern auch, wenn aus betrieblichen oder organisatorischen Gründen die Module nicht instruiert werden, das AN H gilt.
- Mit der Verhandlung der Berufsbilder bei SBB Cargo konnten besonders für die Lokführer Kat. B100 deutliche Verbesserungen erreicht werden. Das war notwendig und ist positiv zu werten.
- Die zusätzlichen Module werden beim Lokpersonal Kat. B nicht gesondert entschädigt und gelten als im AN H inbegriffen. Dieser Punkt konnte nicht korrigiert werden. Der VSLF hat, auch mithilfe der Verhandlungsgemeinschaft, die Forderung vergebens eingegeben. Wir konnten unser Ziel nicht erreichen.

Dass viele Lokführer infolge fehlender Entschädigung den Zusatz zum Arbeitsvertrag nicht unterschrieben haben, kann nachvollzogen werden. Die Entschädigung für die Module konnten wir nicht erreichen.
Für die Zukunft wichtig ist die Klärung der Frage, ob der Lokführer Kat. B auch ohne die Module im Grundsatz im AN H zu liegen kommt. Hier erhielten wir eine Bestätigung von SBB Cargo. Mit diesem Grundsatz können die Zusagen zur Lokführerkurve im alten GAV auch bei SBB Cargo für die Zukunft gesichert werden.

Digitale SBB-Kaderkonferenz 2023

Botschafter, Coaches, Promotoren. *Technikgruppe VSLF*

Die SBB-Konferenz mit Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar und CEO Vincent Ducrot stand unter dem Motto «#OneSBB – ich übernehme Verantwortung».
In zwei Gesprächsrunden werden Mitglieder der Konzernleitung und Topkader ausserdem über die beiden Fragestellungen «Wie können wir einen sicheren Bahnbetrieb gewährleisten?» und «Wie können wir effizienter arbeiten?» diskutieren.

Als Sozialpartner der SBB und als Berufsverband einer der grössten Berufsgruppen bei der SBB mit rund 12% der Angestellten finden wir die Fragestellungen gut und treffend gewählt. Lösungen gibt es, es stellt sich einfach die Anschlussfrage, ob diese überhaupt von vielen Angestellten gewünscht sind.

Als ein Ziel in Richtung OneSBB wird folgender Weg vorgegeben:

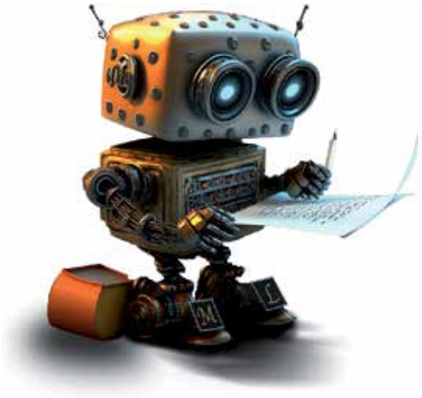
- Wir setzen die Leadership-Arbeit fort und stellen top down sicher, dass alle die Zielsetzung verstehen und OneSBB mittragen.
- Wir rekrutieren rund 40 OneSBB Coaches in den Regionen und bauen ein flächendeckendes Netzwerk auf, welches die Inhalte von OneSBB bottom up implementiert.
- Wir bieten eine pragmatische, einfach nutzbare Toolbox an, die Transparenz schafft, befähigt und unterstützt: Selfservice & begleitetes Angebot.

Aus diesem Grund werden 40, 50 oder vielleicht 60 Botschafter, sogenannte Coaches, eingesetzt, welche diese Gedanken nach aussen tragen.

Frühere Botschafter bei der SBB
Die Idee mit den Promotoren kam unter Philippe Gauderon, damaliger Leiter Operating, im August 2006 von der SR Technics. Ziel des Projektes war es, die allgemein bekannte OP (Operation SBB P) Kultur (Esprit) zu erreichen.
Die Promotoren wurden durch die Bereichsleiter (OP-ZF: Walter Hofstetter) an der Basis rekrutiert. Bei OP-ZF wurden am 31. August 2006 ca. 40 Promotoren bestimmt und erhielten eine zweitägige Ausbildung im AZL Löwenberg.
Die Rolle der Promotoren war es, Informationsempfänger bzw. -geber zu sein, als Botschafter positive Geschichten und Beispiele glaubwürdig weiterzugeben und als Querdenker aktiv Vorschläge direkt an die Linie weiterzugeben.
Später wurde das Projekt «Promotoren» in das Projekt «Forum» umgewandelt und alles versandete 2010/11.

Grüsse vom Roboter

Digitale Worthülsen. *Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio*



Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Wir freuen uns, Ihnen die neuste Ausgabe des LocoFolio vorzustellen! In diesem Heft haben wir eine Reihe spannender Themen zusammengestellt, die auf unsere Branche bezogen sind. Von Änderungsprozessen in der Technologie von Lokomotiven bis hin zu neueren Gesetzen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Zügen haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, unseren Mitgliedern aktuelle Informationen an die Hand zu geben. Darüber hinaus bietet das Heft Einblicke in bestimmte Aspekte des modernen Bahnverkehrs und die Einhaltung von Qualitätsstandards …

So, Schnauze jetzt! Schreibt so ein Leutwyler? Sicher nicht! Dieses Oberblabla hat der viel diskutierte Chatbot «ChatGPT» ausgespuckt. Der Auftrag an ihn: «Schreib ein Editorial fürs LocoFolio.» Ich staune ja wirklich, wie schwatzhaft das Ding ist und mit welcher Selbstverständlichkeit es den grössten Müll von sich gibt. Wobei …
Irgendwie erinnern mich diese gedroschenen Phrasen sehr stark an ganz ernst gemeinte Texte, die man sonst so zu lesen bekommt. Z.B. auf Websites oder in Broschüren.

Quiz
Machen wir den Test: Finde heraus, welche Texte offiziell publiziert wurden und welche von ChatGPT herbeifantasiert wurden!

- A: «XY ist ein innovatives Technologieunternehmen, das den Traum der massgeschneiderten Mobilität in die Realität umsetzt.»
- B: «Viele von uns wollen eine klimafreundliche Zukunft. Doch wie lässt sich dieses Ziel erreichen? Eine Schlüsselrolle spielt die Mobilität. Denn für XY hat Nachhaltigkeit höchste Priorität.»
- C: «Unser Ziel ist es, die Mobilität für alle zugänglich, benutzerfreundlich, effizient und vor allem nachhaltig zu gestalten.»
- D: «Standards und Anforderungen ändern sich – sind Sie fit für die Zukunft?»
- E: «XY bietet eine Reihe von Komponenten und Systemen an. Lösungen, mit denen Sie die Anforderungen sowohl auf europäischer als auch auf globaler Ebene erfüllen können.»
- F: «Company XY is a true leader in the transportation sector, driven by a passion for innovation, customer service, and sustainability.»
- G: «Für Kunden, die sich auf Zuverlässigkeit, Präzision und einen erstklassigen Service verlassen können.»
- H: «Durch die Herstellung von langlebigen und hochwertigen Produkten trägt das Unternehmen auch dazu bei, den Konsum zu reduzieren und die Umweltbelastung zu minimieren.»
- I: «Wir wenden inklusive Praktiken an und schaffen eine Arbeitsumgebung, die die Fähigkeiten und Talente aller Mitarbeitenden schätzt und fördert.»
- J: «XY fördert eine inklusive Zusammenarbeit und stärkt durch Vielfalt in den Teams ihre Verantwortung für die soziale Nachhaltigkeit.»
- K: «XY is in excellent position to shape tomorrow's mobility: efficient, sustainable and connected!»
- L: «Insgesamt bietet ETCS viele Vorteile für den europäischen Bahnverkehr. Durch die Verbesserung der Sicherheit und Effizienz können sowohl Betreiber als auch Passagiere von einem zuverlässigeren und kosteneffizienteren Verkehrssystem profitieren.»

Die Liste liesse sich noch beliebig weiterführen. Die Lösungen findest du auf der Seite 71. Und? Wie oft lagst du richtig? Gar nicht mal so einfach, oder?
Mag sein, dass künstliche Intelligenz dereinst unseren Beruf verändern oder gar abschaffen wird. Doch vorher wird sie mit Sicherheit etliche andere Berufszweige bedrohen, wo vor allem heisse Luft und rhetorisches Styropor produziert werden!

Super-Züge

Technikgruppe VSLF

Lokführer in Zürich und Altstetten gesucht für das Fahren mit ICE/TGV/Railjet/Gotthardtunnel und Westschweiz. Wow! Doch offenbar hat man Mühe, Interessierte zu finden.

Bedingung sind erhöhte Flexibilität, mindestens 80% Tätigkeit als Lokführer und mehrjährige Verpflichtung. Alles Punkte, welche je länger, je weniger gefragt sind. Allfällige Belastungen durch Einschränkungen bei der Ferienwahl und vermehrtes Abtauschen von Diensten ist nicht erwähnt. Auch stellt sich die Frage, ob man dann einfach vermehrt nur noch auf seiner Super-Kiste sitzt.

SBB CFF FFS
Interne Ausschreibung Gruppe 4 / HVZ in Zürich
Ausschliesslich für die Standorte Zürich und Altstetten
DB/ICE – Gruppe Zürich
Neue Lokführerinnen und Lokführer gesucht
Ausschreibung TGV Zürich
Interne Ausschreibung Westschweiz
zur Ergänzung der Gruppe 2 in Zürich , und der Reserve
Ausschliesslich für die Standorte Zürich und Altstetten
Ausschreibung in Zürich für die GBT-Gruppe
Railjet - Gruppe Zürich
Neue Lokführerinnen und Lokführer gesucht

Prost!

Einladung. *Daniel Hurter, Lokführer Zürich*

Anfang Mai erhielten alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB-Division Produktion Personenverkehr eine Einladung für einen Apéro als Dank für ihr Engagement und ihre Leistungen zugunsten der Kundinnen und Kunden der SBB.

Bei den Eingeladenen – oder sollte man besser von vermeintlich Eingeladenen sprechen? – löste diese Einladung je nach Temperament und persönlicher Einstellung Freude oder Überraschung aus. Bei denjenigen dagegen, die sich im Laufe ihrer vielen Dienstjahre eine gesunde Grundskepsis zugelegt haben, überwog jedoch eher das Misstrauen. Warum wollen auf einmal die Wylerpark-Kapitäne und -Kapitäninnen ihre Liebe zu den immer noch zu zahlreichen und immer noch zu teuren und immer noch zu ineffizienten humanen Ressourcen draussen in der Fläche entdeckt haben? Genau die Personen, deren Wortschatz, wenn sie denn einmal die geschützten Räume ihrer Verwaltungsoasen verlassen, auf die Worte Optimierung, Digitalisierung, Rationalisierung zusammenschrumpft sind – vom antrainierten zusätzlichen PR-Worthülsen-Geschwurbel natürlich einmal abgesehen –, sollten nun ihre sicheren Abwehrmauern schleifen und sich Individuen ins Haus holen, die darüber berichten könnten, was abläuft und wie sich die Kunden äussern, wenn wieder einmal ein Stellwerk spukt, eine Weiche zickt oder ein Fahrzeug bockt.

Nun, die dienstliche Lebenserfahrung sollte uns nicht getäuscht haben, nur wenige Stunden nach dem Mail mit der Einladung erreichte uns ein weiteres Mail, das die vermeintlich aus den Fugen geratene saubere Trennung zwischen Hochglanz-Teppichetage und dem weniger glänzenden Alltagsgeschäft wieder ins Lot brachte.

Nun ist auch klargestellt, wessen Engagement und Leistungen die Kundinnen und Kunden ihre mehr oder weniger pünktliche Reise zu verdanken haben. Der Einsatz des Personals an der Front ist jedenfalls unmassgeblich. Denken wir daran, wenn wir das nächste Mal eine Anfrage für eine Dienstausdehnung oder einen zusätzlichen Arbeitstag erhalten (die Situation beim Lokpersonal bewegt sich übrigens wieder Richtung Unterbestand). Nehmen wir uns lieber Zeit für einen privaten – und selbstverständlich auch privat bezahlten – Apéro.

Ach ja, eine kleine – natürlich verbale – Handreichung des Leiters Produktion Personenverkehr gab es zum Schluss dann doch noch: «Ich freue mich, dich hoffentlich bald ein andermal zu treffen.» Ob wir uns darüber ebenso freuen, lassen wir einmal offen.

Deine Reise – unser Ansporn – unser Stolz.

Einladung zum Wylerpark-Apéro vom 7. Juni 2023.

Lieber Daniel

Dein tägliches Engagement und deine Leistungen für unsere Kund:innen erfüllen uns mit Stolz.
Dafür möchten wir uns bei dir im Rahmen eines Apéros herzlich bedanken und mit dir anstossen.

Mittwoch, 7. Juni 2023 zwischen 16.15 und 19.00 Uhr.
Auf der Terrasse des Wylerparks.

Die Geschäftsleitung Produktion Personenverkehr freut sich auf das gemütlich
persönlichen Austausch.

Eine Anmeldung ist nicht notwendig.

Beste Grüsse

Korrigendum: Einladung zum Wylerpark-Apéro vom 7. Juni 2023.

Lieber Daniel

Wir möchten uns in aller Form entschuldigen, dass irrtümlicherweise die Einladung an alle Mitarbeitenden der Division Produktion Personenverkehr versandt wurde, anstatt nur an die Kolleginnen und Kollegen im Wylerpark und Bollwerk.
Die Einladung gilt nur für die Mitarbeitenden der Standorte Wylerpark und Bollwerk.

Dies hindert mich nicht daran, dir für dein tägliches Engagement und für deine Leistungen für unsere Kund:innen zu danken.

Ich freue mich, dich hoffentlich bald ein andermal zu treffen.

Fahrzeugkurse

Stephan Wirz, Lokführer Luzern

Sparpotenzial Praxisfahrten?
Bis anhin beinhalteten Fahrzeugkurse für ausgebildetes Fahrpersonal nebst Theorie und Störungsmanagement auch (Extra-) Fahrten am letzten Kurstag. Während dieser konnten jeweils auch Handlungen geübt werden, welche bei fahrplanmässigen Zügen normalerweise nicht ohne Weiteres möglich sind.
Nun wurde anscheinend ein Sparpotenzial entdeckt, indem diese Praxisfahrten während eingeteilter Fahrleistungen auf kommerziellen Zügen absolviert werden. Dies führt dazu, dass meist bereits verplante Touren dem eingeteilten Lokpersonal weggenommen werden, für dieses andere Arbeit gefunden und das Personal entsprechend benachrichtigt werden muss. Dass insgesamt aufgrund des Mehraufwandes mehrerer involvierter Stellen wohl nur wenig gespart wird, sondern Kosten nur versteckt bzw. verlagert werden, ist anzunehmen. Der Missmut, welcher sowohl Ausbildnern wie auch Einteilern wegen solcher Tourenmanöver entgegenschlägt, ist vorprogrammiert. Auch schreckt man nicht davor zurück, depotfremde Touren bzw. Züge zu «belasten».
Anschliessend haben sich die Neo-Fahrzeugkundigen nochmals selbstständig auf Züge mit entsprechendem Rollmaterial (sofern denn überhaupt eingesetzt) zu begeben, um sich weiter in der Praxis zu üben. Dabei wird wiederum nichtsahnendes Fahrpersonal gestört und unnötig Unruhe bei allen Beteiligten erzeugt.
Ausbildung kostet nun einmal und ist vorausschauend kostenwahr zu budgetieren. Wer an einer umfassenden Instruktion spart, gefährdet vorsätzlich die Sicherheit des Personals, der Reisenden und des Rollmaterials. Ob sich das auszahlt, ist fraglich.

Rheineck – Walzenhausen – München

Zwischen Rheineck am alten Rhein und dem ausserrhodischen Walzenhausen verkehrt eine Zahnradbahn, welche nur ein einziges Fahrzeug hat. *Technikgruppe VSLF*

Die Gemeinsamkeit mit den vorbeibrausenden Eurocitys von Zürich nach München ist, dass die Giruno-Fahrzeuge auch nicht ersetzt werden können, wenn ein Fahrzeug ausfällt.
Dies ist so, weil es nur so viele Fahrzeuge gibt, wie es Leistungen zu fahren hat. Im Gegensatz zur kleinen, isolierten Zahnradbahn möchte man meinen, bei der grossen Bahn gäbe es Möglichkeiten, dies zu verhindern.
Interessanterweise werden die Fahrzeuge, je mehr europäische Normen sie erfüllen, immer weniger interoperabel einsetzbar. Nicht nur grenzüberschreitend, sondern auch innerhalb der Schweiz.
Einen Vorteil gibt es, wenn nur wenige Fahrzeuge vorhanden sind und diese somit nur durch wenig Personal bedient werden: Die Führerstände sind deutlich sauberer und gepflegter.

«Blick», 24.12.2022:
Weil die Eurocitys von München nach Zürich oft verspätet in der Schweiz ankommen, müssen sie anderen Zügen den Vortritt lassen. Die Verspätung wird so gross, dass die SBB die Verbindungen gleich aus dem Fahrplan verbannen.

Sendung Top News:
80% der Eurocity-Züge München–Zürich kommen verspätet an
Im Durchschnitt warten Pendler am Bahnhof St. Gallen 18 Minuten länger, als im Fahrplan angegeben ist. Laut SBB liegt das daran, dass die Züge aus München schon verspätet in der Schweiz ankommen.

THURBO

Interoperabilität mit der S7.
Technikgruppe VSLF

Thurbo wird oft beneidet, weil sie innert einer Minute in St. Margrethen den Lokführer- und Systemwechsel für die Fahrt nach dem Vorarlberg vollbringen.
Die Fahrzeuge sind ohne ETCS und trotzdem auf hohem Niveau sicher unterwegs.
Seit Dezember 2021 verkehrt an den Wochenenden die neue S7 ohne umzusteigen von Romanshorn über Bregenz nach Lindau-Reutin. Die offizielle Eröffnung der neuen Linie erfolgte pandemiebedingt erst am Samstag, 26. März 2022.
Die Besteller aus Bayern, Österreich und der Schweiz sehen zusammen mit ÖBB und Thurbo vor, die S7 ab Dezember 2023 täglich bis Lindau-Insel zu verlängern.

Bild: Thurbo auf der Rheinbrücke bei St. Margarethen (mit freundlicher Genehmigung)

Wirtschaftlich sinnvolle Bahnproduktion bei der SBB

Fragen an die SBB zum Mehrbahnen-Kooperationsmodell. *Strategiegruppe VSLF*

Da der VSLF Mängel am Mehrbahnen-Kooperationsmodell im Fernverkehr erkennt, baten wir mit einigen kritischen Fragen an den Verwaltungsrat der SBB, die Divisionen Markt Personenverkehr (MP) und Produktion Personenverkehr (PP) sowie die Zugführung und Rangier (ZFR) um Stellungnahme.
Die gesamte Eingabe ist auf der Website des VSLF unter **vslf.com/info/projekte/fv-konzession** zu finden.

Rückantwortschreiben des VSLF an die SBB:
Beim Studium der von der Division MP erhaltenen Antwort stellen wir grundsätzlich fest, dass die aus unserer Sicht problematischen Fragestellungen von der SBB nicht als solche geteilt werden oder aus Sicht der SBB als erfüllt und geregelt betrachtet werden. Folglich haben sich daraus keine konkreten Massnahmen oder zu vertiefende Punkte ergeben. Dieses Vorgehen ordnen wir als wenig zielführend ein und teilen Ihnen deshalb unsere Fazits aus dem Antwortschreiben mit.

Glarnerland. Foto: Stefan Gall

Fazit zu Feststellung 1
Problemstellung: Die produktive Einsatzplanung des Lokpersonals in der Südostschweiz und anderen Regionen wird mit der immer weiteren Aufteilung und Neulegung der Verkehre zunehmend erschwert.
Als Kernaufgabe und Kernkompetenz der Bahnproduktion hat diese innerhalb der festgelegten Betreibermodelle eine möglichst effiziente und qualitativ hochstehende Produktion sicherzustellen. So wird bezüglich Tourenbildung auf die Differenzen bei Arbeitsmodellen und BAR-Regelungen hingewiesen, welche die Symbiose beim Personaleinsatz verunmöglichen sollen. Eine Annäherung wurde ausser bei den Verhandlungen zum Produktionspool Erstfeld jedoch auch nie gesucht.
Damit die Bahnproduktion die Betreibermodelle anforderungsgerecht produzieren kann, ist ein vermehrter gemischter Einsatz des Lokpersonals jedoch unabdingbar.
Die ungünstige Kostenstruktur der SBB scheint jedoch einen vermehrten gemischten Einsatz beim Lokpersonal zu verhindern. Es stellt sich die Frage, warum es die SBB nicht schafft, tiefere Stundenansätze beim SBB-Lokpersonal zu gewährleisten. Hier bestehen gegenüber den Konzerngesellschaften klare Nachteile. Mitarbeitende aus dem Finanzbereich der SBB stützen diese Einschätzung.
Zudem betrachten wir den Einbezug der Sozialpartner bei fertigen Betriebskonzepten auch zukünftig für beide Seiten wohl eher als Zeitverschwendung.

Fazit zu Feststellung 2
Problemstellung: Rückblickend auf die vergangenen Jahre kann festgestellt werden, dass durch die Kooperationen im Regional- und Fernverkehr an diversen Depotstandorten grosse Einschränkungen in der Tourenbildung und der Dienstplangestaltung entstanden sind, die sich in erster Linie negativ auf die Produktivität und die Flexibilität auswirken, aber auch tiefere Attraktivität aufgrund reduzierter Abwechslung und erhöhter Monotonie.

Unterschiedliche Anforderungen an die Produktionsbereiche sollen sich unter anderem in unterschiedlichen BAR-Regelungen darstellen. Innerhalb dieser Rahmenbedingungen streben die Bereiche der Bahnproduktion der SBB nach nutzbaren Synergieeffekten.
Dass auch innerhalb der bestehenden Arbeitszeit und BAR-Regelungen der verschiedenen EVU finanziell und operativ sinnvolle Synergieeffekte angestrebt werden sollen, zeigt sich in der Praxis jedoch eben gerade nicht.
Dass das Verschieben von Linien zwischen Unternehmen nicht zu Doppelspurigkeiten oder Produktivitätsverlusten führen müssen, ist insofern richtig, als zahlreiche Doppelspurigkeiten bereits bestehen und zukünftig durch alleiniges Verschieben nicht mehr wesentlich ändern.
Mit der Aussage, dass es bei erkennbaren Doppelspurigkeiten die Aufgabe der Bahnproduktion wäre, mit sinnvollen Anpassungen der eigenen Produktionskonzepte eine Kompensation zu erreichen, deutet MP in erster Linie ganz grundlegend auf zusätzliche Sparmassnahmen in der eigenen Unternehmung hin. Das ist das präzise Gegenteil einer Kooperation auf Stufe Lokpersonal. Dass dies aufgrund der zerstückelten Produktionen mittlerweile aber gar nicht mehr so einfach ist, erkennt unter anderem die Planung ZFR aktuell. Und dass hierzu die Sozialpartner involviert würden, ist wohl der Situation geschuldet, dass ohne deren Einverständnis bestimmte Verschlechterungen nicht möglich wären oder ihr Widerstand zu erwarten ist.

Fazit zu Feststellung 3
Problemstellung: Der Regionalverkehr hat bei der SBB einen zu geringen Stellenwert, da im Regionalverkehr kein Gewinn erwirtschaftet werden darf. Der Wert der Regionalverkehrsleistungen für eine optimale Tourenbildung, als Ergänzung zu den Leistungen des Fernverkehrs, oder für eine wirtschaftliche Grösse eines Depotstandortes wird von der SBB nicht erkannt. Reine Fernverkehrstouren beim Lokpersonal sind in aller Regel kaum produktiv zu gestalten. Kürzere Arbeitsleistungen aus dem Regionalverkehr sind für eine optimale und wirtschaftliche Tourenbildung unverzichtbar.

Die Aussage, dass der Regionalverkehr für die SBB einen zentralen Pfeiler in der Unternehmensstrategie darstellt, nehmen wir erfreut zur Kenntnis.
Ebenso wie die Bestätigung, dass der Regionalverkehr wesentlich dazu beiträgt, dass in der Verbundproduktion mit dem Fernverkehr eine hohe Effizienz des Ressourceneinsatzes ermöglicht wird, und er für die Mitarbeitenden attraktive und abwechslungsreiche Berufsbilder und Einsatzkonzepte ermöglicht.
Dass diese Verbundproduktion nicht über die Unternehmensgrenzen mit anderen EVU und noch nicht einmal mit den eigenen Tochterfirmen vollzogen wird, widerspricht der Aussage mit Blick auf die Effizienz des Ressourceneinsatzes. Dieser Effekt verstärkt sich noch, wenn die Aufteilung von Rangierarbeiten auf mehrere Berufsgruppen hinzugezogen wird.
Dass die SBB allerdings seit Jahren für ihre Tochterfirmen und andere EVU unproduktive Restleistungen übernimmt und Ressourcen bereithält, stellt eine Quersubventionierung dar, welche die Bahnproduktion der SBB zusätzlich verteuert. Dies ist mit ein Grund, weshalb die SBB laufend Leistungen im Regionalverkehr und Fernverkehr verliert.

Fazit zu Feststellung 4
Problemstellung: Die Kooperationen mit der TPF in Fribourg, der TRN in Neuchâtel, mit der RegionAlps im Wallis, mit der BLS um Bern und mit Thurbo und SOB in der Ostschweiz führen in mehreren Regionen der Schweiz dazu, dass durch die operative Aufteilung der Leistungen verschiedene SBB-Depotstandorte stark an Produktivität und Attraktivität verloren haben und weiter verlieren werden.
Mit dem Projekt AVANTI wird versucht, die drohenden Unproduktivitäten und den Attraktivitätsverlust im kleinen Umfang zu kompensieren. Der minimale Rücklauf führt zudem dazu, dass die Einteilungen zusätzlich belastet werden. Der minimale Rücklauf steht aber vielleicht auch im Zusammenhang damit, dass an verschiedenen Standorten von SBB PP dem Lokpersonal entgegen Konzernweisung bestehende Kundigkeiten aus dem Streckenrayon gestrichen wurden.

Dass erste Erkenntnisse darauf hinweisen sollen, dass die gezielte Zusammenarbeit auf der gesamten Wertschöpfungskette nicht zu Doppelspurigkeiten führen würden und Ressourcen zielgerichtet eingesetzt sind, lässt den Verdacht aufkommen, dass die Messparameter zu grosszügig kalkuliert wurden. Vergleiche in den Einteilungen der diversen Depots und Bahnen legen dar, dass eben genau Doppelspurigkeiten und unnötige Personalverschiebungen bestehen und offensichtlich nicht erkannt werden. Wir sind unabdingbar von der notwendigen Zusammenarbeit beim Einsatz des Lokpersonals überzeugt.

Dass die gemeinsam mit den Sozialpartnern entwickelte neue Zweitausbildung Lokpersonal ZWALP wichtig für die Zukunft ist, bestätigen wir. Mit dem Projekt AVANTI, das die Bereitschaft des Einsatzes an mehreren Standorten zur Bedingung hat, werden die Vorteile von ZWALP wiederum zunichtegemacht. Die versprochene Abwechslung soll durch zusätzliche Flexibilität erkauft werden; zudem sind die Depotrayons immer ähnlicher geworden, was die versprochene Abwechslung stark relativiert. Bei einem Rücklauf von lediglich 8% lässt sich darlegen, dass 92% des Lokpersonals von SBB ZFR den Mehrwert von AVANTI nicht erkennt oder davon nicht profitiert.

Zusätzlich werden sich ergänzende logische Personaleinsätze an benachbarten Depotstandorten durch AVANTI und die Rayon-Kreise verunmöglicht. Eine Harmonisierung nahegelegener Standorte würde hier deutliche Entlastung bringen.

Zusammenfassung
Aus Sicht VSLF ist der aktuelle Weg der SBB in Bezug auf die Zusammenarbeit mit den Tochterfirmen und anderen EVU nicht wirtschaftlich und doppelspurig. Wir müssen davon ausgehen, dass dies den vielen beteiligten Bereichen mit unpräzisen Zuständigkeiten und diffusen Verantwortlichkeiten geschuldet ist und dies ohne zusätzliche richtungsweisende Entscheide und Strategien so Fortbestand haben wird.
Die Antworten der SBB haben uns dies so bestätigt.

Die Faktoren «attraktive Arbeitsplätze für zukünftige Lokomotivführer/innen», «deutlicher Spardruck der öffentlichen Hand» und «unternehmerisches Denken und Handeln» könnten Faktoren sein, welche es erlauben oder erfordern, neue Wege zu beschreiten.

Fehlende Kundigkeiten

Nach einem Personenunfall Anfang Jahr am Walensee war die Strecke zwischen Ziegelbrücke und Weesen, wie meistens, für alle Züge und für unbestimmte Zeit gesperrt. Es kamen die vorhergesehenen Konzepte zur Anwendung, so auch die Umleitung von Zügen Zürich–Chur und Zürich–Buchs SG–Österreich über St. Margrethen.
In der Meldung von SBB Infrastruktur zum Ereignis ist zu lesen, dass «die Kundigkeiten der Lokführer SBB-P via St. Margrethen eingeschränkt sind (Extrazüge bzw. Umleitungen FV-Züge)». Dies geschieht nach jeder Umleitung von Zügen und zeigt die Grenzen von automatischen Trasseeplanungen und digitalen Lösungen schonungslos.
Die seit Jahren bemängelte Einschränkung der Kundigkeiten des Lokpersonals auf Strecken und Fahrzeugen reduziert nicht nur die Wirtschaftlichkeit und flexible Arbeitseinsätze, sondern auch die Beherrschung von Störungen. Und die Attraktivität für aktuelle und zukünftige Lokführer.

www.vslf.com >
- *Bericht des VSLF zu möglichen Auswirkungen der Neuvergabe der Fernverkehrskonzessionen durch das Bundesamt für Verkehr BAV*
  > info/projekte/fv-konzession
- *Kurzfassung des «Berichts des VSLF zu möglichen Auswirkungen der Neuvergabe der Fernverkehrskonzessionen durch das Bundesamt für Verkehr BAV», publiziert im LocoFolio 2/2017 / Seite 8*
  > files/images/info/locofolio/2017/Lofo172_D.pdf
- *24 Jahre Bahnreform Problempunkte und operative Herausforderungen für die SBB – ein Lagebericht, publiziert im LocoFolio 2/2022 / Seite 70*
  > files/images/info/locofolio/2022/LoFo222_d.pdf

Austausch mit Thurbo

Technikgruppe VSLF

Thurbo in der ganzen Schweiz
Thurbo-Züge in Olten und Zürich Löwenstrasse. Haben sich die Züge verfahren? Sind es Versuchsfahrten?
Nein, fahrplanmässige Einsätze mit SBB- und Thurbo-Lokführern. Thurbo-Lokführer fahren auch mit SBB-Bombi-Zügen. Und SBB-Lokführer mit Thurbo-GTW.
Von wegen *«Es ist nicht möglich»*.
Ein gemischter Einsatz von Fahrzeugen und Lokführern ist möglich und effizient. Und mit mehr flexibler einsetzbarem Personal an Standorten mit mehr Mitarbeitern kann man auch zeitlich flexibler auf das Personal eingehen. Und das ist gefragt.

Lokführer-Austausch zwischen den Bahnen

Technikgruppe VSLF

Die Zusammenarbeit von Personal aus unterschiedlichen EVU funktioniert in der Praxis durchaus:
- SBB Personenverkehr – railCare: Zusammenarbeit funktioniert
- SBB Personenverkehr – TILO: Zusammenarbeit funktioniert
- SBB Personenverkehr – RegionAlps: Zusammenarbeit funktioniert
- SBB Personenverkehr – SBB Cargo: Zusammenarbeit funktioniert nur manchmal

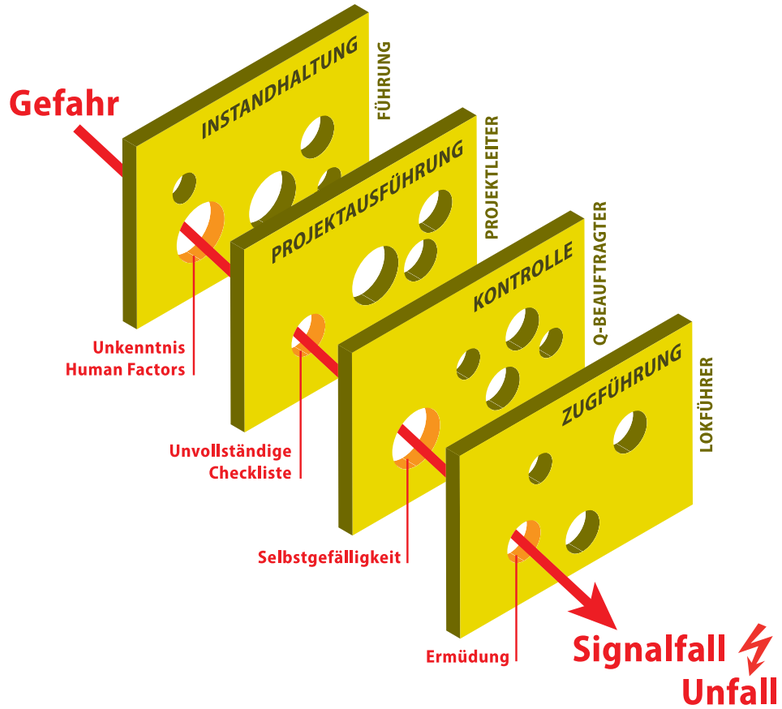
Nachdem man vor mehr als einem Jahr bei SBB Cargo begonnen hatte, in Buchs SG Rangierfahren mit Lokomotiven von SBB Personenverkehr durchzuführen, stellte sich die Frage, ob dies überhaupt erlaubt sei, da bei SBB Cargo und SBB Personenverkehr unterschiedliche Betriebsvorschriften zur Anwendung kommen. Mit einer temporären Leistungsvereinbarung ist das Personal von SBB Cargo nachträglich ermächtigt worden, in Buchs SG mit Lokomotiven von SBB Personenverkehr zu rangieren.
«Die vereinbarte Leistung kann erbracht werden und alle Lf Kat. B von SBB Cargo sind dazu berechtigt. Dies gilt aktuell nicht für Dienstleister und ist zeitlich begrenzt bis 31.01.2023.»
Kurz vor Ablauf der Frist folgte dann eine langfristig gültige Leistungsvereinbarung, in welcher das Personal von SBB Cargo nachträglich ermächtigt worden ist, in Buchs SG mit Lokomotiven von SBB Personenverkehr zu rangieren.
Offenbar gab es sicherheitstechnisch keine Hindernisse und auch keine Bedenken, die vereinbarte Rangierfahrt durchzuführen. Alle benötigten Kompetenzen wurden als vorhanden betrachtet, solange Cargo-Lokführer die Lok nicht kuppeln respektive entkuppeln und die Zugvorbereitung durchführen.
Der Aufwand für die Erlaubnis der Bedienung eines Lok-Typs, den beide Divisionen haben, ist unglaublich. So werden wir auch innerhalb der SBB selbst immer tiefer im Reglemente-, Vorgaben- und Leistungsvereinbarungen-Sumpf ertrinken und uns mit unterschiedlichen Betriebsvorschriften weiter auseinanderleben. Alles im Einklang mit der Strategie OneSBB? Riesige Kosten ohne Mehrwert. Wenn man es sich leisten kann …

Foto: Hubert Giger

Human Factors – Der stetige Begleiter auf dem «Soziussitz»

Sind menschliche Faktoren verdeckte Faktoren? *Peider Trippi, Prozess-Berater*

Die Komplexität in Organisationen, deren Prozesse und die damit verbundenen Aufgaben wachsen stetig, die Digitalisierung und Automatisierung erweitert den Wirkungsbereich. Inmitten dieser Einflüsse steht das menschliche Wesen als Pilot, Arzt oder Lokführer mit seinen Stärken und Schwächen. Die Interaktion zwischen den Systemen und Menschen wie auch zwischenmenschlich ist jederzeit allgegenwärtig … der Fakt, dass menschliche Fehler begangen werden, ebenso. Hier spielen psychische, kognitive, soziale, emotionale und kulturelle Faktoren eine erhebliche Rolle. Unter dem Begriff «Human Factors» werden diese zusammengefasst.



Fehlendes Bewusstsein in der Verwaltung?
Dass Human Factors in Bahnunternehmen und -verwaltungen jedoch kaum Beachtung finden, zeigen Berichte über Vorfälle und Unfälle. SUST-Berichte stellen ganzheitliche Zusammenhänge auf, nehmen aber in Bezug auf Human Factors oft kaum eine vertiefte Ursachenhinterfragung vor.
Eine Google-Kurzrecherche «BAV Human Factors» zeitigt gerade mal zehn Ergebnisse beim BAV (keines davon betrifft den Lokführer!). Dennoch, praktisch als Anhang, lässt sich beim Leitfaden für Vorschriftenerstellung (erschienen 2010) eine vierseitige Zusammenfassung zu den Human Factors finden. Das BAV selbst liess in den Jahren 2014–2022 eine sechsteilige wissenschaftliche Studienreihe mit den Schwerpunkten Führung und Aufsicht erstellen. Darin wurde 2015 dem BAV die Schaffung einer Human-Factors-Organisationseinheit empfohlen.

Haben menschliche Faktoren nur im Führerstand Bestand?
Nicht nur bei den Lokführenden stehen menschliche Faktoren zur Diskussion, auch in ihrem Umsystem sind Human Factors zu finden: Engineering und Konstruktion, Vorschriften und Dokumentationen, Infrastruktur-Instandhaltung und -Projektmanagement, Einsatzplanung und Depotstandorte, fehlende Ressourcen-Bereitstellung, Wetter- und Sichtverhältnisse usw. In diesen Systemen liegt oft der Beginn von Ereignisketten, die zu Vorkommnissen und Unfällen führen. Die letzte Handlungsebene ist bei der Bahn der Lokführer. Sinnbildlich kann dies mit dem «Schweizer Käsemodell» dargestellt werden.
Anhand von LocoFolio-Beiträgen und SUST-Berichten seien einige typische Human-Factor-Aspekte näher erläutert:

Standards und Normen – Fehlende oder nicht eingehaltene Checklisten:
Dies führte dazu, dass V-App-Meldungen zu baustellenbedingter Verkürzung von Perronlängen erst drei Tage nach Baubeginn erfolgten (LF 2021/2, Seite 13). Mögliche Konsequenzen sind Unfall der aussteigenden Passagiere, Betriebsausfall wegen Bestandesaufnahme, Kostenfolgen.

Mangelndes Bewusstsein – Das Versäumnis, eine Situation zu erkennen, sie zu verstehen und mögliche Ergebnisse vorherzusehen:
Der BLS-Auffahrunfall Zollikofen (2022 SUST-Bericht 2022060202) zeigte in der Folge auf, dass auf dem schweizerischen Bahnnetz im Schnitt drei Züge pro Tag ohne Zugsicherungssystem fahren. Das BAV vermeldete in der Folge, dass es überrascht sei von der hohen Zahl. Nun wurde die verschärfte Weisung erlassen, dass ohne Begleitperson nur noch bis zum nächsten Lokpersonalstandort respektive Instandhaltungsstandort gefahren werden darf und dass die Höchstgeschwindigkeit auf Vmax 40 km/h reduziert wird.

Ermüdung – Ein wichtiger menschlicher Faktor, wobei eine messbare Grösse für den Begriff Er-/Übermüdung nicht vorhanden ist:
Die Streifkollision eines RoLa-Güterzuges mit einem Dienstzug in Spiez erfolgte aufgrund einer Fehlbeurteilung der Situation bei «Halt» zeigendem Zwergsignal (2014 SUST-Bericht 2014051701). Dies, weil die Leistungsfähigkeit des Lokführers infolge einer 90-minütigen Nachtdienstpause mit Schlaf vorübergehend eingeschränkt war und er deshalb das auf Grün stehende Gruppensignal falsch interpretierte. Ursächlich liegt eine Nichtbeachtung der 30-minütigen Powernap-Regel zugrunde.

Erwartungen – Dies wird oft durch Zeitdruck, Erfahrung oder Wiederholung angetrieben und basiert darauf, dass man

erwartet, etwas zu sehen, und nicht wahrnimmt, was tatsächlich vorliegt:
Neben technischen Aspekten führte eine erwartete Abfahrtsfreigabe zur Zugkollision zwischen einem S-Bahn-Zug und einem Interregio (2015 SUST-Bericht 2015022001). Das zufällige, zeitliche Zusammenfallen von Signalstellungen wurde vom betreffenden Lokpersonal irrtümlich auf den eigenen Zug bezogen. Der selbstauferlegte Zeitdruck förderte wohl die Erwartungen. Die schwierigen nächtlichen Beleuchtungsverhältnisse mit Signalen in einem leichten Bogen erleichterten eine Fehlinterpretation.

Selbstgefälligkeit – Selbstzufriedenheit und falsches Vertrauen in die eigenen Handlungen und Fähigkeiten infolge von Selbstüberschätzung:
Fehlende Logik bei der Installation von Halteorttafeln, seitenverkehrte Aufstellung von Zwergsignalen (LF 2021/2, Seite 16), Signalstellung mal links mal rechts, überfahrene Rangiergrenzen (LF 2022/1, Seite 66) lassen die Vermutung aufkommen, dass nicht für alle Stellen bei der Infrastruktur und den Behörden die Reglementierung und deren Folgen überblickt werden. Oder man stellt sich auf den Standpunkt, es gebe ja Vorschriften für den Ausnahmefall. Solche Selbstgefälligkeiten können das entscheidende Loch im Schweizer-Käse-Modell sein, sodass letztlich beim Lokführer ein vorhandenes «Käse-Loch» zu einem meldepflichtigen Vorfall oder gar tragischen Unfall führt.

Fazit
Wenn die obersten Bundesbehörden, das zuständige Bundesamt und das führende schweizerische Bahnunternehmen eine hohe Sicherheitskultur proklamieren, aber den Aspekten der Human Factors wenig Beachtung schenken, erstaunt es nicht, dass ein ESQ- und KVP-Meldesystem nur bedingt die Erwartungen erfüllen kann. Somit dürfte das Erreichen einer «Just Culture» im Bahnwesen noch weit entfernt liegen.

Wer ist die SUST?

Christoph Kupper, Leiter des Bereichs Bahnen und Schiffe bei der SUST, hat an der VSLF-GV in Burgdorf ein interessantes Referat gehalten. Er hat für uns die wichtigsten Punkte nochmals zusammengefasst.

Wer ist die SUST?
Die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) ist eine staatliche Behörde der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Sie ist als ausserparlamentarische Kommission administrativ dem Generalsekretariat des Departementes Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zugewiesen und agiert unabhängig von Aufsichts- und Strafbehörden, koordiniert aber die Ermittlungen mit diesen.

Was macht die SUST?
Die SUST hat den Auftrag, Unfälle und schwere Vorfälle von Bahnen, Luftfahrzeugen und Schiffen zu untersuchen. Untersucht werden die technischen, betrieblichen, menschlichen, organisatorischen und systemischen Ursachen und Umstände, die zum Zwischenfall geführt haben. Sie spricht Sicherheitsempfehlungen aus, erlässt aber keine Vorschriften – dies entspricht der Gewaltentrennung gegenüber der Aufsichtsbehörde.

Welchen Zweck erfüllt die SUST? Was ist das Ziel?
Durch die Untersuchungen sollen nicht nur die unmittelbaren Ursachen solcher Ereignisse ermittelt, sondern auch deren tieferliegende Gründe und weitere mit ihnen verbundenen Risiken gefunden werden. Diese Form der Untersuchung hat zum ausschliesslichen Ziel, Erkenntnisse zu gewinnen, mit denen künftige Unfälle und Gefahrensituationen verhütet werden können und die eine Erhöhung der Sicherheit zur Folge haben. Der Auftrag und das Ziel sind u.a. im Eisenbahngesetz (Art. 15) festgeschrieben. Schuld und Haftung sind nicht Gegenstand der Untersuchung. Die Untersuchung dient also ausschliesslich der Prävention.

Wie geht die SUST vor?
Nach Eingang einer Meldung klärt der Untersuchungsleiter mit dem Meldenden oder mit einer Person vor Ort, ob die Voraussetzungen zur Eröffnung einer Untersuchung gegeben sind. Ist dies der Fall, begibt er sich mit Aufgebot von weiteren Fachspezialisten (Untersuchungsbeauftragten) vor Ort und sammelt alle relevanten Fakten: Er führt mit den Beteiligten und ggf. Betroffenen Befragungen durch, sichert Spuren (z.B. Entgleisungsspuren, Schäden) und Daten (z.B. Fahrdaten, Stellwerkdaten, Videoaufzeichnungen) sowie Nachweisdokumente (z.B. Protokolle beim Lokführer, Sicherheitschef, Fahrdienstleiter). Danach erfolgen die Auswertung und Analyse der Daten, Dokumente und Aufzeichnungen. Der Untersuchungsleiter versucht, ein stimmiges Bild bzw. eine logische «Geschichte» zum Ablauf und zur Folge des Vorfalls zu erhalten, um die Ursache erklären zu können. Dafür kann es erforderlich sein, dass Situationen nachgestellt, Abläufe simuliert oder technische Analysen (z.B. metallurgische Analysen von Brüchen [Achsen, Rädern, Schienen]) durchgeführt werden. Mit solchen werden dafür spezialisierte Dienstleister beauftragt. Nach Vorliegen aller Ergebnisse wird der Untersuchungsbericht geschrieben und intern qualitätsgeprüft. Als vertraulicher Entwurf wird er den beteiligten und betroffenen Personen, Unternehmen und Stellen zur Stellungnahme zugestellt. Im Sinn der Qualitätssicherung sollen die Adressaten die Möglichkeit haben, auf aus ihrer Sicht notwendige Anpassungen und Ergänzungen der Faktenlage hinweisen zu können. Alle Rückmeldungen werden geprüft und angemessen gewürdigt. Nach einer erneuten Qualitätsprüfung wird der Bericht der Kommission, dem Aufsichtsorgan des Untersuchungsdienstes, zur Genehmigung vorgelegt. Der genehmigte Bericht wird sodann allen, die den Bericht zur Stellungnahme erhielten, zugestellt und nach einer Woche auf dem Internet publiziert.

Werden Auskünfte an die SUST in einem Strafverfahren verwendet?
Uns ist wichtig, dass die von uns befragten Personen aufgrund ihrer offenen Aussagen keine Nachteile erfahren. So werden ihnen vor einer Befragung ihre Rechte erklärt:
1. Das Recht, auf eine Aussage zu verzichten – was wir bedauern, denn dadurch fehlt eine wichtige Sichtweise –, und
2. das Recht, dass sie verlangen können, dass ihre Aussagen ausschliesslich im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung verwendet werden. Damit haben nur Personen, die an der Sicherheitsuntersuchung beteiligt sind, das Recht, diese bei einem Akteneinsichtsgesuch einzusehen. Jedem anderen Antragsteller für ein Akteneinsichtsgesuch bleiben diese Aussagen verwehrt – also auch z.B. Staatsanwälten, Versicherungen oder Vorgesetzten.

Christoph Kupper

Wo bestehen Unterschiede zwischen SUST und Strafuntersuchung?
Mit der Untersuchung und Publikation des Ergebnisses in Form eines Abschlussberichtes will die SUST der Branche die Möglichkeit geben, aus dem Vorfall zu lernen, um ähnliche Ereignisse möglichst zu vermeiden. Der Bericht zeigt auch auf, welche Empfehlungen wir an die Aufsichtsbehörde gerichtet haben, um einem möglichen Sicherheitsdefizit zu begegnen. Ebenso können in einem Bericht auch Sicherheitshinweise an Zielgruppen (z.B. Verkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiberinnen) gerichtet sein, wie einem Sicherheitsdefizit begegnet werden soll.
Die Strafuntersuchung geht der Frage nach, wer für einen Schaden haftet. Die Ziele der beiden Untersuchungen – Sicherheitsuntersuchung und Strafuntersuchung – sind somit unterschiedlich.

Welche Bedeutung hat das Urteil der Berufungskammer des Bundesgerichts vom 17.9.2021?
Einleitend erkläre ich, worüber die Berufungskammer des Bundesgerichtes zu urteilen hatte. Gegenstand war die vollumfängliche Berufung vom 4. März 2021 gegen das Urteil der Strafkammer des Bundesstrafgerichts (SK.2020.38) vom 18. Dezember 2020 betreffend die fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs in der Luftfahrt in folgendem Vorfall: Anlässlich eines jährlich durchgeführten Flugvorführungs- und Verbandsflugkurses im Jahr 2016 kam es kurz nach dem Start einer Verbandsflugformation bestehend aus drei Flugzeugen zu einer Streifkollision des linken Flügels des Leaders mit der rechten Flügelspitze des links neben ihm fliegenden Flugzeugs. Beide Piloten blieben unverletzt und konnten wieder auf dem Flugplatz landen.

Die SUST hatte diesen Vorfall untersucht und mit entsprechendem Schlussbericht publiziert. Die Bundesanwaltschaft eröffnete gestützt auf diesen Bericht eine Strafuntersuchung gegen «unbekannt» wegen Störung des öffentlichen Verkehrs. Im Verfahren wurde sich u.a. auch auf Hinweise zu Aussagen der Betroffenen abgestützt.
Die Berufungskammer des Bundesgerichtes hat gestützt auf ihre Ausführungen u.a. folgende «Beweise» als im Strafverfahren nicht verwertbar qualifiziert:
- Die Aussagen sämtlicher von der SUST gemäss Art. 24 VSZV einvernommenen Personen;
- Feststellungen und Erkenntnis/Schlussfolgerungen im Bericht der SUST, sofern diese auf Aussagen von nicht gemäss Art. 24 VSZV einwilligenden Personen basiere.

Dies bedeutet, dass Aussagen, die gestützt auf Art. 24 VSZV (Die von einer Person im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung erteilten Auskünfte dürfen in einem Strafverfahren nur mit deren Einverständnis verwendet werden.) in einem Strafverfahren nicht verwendet werden dürfen. Deshalb ist es relevant, dass
a) der in einen Vorfall verwickelte Lokführer weiss, was er gegenüber der Strafuntersuchungsbehörde aussagen muss (was ihn nicht belastet) und was er gegenüber der SUST aussagen kann, um der Sicherheit zu dienen.
b) er und der Rechtsbeistand wissen, dass die Anklage ausschliesslich auf die Ergebnisse ihrer eigenen Einvernahmen abgestützt werden darf.

Kann die SUST präventiv aktiv werden? Oder sind dafür andere Stellen zuständig?
Die SUST kann nicht aufgrund von Hinweisen auf unsichere Zustände tätig werden. Die Grundlage unseres Handelns, die Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV), regelt, in welchen Fällen wir tätig werden müssen – nämlich bei Unfällen und schweren Vorfällen, die meldepflichtig sind (Art. 15 VSZV). Denn grundsätzlich sind die Verkehrsunternehmen für die Sicherheit verantwortlich (Art. 17 Abs. 4 EBG), also auch für die Untersuchung von unsicheren Handlungen. Wer solche feststellt, sollte diese an die in der Unternehmung bezeichnete Stelle melden. Idealerweise auch unsichere Handlungen, die er begangen hat. Denn daraus sollten alle lernen und es sollten gegen unsichere Zustände die richtigen Massnahmen ergriffen werden können.

Gibt es rückblickend Gemeinsamkeiten bei den Unfällen?
Das Gemeinsame an allen Unfällen ist, dass immer Menschen involviert sind. Menschen verrichten ihre Arbeit, indem sie Züge führen, Prozesse gestalten, Produkte entwickeln, Werke erstellen, Systeme unterhalten und Mitarbeitende führen. Zu arbeiten, ohne Fehler zu machen, ist unmöglich. Die grosse Herausforderung liegt nun darin, Prozesse so zu gestalten, dass sie trotz Fehlern sicher bleiben. Es braucht Barrieren, die Fehler möglichst verhindern und Auswirkungen minimieren. Wie vorhin erläutert, hilft es, wenn über Fehler (auch eigene) offen und ehrlich gesprochen wird, daraus gelernt und Massnahmen zur Verbesserung ergriffen werden. Wichtig dabei ist, dass Betroffene fair behandelt werden. Unsichere Handlungen oder Fehlhandlungen sollen nicht bestraft werden.

Werden die Empfehlungen der SUST umgesetzt?
Von zurzeit 141 ausgesprochenen und auf unserer Homepage publizierten Sicherheitsempfehlungen sind 127 umgesetzt oder teilweise umgesetzt. D.h., die Aufsichtsbehörde, das BAV, hat unsere Empfehlungen geprüft und Massnahmen getroffen, um das Sicherheitsdefizit zu beseitigen oder zu reduzieren. Beispiele der jüngsten Vergangenheit sind Vorgaben betreffend die Behebung der Mängel der Türschliesssysteme bei Reisezugwagen hinsichtlich des Einklemmens von Personen und Vorgaben betreffend Handlungen bei Ausfall der Zugbeeinflussung.

Die Katastrophe von Lac-Mégantic

Die Katastrophe eines entgleisten Ölzuges, bei dessen Explosion eine halbe Stadt ausgelöscht wurde, jährt sich zum zehnten Mal. Welche Schlüsse können daraus gezogen werden und welche Parallelen sind im täglichen Bahnbetrieb erkennbar? *Raoul Fassbind, Vorstand SBB P*

Fotos: Wikipedia

Am 6. Juli 2013 entgleiste ein führerloser Ölzug der Maine and Atlantic Railway (MMA) in der kanadischen Provinz Québec. Der 1'433 m lange und 9'330 Tonnen schwere Zug brachte Rohöl von North Dakota zu einer Raffinerie in Ostkanada. Der Zug machte um 23 Uhr des Vorabends planmässig in der Ortschaft Nantes Halt, wo der Lokführer zur Übernachtung verweilen sollte. Wegen einer Überbelegung des Bahnhofs hielt der Zug auf einem durchgehenden Hauptgleis mit zwölf Promille Neigung. Der Lokführer schaltete vier der vorhandenen fünf Lokomotiven ab, die vorderste Maschine liess er zur Versorgung der Bremsen mit Druckluft in Betrieb. Je nach Quelle zog er zur Sicherung des Zuges danach an allen Lokomotiven und an 7 bis 10 Wagen Handbremsen an. Die Wirksamkeitsprüfung der Handbremsen führte er jedoch falsch durch und liess die direkte Luftbremse an den Loks angezogen, was den Lokführer vermuten liess, der Zug sei genügend gesichert. Anschliessend begab er sich zur Nachtruhe in ein Hotel.

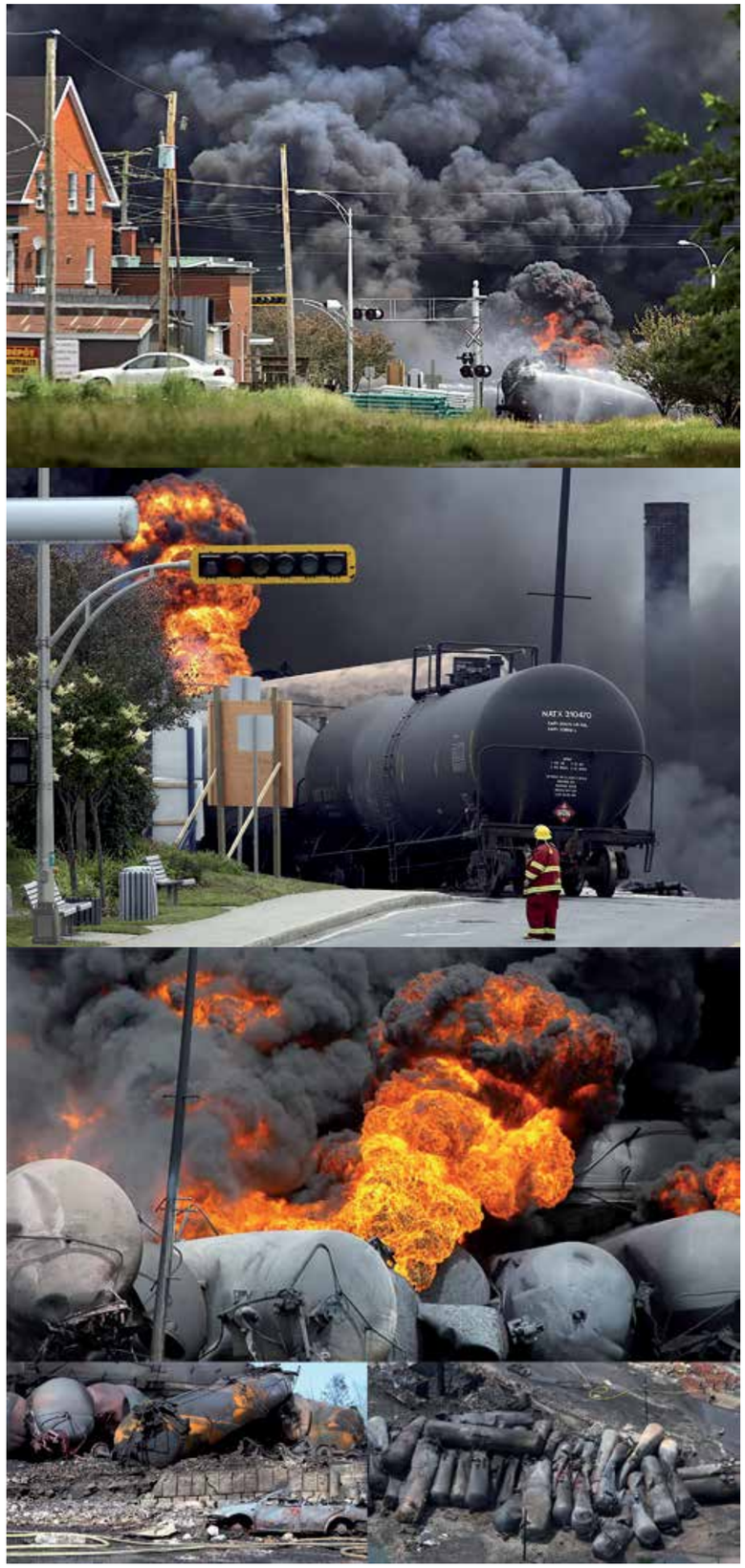
Um etwa 23:50 Uhr brach auf der vordersten, sich in Betrieb befindenden Lokomotive ein Brand aus. Die Brandursache am Motor war auf eine mangelhafte Wartung und ein fehlerhaftes Bauteil zurückzuführen. Die herbeigezogene Feuerwehr betätigte einen Not-Aus-Schalter an der offen zugänglichen Maschine, was die Treibstoffzufuhr unterbrechen sollte. Zudem wurden alle elektrischen Schutzschalter ausgeschaltet. Da der arbeitende Fahrdiensteiter (FDL) keinen Zuständigen der Bahn erreichen konnte, kommandierte er einen Gleisbaumeister zum Zug. Als der Lokführer kurz danach doch noch erreicht wurde, fragte dieser beim FDL nach, ob er nochmals zum Zug kommen solle, um eine andere Lokomotive einzuschalten. Dieses Angebot wurde mit der Begründung, dass ja der Gleisbaumeister bereits unterwegs sei, abgelehnt. Als der Brand gelöscht war, verliessen jedoch alle Beteiligten den Zug wieder und die Inbetriebnahme einer zusätzlichen Lokomotive zur Druckluftversorgung des Zuges ging vergessen.

Als sich etwa eine Stunde später die Luftvorräte des Zuges erschöpften, wurden die automatischen Bremsen wirkungslos. Um 00:56 Uhr setzte sich der Zug langsam vom Bahnhof Nantes in Richtung Lac-Mégantic in Bewegung, die zur Sicherung des Zuges angelegten Handbremsen genügten nicht, um das Gewicht des Zuges im Gefälle festzuhalten. Um 01:15 Uhr erreichte der führerlose Zug mit einer Geschwindigkeit von etwa 100 km/h den Bahnhof Lac-Mégantic und entgleiste in einer engen Kurve, die für 10 mph (16 km/h) zugelassen war. Die Lokomotiven wurden vom Zug getrennt und fuhren noch etwa 800 m weiter, von den 72 Kesselwagen entgleisten 63 und wurden ineinandergeschoben, wodurch sie auseinanderbrachen. Mit derselben Geschwindigkeit des Zuges floss dann das Öl in die Ortschaft und deren Kanalisation. Als sich das Öl dann explosionsartig entzündete, trat es als Stichflamme aus den Kanalschächten hervor und setzte etliche Gebäude in Brand. Das Löschen des Brandherds dauerte über zwei Tage, da sich immer wieder weitere Kesselwagen aufgrund der hohen Temperaturen selbst entzündeten. Gesamthaft wurden über dreissig Gebäude vollständig zerstört, vermutlich verloren 47 Menschen ihr Leben (es konnten nur 42 Leichen geborgen werden, wovon nur 34 unmittelbar identifizierbar waren) und über 100'000 Liter Rohöl flossen in den Rivière Chaudière und lösten dort eine Ölpest aus.

Der gesamte Schaden der Katastrophe wurde mit über 200 Mio. CAD beziffert, die Haftpflichtversicherung der MMA deckte jedoch nur Schäden bis 25 Mio. CAD. Da die Verbindlichkeiten daraufhin das Anlagevermögen der Unternehmung überstiegen, musste diese bereits einen Monat später Insolvenz anmelden. Der Ölfirma Irving Oil wurden mehrere Verstösse gegen das Gefahrenguttransportgesetz nachgewiesen, sie musste etwa 4 Mio. CAD Strafe bezahlen. Nach mehrjährigem Prozess wurden der Lokführer, der Fahrdienstleiter und der Betriebsdirektor der Eisenbahnunternehmung MMA freigesprochen, da ihnen keine kriminelle Fahrlässigkeit nachgewiesen werden konnte.

Die Ursache der Katastrophe lässt sich auf eine Verkettung mehrerer unglücklicher Umstände zurückführen. Einerseits zog der Lokführer zu wenige Handbremsen an, da er sich des Gefälles des Gleises nicht bewusst war. Zum Zweiten führte die mangelhafte Wartung zum Brand der Lok, die die Bremsen des Zuges mit Druckluft versorgte. Des Weiteren führte die falsche Erwartungshaltung des Fahrdienstleiters ob der Kompetenz des Gleisarbeiters dazu, den Lokführer nicht mehr zum Zug zu beordern, und somit dazu, dass keine weitere Lok mehr in Betrieb genommen wurde. Ebenso spielten die schlechte Infrastruktur mit sehr tiefen Geschwindigkeiten und die Verwendung von sehr altem Wagenmaterial, welches aktuelle Normen nicht mehr erfüllte, eine Rolle.

Ursächlich können für diese Umstände in erster Linie finanzielle Sparmassnahmen aufgrund des hohen Wettbewerbsdrucks amerikanischer Bahnverkehrsunternehmen gekoppelt an immense Renditeansprüche mit Gewinnmaximierung erkannt werden. Konkret führt der Spardruck zu einer tiefen Qualität in der Ausbildung, was zur fehlenden Kenntnis des Lokführers der örtlichen Gegebenheiten führte. Die höchstmögliche Verfügbarkeit der Lokomotiven sollte durch sehr schnelle und kurze Wartungsintervalle erreicht werden, was bei fehlenden korrekten Bauteilen zu «Ersatzlösungen» führte. Auch in Anbetracht der Konkurrenzsituation zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und abgenabelter Infrastruktur kann dem fehlenden Bewusstsein des Fahrdienstleiters von den geltenden Prozessen und der Fehleinschätzung des Know-hows des Gleisbaumeisters im weiteren Sinne auch eine finanzielle Ursache zugrunde gelegt werden. Die Vernachlässigung der Infrastruktur ist in Nordamerika ein Dauerthema, welches immer wieder zu Entgleisungen von Zügen führt. In dieser Situation spielte sie eher eine nebensächliche Rolle, einzig der sehr enge Gleisbogen im Bahnhof Lac-Mégantic, in welchem der Zug entgleiste, wäre nach heutigen Massstäben nicht mehr so gebaut worden. Erheb-



Unfälle

Der Unfall von Lac-Mégantic führte zur Katastrophe mit Toten und Verletzten. Auch die Schweiz blieb nicht von Unfällen mit Gefahrgut verschont. Neben menschlichen Fehlern waren meist auch technische Defekte ursächlich für die Unfälle. *Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio*

31. Oktober 1972:
In **St-Triphon** kollidierte der Triebwagen RBe 4/4 1419 mit zwei Erstklass- und einigen Zweitklasswagen mit einer Rangierkomposition. Eine falsch gestellte Weiche verursachte den Zusammenstoss mit den abgestellten Kesselwagen der ortsansässigen Raffinerie. Dank der geringen Geschwindigkeit waren die Schäden des Unfalls zunächst gering. Durch die aufgeschlitzten Kesselwagen trat jedoch Treibstoff aus, der sich entzündete und sich zu einem Grossbrand entwickelte. Der Triebfahrzeugführer und die drei sich im Triebwagen befindlichen Reisenden kamen in den Flammen um. Die Passagiere aus den beiden ebenfalls ausgebrannten Erstklasswagen konnten sich retten.

19. September 1988:
Im Bahnhof **Au (SG)** entgleisten unmittelbar nach dem Ausfahrsignal acht mit Kerosin beladene Kesselwagen eines Richtung St. Margrethen fahrenden Güterzugs. Dabei geriet ein Teil des Kerosins in Brand, und eine grosse Menge ergoss sich in den Binnenkanal und trieb brennend kanalabwärts. Ursache der Entgleisung war der Nabenbruch eines überhitzten Wagenrads.

4. Januar 1991
In **Stein-Säckingen** entgleisten wegen eines Radbruchs bei einem durchfahrenden Blockzug 8 von 14 Zisternenwagen, die je 85 000 Liter Benzin transportierten. Dabei schlugen einige Wagen leck und es kam zu einem Grossbrand, der erst nach 14 Stunden gelöscht werden konnte. Dieser Unfall forderte zwar keine Toten oder Schwerverletzte, gehört aber zu den schwersten Gefahrgutunfällen in der Neuzeit bei den Schweizer Eisenbahnen.

8. März 1994, Zürich-Affoltern:
Über die eingleisige Bahnstrecke Wettingen–Effretikon war der Ganzzug aus 20 Kesselwagen vom Rheinhafen Birsfelden nach Häggenschwil unterwegs. Sechs der je 75 Kubikmeter fassenden Wagen waren mit Superbenzin, 14 mit bleifreiem Benzin gefüllt. Der Zug verliess Birsfelden gegen 6:30 Uhr.
Parallel zur Bahnstrecke verläuft im Bereich des Bahnhofs Zürich-Affoltern eine Hochspannungsleitung, die 132 kV führt.
Etwa fünf Kilometer vor dem Bahnhof Zürich-Affoltern trat ein technischer Defekt auf: Bei einer Geschwindigkeit von etwa 70 km/h verlor die hintere Achse des hinteren Drehgestells des siebten Wagens ihr Radsatzlager und entgleiste. «Materialermüdung» wurde später festgestellt. An der Einfahrtsweiche des Bahnhofs Zürich-Affoltern entgleiste gegen 8:10 Uhr auch die zweite Achse des Drehgestells. Bei einem folgenden Bahnübergang brach der Wagen aus der Zugkomposition aus, überschlug sich, durchbrach eine die Gleise begleitende Betonmauer und kippte um. Dabei rammte er auch einen der Betonmasten der Hochspannungsleitung, der umstürzte. Der Wagen schlug leck.
Nicht mehr zu klären war, ob die sofort erfolgte Entzündung des Benzins durch Funkenschlag der gerissenen Hochspannungsleitung oder durch Reibungshitze der über den Oberbau schlitternden Wagen erfolgte. Es kam zu mehreren Explosionen, die Flammen schlugen bis zu 100 Meter hoch. Ein Teil des Benzins floss in die Kanalisation, explodierte dort einige Minuten später und sprengte Dutzende von Kanaldeckeln aus den Strassen. An mehreren Stellen wurde der Boden aufgerissen. Ebenso wurde durch die Explosionen ein unterirdisches Regenrückhaltebecken in 800 Metern Entfernung vom Unfallort zerstört. In Teilen von Zürich-Nord bestand den ganzen Tag über Explosionsgefahr. Der Brand griff von der unmittelbaren Unfallstelle auf eine benachbarte Wohnbebauung über. Es brannten drei Wohnhäuser nieder, ein viertes wurde beschädigt. 23 Menschen wurden obdachlos.
Bei dem Unfall wurden drei Menschen schwer verletzt. Die Feuerwehr löste Katastrophenalarm aus. Dass nicht mehr Verletzte oder sogar Tote zu beklagen waren, war auch der schnellen Evakuierung von 120 Menschen zu verdanken. Der Lokomotivführer erlitt einen schweren Schock.

29. Juni 1994:
Im Bahnhof **Lausanne** entgleisten 14 Wagen eines Güterzugs Basel–Denges. Aus zwei Güterwagen flossen 400 Liter Epichlorhydrin aus. Rund tausend im Bereich des Bahnhofs wohnende Personen wurden wegen Explosions- und Vergiftungsgefahr evakuiert. Durch eine Bremsung bildeten sich im langen Zug übermässige Längsdruckkräfte, die im Bereich einer ablenkenden Weiche mit ungünstiger Gleisgeometrie zur Entgleisung führten. Die Bremsvorschriften für Güterzüge über 1200 Tonnen wurden daraufhin geändert.

25. April 2015:
Kurz vor 3 Uhr entgleisten auf der Höhe des ehemaligen Bahnhofs **Daillens** an der Strecke Yverdon–Lausanne die letzten sechs Wagen eines Güterzugs Basel RB–Lausanne-Triage. Mehrere Kesselwagen kippten nach etwa 500 Metern den Bahndamm hinunter. Aus einem der Wagen liefen gut 20 Tonnen konzentrierte Schwefelsäure aus und versickerten im Erdreich. Die Angestellten im nahe gelegenen Paketzentrum der Post wurden evakuiert. Gleise, Fahrleitungen und das Stellwerk in Daillens wurden stark beschädigt. Ursache des Unfalls war der Verlust einer Blattfeder und eines Radsatzlagers des drittletzten Wagens des Zuges.

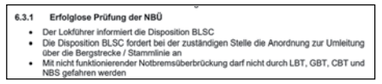
Im Uhrzeigersinn: Stein-Säckingen, Zürich-Affoltern, Lausanne, Daillens. Fotos: Wikipedia

lich schwerer wog die Verwendung von sehr alten, dünnwandigen Kesselwagen, welche deutlich leichter Leck schlagen und weniger vor Hitze isolieren, als dies modernere Wagen mit stabileren Wänden würden. Sie waren jedoch zu dieser Zeit noch Standard in Nordamerika und mit entsprechender Betriebserlaubnis im Einsatz.
Im Anschluss an den Unfall erliess die Sicherheitsbehörde «Transportation Safety Board of Canada» mehrere unmittelbare und spätere Empfehlungen für den Betrieb von Gefahrgutzügen, auch an die Aufsichtsbehörde «Transport Canada». Die interessanteste davon ist eindeutig die Erkenntnis, dass das alleinige Vorhandensein von Sicherheitsmassnahmen nicht genügt, sie sollen auch wirksam und effektiv sein. Diese Empfehlung übernahm «Transport Canada» und führte sie in Form von Sicherheits-Audits bei den Bahnunternehmungen aus.
Es kann also festgehalten werden, dass die Etablierung von Wettbewerbs- und Konkurrenzsituationen im Bahnbetrieb einen starken Kostendruck auf die Verkehrsunternehmen auslöst. Dies kann zu Sparübungen bei Rollmaterial, Personal und Ausbildungen führen. Die Trennung von Infrastruktur und Bahnunternehmungen führt zu tieferen Niveaus in der gegenseitigen Sachkenntnis und fördert Verständigungsproblematiken. Das Tragen von Verantwortung und die Übernahme von Risiken sind sehr unpopulär und werden gerne nach unten durchgereicht. Als aktuelles Beispiel sei die nach dem Unfall in Zollikofen von der Aufsichtsbehörde an die Bahnen delegierte Verschärfung der Vorgaben im Falle eines Ausfalls der Zugsicherung genannt.
Die Ursachen des Unglücks von Lac-Mégantic zeigen also einige Parallelen eines durch die Europäische Union angestrebten Zielkurses für deren Eisenbahnkonzepte. In diesem Falle können die politischen Stossrichtungen als bewusster Entscheid zur Forcierung risikobehafteter Mechanismen gewertet werden. Und ab diesem Punkt kann die Förderung der vielen kleinen Puzzleteile, die zu einem Unglück führen, durchaus positiv gewertet werden. Und so wird aus einer Brandkatastrophe ein Grillfest. Im Übrigen jährt sich das Grillfest von Zürich Affoltern nächstes Jahr zum dreissigsten Mal und gerät deshalb langsam aus dem Fokus aktueller Entwicklungen und zukunftsgerichteter Massnahmen. Und dies trotz deutlicher Parallelen zum Unfall in Lac-Mégantic. Auch die auffallende Häufung von Unregelmässigkeiten und Betriebsunfällen bei externen, aus Effizienzgründen engagierten Firmen lässt auf eine solche Tendenz schliessen.

Sinnvolle Vorschrift oder doch nicht?

Die Rollende Landstrasse (RoLa) verkehrt von Freiburg im Breisgau nach Novara in Norditalien. In Deutschland und Italien ist SBB Cargo International für die Führung verantwortlich, in der Schweiz BLS Cargo. *Christof Graf, Vorstand und Leiter BLS VSLF*

Die Lokomotiven sind Mehrsystemlokomotiven und werden von SBB Cargo International und BLS Cargo gestellt und laufen von Freiburg bis Novara durch. Die LKW-Fahrer befinden sich im Begleitwagen hinter der Lokomotive.
Die RoLa sind mit einer Notbremsüberbrückung NBÜ ausgestattet. Das heisst, der Lokführer kann die Notbremse überbrücken, falls diese auf einer Brücke oder in einem Tunnel im Begleitwagen gezogen wird, und so den Zug an einem geeigneten Ort anhalten, wo eine allfällige Rettung auch möglich ist.
Ist das System NBÜ defekt, was ab und zu vorkommt, ist eine Überbrückung nicht mehr möglich und der Zug kommt an dem Ort zum Stehen, wo diese auch gezogen wurde. Dabei sind zusätzliche Vorschriften zu beachten. Der Zug darf mit defekter Notbremsüberbrückung nicht mehr über die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist (NBS), den Lötschberg-Basistunnel (LBT), den Gotthard-Basistunnel (GBT) und den Ceneri-Basistunnel (CBT) verkehren. Beim Ceneri- wie auch dem Gotthard-Basistunnel ist eine Umleitung über die alte Bergstrecke mangels Profils sowieso keine Alternative und somit eine Fahrt mit defekter NBÜ gar nicht möglich. Macht ein Verbot, ohne NBÜ die Neubaustrecke zu befahren, durchaus noch Sinn, ist das Verbot durch den Lötschberg-Basistunnel unerklärlich. Der Zug muss über die alte Bergstrecke durch den Lötschberg -Scheiteltunnel fahren. Dieser ist 14,6 Kilometer lang, und genauso weit entfernt sind auch die beiden einzigen Ausgänge bei einem Zwischenfall wie bei einem Brand im Begleitwagen. Dass ein Brand in einem Tunnel ohne Rettungsstollen zur tödlichen Gefahr wird, haben diverse Brände in Strassentunnels gezeigt. Ebenso kann beim Begleitwagen nicht in den nächsten Wagen geflüchtet werden, da es nur einen Begleitwagen gibt. Sind ausnahmsweise zwei Begleitwagen eingereiht, ist eine Flucht in den zweiten Wagen ebenfalls nicht möglich, da die Wagenübergänge fest verschlossen sind. Könnte die RoLa aber mit defekter NBÜ durch den Lötschberg-Basistunnel verkehren, wäre die Gefahr einer tödlichen Katastrophe um ein Mehrfaches kleiner. Im LBT gibt es alle 330 Meter einen Schutzraum, in welchem die LKW-Fahrer und das Lokpersonal durch Rauch geschützt sind und gerettet werden können. Kommt der Begleitwagen genau in der Mitte zweier Schutzräume zum Stehen, beträgt der Fluchtweg noch maximal 165 Meter. Beim alten Lötschberg-Scheiteltunnel kann dieser mehrere Kilometer betragen. Ebenfalls kann im Lötschberg-Basistunnel durch Ventilatoren und Brandschutztore die Rauchentwicklung abgezogen werden.
Es ist zu hoffen, dass es nie zu einem Zwischenfall mit einem Brand auf der RoLa im alten Lötschberg-Scheiteltunnel kommen wird.



6.3.1 **Erfolglose Prüfung der NBÜ**

- Der Lokführer informiert die Disposition BLSC
- Die Disposition BLSC fordert bei der zuständigen Stelle die Anordnung zur Umleitung über die Bergstrecke / Stammlinie an
- Mit nicht funktionierender Notbremsüberbrückung darf nicht durch LBT, GBT, CBT und NBS gefahren werden

Fotos: Wikipedia

Sichere Gehwege

Technikgruppe VSLF

In Arbedo / Bellinzona S. Paolo ist ein neuer, kürzerer Gehweg geplant. Leider ist SBB Infra mit der Erstellung des Weges noch nicht fertig und es ist aktuell noch gefährlich, ihn zu begehen. Der Weg führt entlang des mit 70 km/h befahrenen Hauptgleises 654, ist teilweise schmal und nicht gegen den Hang abgesichert und nachts unzureichend beleuchtet.
Trotzdem wurde der neue Gehweg bereits in die Arbeitspläne eingeplant und die Wegzeiten wurden entsprechend gekürzt. Aktuell beschäftigt sich die PeKo mit dem Fall.
Dies ist ein Beispiel dafür, wie Einsparungen bei den Wegzeiten im Widerspruch zu den vielen Sicherheitskampagnen stehen. Die Sicherheit und persönliche Unversehrtheit hat sicher höhere Priorität als ein paar Minuten Wegzeit. Ihr seid kompetent genug, die richtige Entscheidung zu treffen.

Abfahrerlaubnis per SMS – ein Sicherheitsrisiko?

Der Zugchef kann die Abfahrerlaubnis per SMS senden, wenn das Signal einmal auf Fahrt gestanden hatte, auch wenn es in der Zwischenzeit auf Halt zurückgefallen ist.
Daniel Wachter, Lokführer SBB P in Zürich und Vizepräsident Sektion Luzern-Gotthard

Zuerst einmal: Die Vorschriften besagen zwar, dass bei einer Abfahrt ohne Sicht auf das Hauptsignal mittels SMS-Abfahrerlaubnis Halt vor dem Signal erwartet werden muss. An dieser Stelle zeigt sich bereits eine erste Frage: Gilt eine Abfahrt auf ein Halt zeigendes Signal als Signalfall, wenn der Lokführer eine SMS-Abfahrerlaubnis erhalten hat?

Mindestens drei Fälle in den letzten zwei Jahren in Lenzburg, Aarau und Nyon zeigen, dass trotz geschlossenem Ausfahr(abschnitts)signal dem Lokführer eine Abfahrerlaubnis per SMS erteilt werden kann. Wenn das Hauptsignal der Fahrstrasse des im Bahnhof anhaltenden Zuges zu einem beliebigen Zeitpunkt, egal ob vom Lokführer wahrgenommen oder nicht, eine Zustimmung angezeigt hat, wird vom Stellwerk ein SMS an den Zugchef gesendet. Jedoch muss der Zugchef keine Signalstellungen beachten und kann das SMS blind an den Lokführer weiterleiten, auch wenn ein Halt zeigendes Signal vorliegt. Als einzige Rückfallebene des Systems, das offenbar doch nicht ohne Fehl und Tadel zu sein scheint, gilt die Halt-erwarten-Phrase in den Vorschriften und wälzt gleichzeitig die Endverantwortung an den Lokführer ab. Am Ende haben wir den Fehler begangen, ungeachtet der Umstände, welche ihn überhaupt erst möglich gemacht haben.

Das Signal muss nicht mal in Kurvenlage liegen, es reicht schon dichter Nebel, denn wenn beispielsweise eine Schlaufe, welche das Zurückfallen des Signals dem mit einer ZUB-Ausrüstung ausgestatteten Fahrzeug übermitteln würde, fehlt, fährt der Lokführer ab. Noch verzwickter ist die Angelegenheit bei Baseline-3-Fahrzeugen wie beispielsweise dem Giruno, dem ICE 4, dem Traverso, dem BLS-MIKA oder einigen RABe 503, wo in der Betriebsart ETCS Level 1 LS auf dem DMI in der linken oberen Ecke angezeigte Geschwindigkeiten keine Abfahrt ohne Sicht auf das Hauptsignal erlauben, sondern ausschliesslich die Abfahrerlaubnis oder das Telefonat beim Fahrdienstleiter.

Bis Juli 2020 berechtigte eine Abfahrerlaubnis per SMS im Gegensatz zur ortsfesten nicht zur Abfahrt ohne Sicht auf das Hauptsignal. Begründet wurde dies damit, dass ortsfeste Einrichtungen bei Signalrücknahme erlöschen, ein SMS jedoch auf dem Handy lesbar bleibt.
Wohl aus dem Grund, dass Neuzulassungen in der Schweiz ausschliesslich Baseline-3-Fahrzeugen erteilt werden, und aufgrund der gleichzeitigen Rodung von ortsfesten Abfahrerlaubnis-Kästen an Schweizer Normalspurbahnhöfen wurde mit den FDV 2020 die Vorschrift erleichtert und das SMS zugelassen. Würde noch die alte Regel gelten, müsste man beispielsweise bei der Betriebszentrale Süd in Pollegio wohl einen Arbeitsplatz ausschliesslich für Nachfragen bezüglich Erlaubnis zur Abfahrt ohne Sicht auf das Hauptsignal im Bahnhof Arth-Goldau einrichten.

Foto: Markus Leutwyler

Taxi Cargo

Neuer Parkplatz für SBB Cargo Taxi.
Martin Geiger, Vorstand VSLF

Liebe Mitarbeitende
Seit heute sind wir stolzer Besitzer von einem Renault-Zoe-Elektrofahrzeug. Wie es halt so kommt, wurde zuerst das Auto geliefert, aber nicht der Stromanschluss. Das eine hat ja mit dem anderen offensichtlich wenig bis gar nichts zu tun. Zu diesem Zweck haben wir die Methode «Basteln mit Gerda Conzetti» angewandt und arbeiten nun mittels eines Verlängerungskabels. Da Kabel, Steckdose und Verbindungen nicht gerade grosse Freude mit Wasser haben, mussten wir per sofort einen anderen Parkplatz in Beschlag nehmen.
Bitte lasst diesen Parkplatz per sofort frei. Sobald wir den definitiven e-Anschluss haben, werden wir einen anderen Parkplatz für unseren Zoe definieren. Leider können wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht sagen, wann dies der Fall sein wird.

Freundliche Grüsse
Teamleiter Produktion SBB Cargo Muttenz

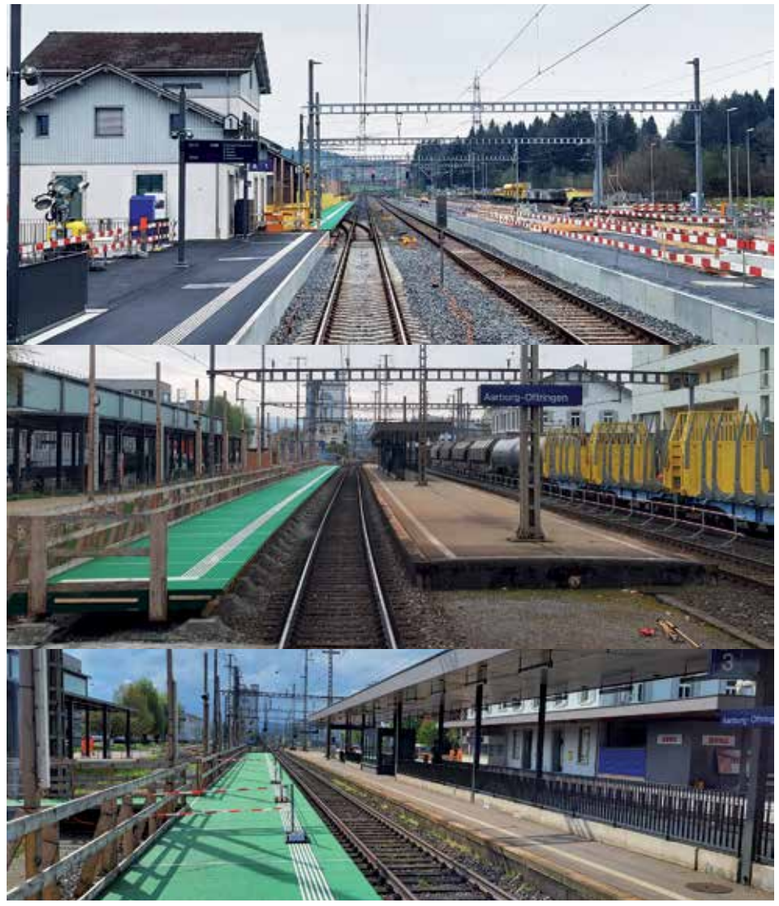
Kommentar Martin Geiger
Fahrzeuge der Umwelt zuliebe zu ersetzen, ist nicht zwingend ökologisch. Betrachtet man den gesamten Lebenszyklus von der Gewinnung der Rohstoffe bis zum Recycling, steht das Elektroauto doppelt so gut wie ein mit Benzin oder Diesel betriebenes Auto da. Das ist aber nur so, wenn der Strom aus erneuerbarer Energie entsteht ... Neue Studien zeigen, dass die Ökobilanz für einen Wechsel zum E-Auto sinnvoll ist, wenn der Verbrenner älter als acht Jahre ist oder mehr als 120'000 km gefahren wurden.
Am ökologischsten wäre es, die Taxifahrten, für welche dieses Fahrzeug am häufigsten gebraucht wird, auf ein absolutes Minimum zu reduzieren und den eigenen öV zu nutzen.

Umbauarbeiten

Unklare Situation bei Bauarbeiten. *Raoul Fassbind, Vorstand SBB P*

Bei Umbauarbeiten von Perrons sind geöffnete Bereiche sowohl für Kundschaft als auch Fahrpersonal immer wieder schwer erkennbar.
Die Anforderungen an moderne Bahnsteige setzen einen barrierefreien Zustieg in Züge voraus. Aus diesem Grund werden bestehende Anlagen auf 55 cm erhöht. Während des Umbaus werden entweder einzelne Abschnitte des Perrons abgesperrt oder es werden Hilfsperrons eingerichtet. Aus kundendienstlicher Sicht ist wichtig, dass die Zugänge und Sperrbereiche korrekt signalisiert und abgetrennt werden. Dem Fahrpersonal werden die Termine vorgängig via Vorgaben-App mitgeteilt. Dies bringt den Konflikt mit sich, dass die Daten zu einem fixen Zeitpunkt bekannt gegeben werden, danach aber nur noch in der Erinnerung präsent sind. In der Anlage selbst weist (wenn es nicht gerade eine Baugrube ist) nichts auf den jeweils in Betrieb stehenden Bereich hin. Dies führte in der Vergangenheit mehrfach dazu, dass entweder Kunden sich auf gesperrten Perrons aufhielten oder einzelne Züge in gesperrten Bereichen hielten und die Kunden dort aussteigen liessen.
Der VSLF hat bei den Sicherheitsstellen des Konzerns SBB und Infrastruktur SBB eingegeben, dass zukünftig die gesperrten Bereiche besser signalisiert werden und sich sowohl für Kundschaft als auch Fahrpersonal deutlich erkennbar von geöffneten Bereichen abheben.

Fotos Hilfsperrons:
o.: Rothenburg Station
m.: Aarburg-Oftringen offen
u.: Aarburg-Oftringen 1. Versuch nach Intervention VSLF, verbesserungswürdig



Nutzen Sie die Gelegenheit und **profitieren Sie als Mitglied des VSLF von attraktiven Vorteilskonditionen** auf ausgewählte Versicherungsprodukte – exklusiv für Sie und Ihre Liebsten.

Mobilität	Wohnen und Freizeit	Weitere Angebote
• Autoversicherung • Motorradversicherung • Oldtimerversicherung	• Hausratversicherung • Privathaftpflichtversicherung • Wertsachenversicherung • Gebäudeversicherung	• Private Unfallversicherung

Jetzt Kontakt aufnehmen und profitieren!

Möchten Sie mehr über Ihre persönlichen Vorteile erfahren?
Gerne beraten wir Sie kostenlos und erstellen Ihnen ein konkretes Angebot.

Allianz Suisse
Firmen-/Verbandsvergünstigungen
Postfach | 8010 Zürich
T +41 58 358 50 50 | verguenstigungen@allianz.ch

oder die Generalagentur in Ihrer Nähe
allianz.ch

allianzsuisse

Fahrplan 2025 – Angriff auf den nationalen Zusammenhalt

Infrastruktur, insbesondere die Verkehrsinfrastruktur, ist für ein Land von grösster Bedeutung.

Matthieu Jotterand, Präsident Sektion Genf; Übersetzung: Markus Leutwyler

Der hohe Stellenwert der Eisenbahn wurde in der Schweiz im vorletzten Jahrhundert erkannt, wie zahlreiche Bauwerke und Linien aus dieser Zeit bezeugen.

In der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts behielten die städtischen Zentren der Deutschschweiz ihre Tramnetze bei und bauten an der Infrastruktur der Zukunft, d.h. von heute. In der Zwischenzeit wollten die Westschweiz und insbesondere Genf den «grossen» Nachbarn Frankreich nachahmen und zerstörten ihren öffentlichen Verkehr zugunsten des All-Auto-Verkehrs. Ein Modell, das sich heute im Jahr 2023 als komplett ungeeignet erweist.

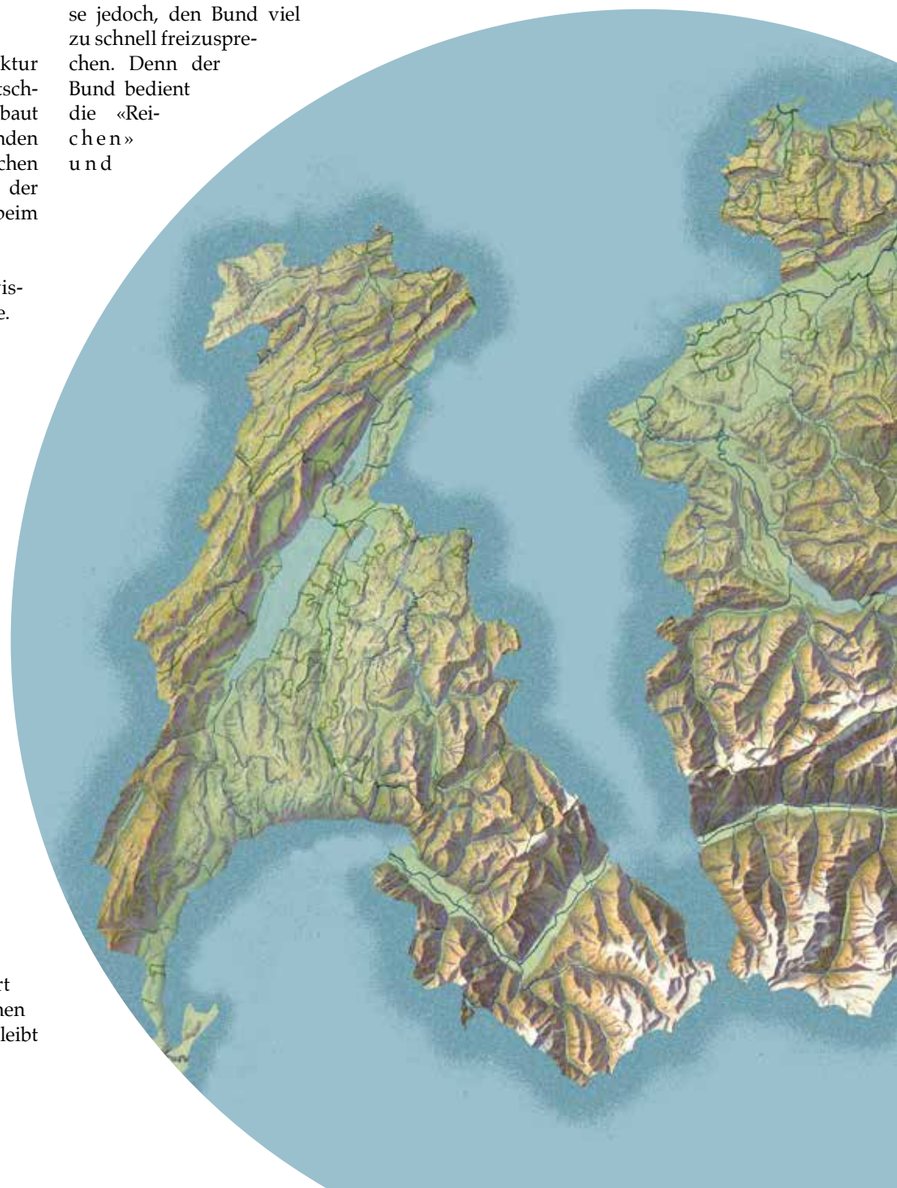
Der Rückstand bei Schieneninfrastruktur ist immens, und während die Deutschschweiz eisenbahntechnisch fertig gebaut ist, müssen die zur Verfügung stehenden Mittel nun fair aufgeteilt werden zwischen dem Anspruch des Werterhalts in der Deutschschweiz und dem Aufholen beim Ausbau im Westen.

Natürlich trägt die Romandie eine gewisse Eigenverantwortung in dieser Sache. Doch es wäre zu einfach, sich selbst zu geisseln und zu resignieren. Denn leider wurde nationalpolitisch der Achse (Bern–)Lausanne–Genf – eine der meistbefahrenen Strecken des Landes notabene – nie die geringste Aufmerksamkeit geschenkt. Die Ost-West-Achse endete aus Sicht vieler «in der Pampa». Sich als Romand in Bern Gehör zu verschaffen, war nie einfach. Man merkte, dass man nicht ernst genommen wird.

Als Resultat dieser Ignoranz besteht nun immenser Nachholbedarf. Eine Achse wie Genf–Lausanne, die völlig überlastet, unzuverlässig und nicht redundant ist, ist eine ständige Ohrfeige für den Föderalismus und ein Tritt gegen den nationalen Zusammenhalt, der unserem Land doch so am Herzen liegt. Am besten meditiert man selber über diese Ungerechtigkeit auf einer Fahrt über die kurvenreiche Strecke zwischen Lausanne und Bern. Genügend Zeit bleibt einem dafür auf jeden Fall.

Die Twindexx-Züge waren eine Lösung, die von Anfang an auf wackligen Rädern stand. Nun ist der Traum versunken und es bleiben Bastellösungen wie das dritte Gleis zwischen Genf und Lausanne. Diese Idee hatte zum Zeitpunkt der Publikation des Fahrplans 2025 wieder Hochkonjunktur wie nie zuvor, als die SBB den Taktfahrplan, eine zeitgemässe Reisegeschwindigkeit und jeden Ansatz von Würde in der Romandie schlichtweg sabotiert hat.

Die Schuld allein bei der SBB zu suchen, die sich nun gezwungen sieht, alle guten Vorsätze zu verwerfen, hiesse jedoch, den Bund viel zu schnell freizusprechen. Denn der Bund bedient die «Reichen» und vergisst grosszügig die «Randregion» Romandie. Diese ist leider viel zu spät aufgewacht, aber dafür nun mit umso mehr Wut im Bauch. Echte Investitionen, d.h. eine neue Linie Genf–Lausanne und ein Tunnel von den Höhen von Lausanne bis irgendwo in die Region Freiburg, sind nun dringend notwendig, um den Zusammenhalt der Eidgenossenschaft und die Dynamik eines ihrer beiden wirtschaftlich dynamischsten Pole zu bewahren.



Daniel Schafer, BLS

Peter von Arb, Burgdorf

Martin Feller, BLS

Christoph Kupper, SUST

Claus Weselsky, GDL

Begrüssungsrede von Christof Graf

Generalversammlung 25.3.2023 in Burgdorf. *Christof Graf, Vorstand VSLF und Leiter BLS*

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, liebe Gäste

Herzlich willkommen hier in der Markthalle in Burgdorf. Die Sektion BLS des VSLF freut sich, Sie alle zur Generalversammlung der VLSF begrüssen zu dürfen.
Burgdorf war, wie der Name sagt, ein Dorf mit einer Burg. Im Laufe der Zeit wurde aus dem Dorf eine Stadt, welche durch die Zähringer erbaut wurde, und aus der Burg ein Schloss. Die zentrale Lage zwischen Olten und Bern sowie dem Emmental und Solothurn brachte auch den Handel in die Stadt. Nach diversen Ausstellungen wie auch Gewerbeschauen Anfang des 19. Jahrhunderts wurde 1932 die Markthalle eingeweiht, in der wir uns soeben befinden. Die Markthalle gehörte in die Reihe der Ausstellungs- und Kongressgebäude der 1930er Jahre, wie das alte KKL in Luzern sowie diverse Bauten der Landesausstellung 1939 in Zürich. Sie ist der markanteste Vertreter des Neuen Bauens in der Region Burgdorf.
Als weitere Sensation wurde im Jahre 1857 der Bahnhof errichtet und Burgdorf erhielt mit der Strecke Olten–Bern den Anschluss an die Eisenbahn. Nebst dem Schloss, einer Markthalle und einem Bahnhof wurde in Burdorf auch noch Bier gebraut. Heute ist das Burgdorfer Bier mit seiner Brauerei in der Region und darüber hinaus sehr bekannt.
Ebenfalls gilt Burgdorf als Stadt der Schulen. Am Ende des 17. Jahrhunderts war Pestalozzi während fünf Jahren in Burgdorf tätig. Er errichtete eine Volksschule und ein Lehrerseminar im Schloss.
Bis heute setzt sich Burgdorf für ein flächendeckendes und hochwertiges Bildungssystem ein und stärkt den Bildungsstandort mit Schulen und Ausbildungsstätten von regionaler Bedeutung.
Noch heute findet am letzten Montag im Juni die Solettä statt. Es ist der bestbesuchte jährliche Anlass und ist ein Schul- und Kinderfest.
Ein Schloss, eine Markthalle, ein Bahnhof und eine Brauerei, diese vier Gebäude haben uns von der Sektion BLS überzeugt, die Verbands-Generalversammlung des VSLF hier in der schönen Markthalle in Burgdorf unterhalb des Schlosses und der schönen Altstadt durchzuführen.
Eisenbahntechnisch war Burgdorf von Anfang an ein wichtiger Bahnknoten. Der Bahnhof lag an der wichtigen Ost-West-Achse St. Gallen–Genf wie auch auf der Nord-Süd-Achse von Basel über Lötschberg und Simplon nach Domodossola.
Auch mit der Regionalbahn der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn von Solothurn nach Thun wurde Burgdorf zu einem wichtigen Knotenpunkt der Region.
Die EBT fusionierte mit der SMB und VHB zum Regionalverkehr Mittelland. Und diese fusionierte schliesslich im Jahre 2006 mit der BLS Lötschbergbahn zur heutigen BLS.
Heute ist Burgdorf für die BLS ein wichtiger Bahnhof. Nebst einem Lokpersonalstandort betreibt die BLS auch im benachbarten Oberburg eine Werkstätte für den Unterhalt der Fahrzeuge. Dieser wird in den nächsten Jahren grosszügig ausgebaut.
Speziell am Bahnhof Burgdorf ist sicher der Umstand, dass der Bahnhof der SBB gehört und auch so angeschrieben ist. Jedoch hält mit wenigen Ausnahmen kein SBB-Zug mehr in Burgdorf. Die Mehrheit der Züge ist in der Farbe Lindgrün-Silber der BLS oder in Kupfer-Schwarz der Südostbahn.
Die wenigen Ausnahmen sind die SBB-Doppelstockzüge, welche im Auftrag der Südostbahn von Bern nach Chur fahren. Dies, weil die Planung mit den einstöckigen Fahrzeugen im Kooperationsverkehr mit der Südostbahn, was die Sitzplatzkapazitäten betrifft, auf gewissen Abschnitten der Strecke doch nicht ganz aufgegangen ist.
Wir wünschen Ihnen, liebe Gäste, und euch, lieben Kolleginnen und Kollegen, weiterhin einen schönen und unterhaltsamen Vormittag hier in der Markthalle in Burgdorf.

Alle Reden der GV:
www.vslf.com/vslf/gv-2022-burgdorf/reden

Fotos: Daniel Wachter & Markus Leutwyler

Rede von Raoul Fassbind

Generalversammlung 25.3.2023 in Burgdorf. *Raoul Fassbind, Vorstand VSLF und Leiter SBB P*

Sehr geehrte Gäste, liebe Kolleginnen und Kollegen

Auch ich möchte Sie alle herzlich an unserer Generalversammlung hier im beschaulichen Burgdorf begrüssen und willkommen heissen.
Ich hätte bereits vor zwei Jahren zu Ihnen sprechen wollen, damals hat die Welt jedoch aus Angst vor einem Virus zugemacht und unsere Generalversammlung wurde gecancelt. Mittlerweile sind diese Ängste grösstenteils verschwunden und auch bei mir hat sich diese Angst gelegt. Auch die Angst, dass ich meine Rede heute nicht halten könnte, ist minim. Mich plagen jedoch häufig diverse andere Ängste. Bevor ich tiefer in die Details eintauche, vielleicht noch kurz etwas zur Begrifflichkeit der Angst.
Angst ist ein natürlicher Teil unseres Überlebensinstinkts. Sie ist ein Überbleibsel aus der Zeit, als unsere Vorfahren in ständiger Gefahr lebten und sich vor wilden Tieren und anderen Bedrohungen schützen mussten.

Heutzutage haben wir vor allem Angst vor Versagen, Angst vor der Meinung anderer Menschen, Angst vor Veränderungen, Angst vor Kontrollverlusten und vielem anderem. Diese Ängste können uns daran hindern, unsere Pläne zu verwirklichen, unsere Entscheidungen rational zu treffen und unser volles Potenzial auszuschöpfen.

Es ist wichtig zu verstehen, dass Angst ein normaler Teil des Lebens ist. Jeder hat Ängste, und das ist in Ordnung. Aber wenn unsere Ängste unser Leben kontrollieren und uns einschränken, dann ist es an der Zeit, etwas dagegen zu unternehmen. Ich beispielsweise habe grosse Angst, vor Menschen zu sprechen. Sie dürfen mich gerade bei einer Therapiesitzung begleiten.
Heutzutage sind die meisten Bedrohungen nicht mehr physischer Natur, sondern psychologischer. Unsere Angst kann uns jedoch immer noch vor Schaden bewahren, wenn wir in gefährlichen Situationen klug handeln. Auch bei der Eisenbahn sehen wir uns mit diversen Situationen konfrontiert, die Ängste auslösen und dann kluge Reaktionen erfordern.
Einerseits sind sicher die Angst vor Unfällen und Einbussen bei sicherheitsrelevanten Themen sowie die Art und Weise, damit umzugehen, omnipräsent. Der Angst vor Kontrollverlust wird oft mit einer Überreglementierung und unzähligen Prozessen begegnet. Das liegt vielfach am fehlenden Vertrauen in die Kompetenzen der Mitarbeitenden und Angestellten. Und natürlich sind es auch die Ängste vor negativen finanziellen Auswirkungen und Einbussen, die uns ständig begleiten.

Wie gehen wir also mit diesen Ängsten um? Bei sicherheitsrelevanten Themen reagieren wir permanent mit der Optimierung und Verschärfung von Regelungen, Vorgaben, Prozessen und deren Überwachung.
Es lauern überall die Gefahren von Unfällen, welche monetäre und personelle Schäden, eine schlechte Reputation und rechtliche oder versicherungstechnische Konsequenzen nach sich ziehen können. Wir haben also beispielsweise auch Angst vor der SUVA. Dies schlägt sich in einem ganz wunderbaren Sortiment an zu schweren Schuhen nieder, die aber auch keine Stolperunfälle verhindern können. Ich erwähnte bereits, dass Ängste unsere Fähigkeit zu rationalen Entscheidungen beeinträchtigen können.
Ich glaube, dass fehlendes Know-how diesen Faktor weiter verstärkt. Es wird entweder mit hektischen Sofortmassnahmen oder symbolischen Reaktionen auf einzelne negative Faktoren reagiert, anstatt die Kernproblematiken und Ursachen für Konflikte zu eruieren und nachhaltig zu beheben.

Fehlendes Know-how betrifft natürlich auch die Auszubildenden. Wir stellen fest, dass man gewaltige Angst davor hat, dass sie aufgrund ihrer fehlenden Erfahrung Mist bauen könnten. Bei der SBB reagiert man darauf mit grossem Druck und möglichen Repressalien wie Kündigungsandrohungen, falls auch nur der kleinste Schritt ausserhalb des gesteckten Rahmens getätigt wird.

Aus Angst vor dem makelbehafteten Ausbildungssystem und den daraus resultierenden «Unqualitäten» im Wissensstand gestaltet man die Abschlussprüfungen derart schwer, dass die Anwärter reihenweise am Ende der Ausbildung ausgesiebt werden. Aber vor der Personalsituation haben wir glücklicherweise keine Angst mehr.

Die Ängste des Lokpersonals sind auch nach Ausbildungsende breit gefächert. Die periodischen Prüfungen stellen wiederkehrend den weiteren Verbleib im Beruf in Frage. Mit ihrer unklaren und weitreichenden Inhaltsstruktur lösen sie zudem Aufwände aus, die bei Einzelnen mehrjährige Lernepisoden umfassen können. Unentgeltlich, in der Freizeit und mit zweifelhaftem Nutzen für den Berufsalltag.
Noch grösseren Druck lösen die wiederkehrenden Besuche beim Bahnarzt aus. Auch hier begleitet die Angst vor Berufsverlust jede Kontrolle. Nur kann man diese Prüfung nicht wirklich selbst beeinflussen. Ausser man unterstellt seinen Lebenswandel den beruflichen Anforderungen, aber das würde auch den Verzicht auf die variable Schichtarbeit bedeuten. Und leider gilt erneut die Devise, dass die Auflagen immer strenger werden. Der Bahnarzt lässt keinesfalls jemanden in den Führerstand, bei dem auch nur der geringste Zweifel vorhanden ist. Erneut also die Angst davor, dass jemand Mist bauen könnte, und den Konsequenzen daraus. Keinesfalls Verantwortung tragen und Kontrollverluste vermeiden.

Die Bahnen betreiben einen dementsprechend grossen Sicherheitsapparat, der nach ebendiesen Grundsätzen arbeitet. Mit laufenden Risikoanalysen für jeden

theoretischen Effekt wird versucht, die Verantwortung niedrig zu halten. Es wird jedoch nur auf Probleme reagiert, welche auch gemeldet wurden. Fälle, die nicht gemeldet sind, sind dementsprechend auch nicht geschehen. Das Bewusstsein im Hinblick auf die bedenklich tiefe Meldequote ist dabei sogar vorhanden. Eine Lösung dieser Problematik ist aber nicht in Sicht. Die Bearbeitung jeder theoretischen Meldung wäre allerdings aus arbeitsbeschaffender Perspektive lukrativ.

Ich persönlich habe in erster Linie Angst vor zweifelhaften technischen Entwicklungen. Als Beispiel sei hier nur schon schlechtes Wetter genannt. Bei alten Fahrzeugen fahre ich den Zug dementsprechend defensiver, bei modernen Fahrzeugen warte ich erst ab, ob der Bremsrechner die schlechte Witterung erkennt und wie er darauf reagiert, und passe erst dann meinen Fahrstil an. In der Regel auch defensiver, aber dafür neu bei jeder Witterung. Spannend dabei ist, dass identische Fahrzeuge je nach programmierter Software deutlich unterschiedlich reagieren.
Es ist ein technischer Entwicklungsschritt, der eine zusätzliche Schnittstelle geschaffen hat und meine Aufmerksamkeit zusätzlich erfordert. Das variable Verhalten der Fahrzeuge ist aber nicht nur von der Witterung abhängig.
Um auf die Angst vor monetären Einbussen beim Stromverbrauch zu reagieren, werden die Fahrzeuge laufend angepasst. Soft- und hardwareseitig. Aber stets nur auf einzelnen Versuchsfahrzeugen. In der Regel verlaufen diese Versuche wenig erfolgreich, generieren aber viele Aufwände. Was uns wiederum erneut zum irrationalen Verhalten führt.

Mit gesundem Respekt, um nicht laufend das Wort Angst zu verwenden, trete ich deshalb auch Automatisierungsplänen entgegen. Ich betrachte die Absichten übrigens durchaus als legitim. Die erwarteten Verkehrszunahmen auf dem bestehenden Netz zu bewältigen, stellt die Bahnen vor grosse Herausforderungen.
Mit Teilautomatisierungen erhofft man sich, Zugfolgezeiten zu reduzieren und dabei Pünktlichkeitswerte zu erhöhen. Ganz nebenbei soll der Betrieb dadurch günstiger werden. Also eine eierlegende Wollmilchsau, oder eben vor allem eine Mogelpackung. Um die Zugfolgezeiten zu kürzen, sind ohnehin aufwändige Stellwerkumbauten notwendig, unabhängig

vom Automatisierungsgrad. Die Pünktlichkeitswerte kann aber auch ein gut informierter, umfänglich ausgebildeter und motivierter Lokführer locker erhöhen. Es sind vor allem der Zustand des Rollmaterials und der Infrastruktur sowie die diversen externen Einflüsse die grossen Knacknüsse bei allen möglichen Betriebsmethoden.
Günstiger ist ein automatischer oder semiautomatischer Betrieb zudem erst recht nicht. Solange die Haftungsfragen nicht geklärt sind beziehungsweise solange die Hersteller keine Haftung für betriebliche Zustände übernehmen, benötigt es stets eine menschliche Person als juristische Pufferzone auf den Zügen. Und die ist selten gratis. Zudem ist es naiv zu glauben, dass mit der Installierung eines Rechners auf dem Zug genügend an Investition getätigt ist. Die Industrie wäre nicht an Erfolg interessiert, würde sie nicht teure Unterhaltsprogramme mit Softwareupdates und technischen Weiterentwicklungen verkaufen.

Wer bereits im Büro an seinem Compi mal ein Softwareupdate gemacht hat, dem ist bewusst, dass während dieser Zeit nicht am Compi gearbeitet wird. Bei Zügen erhöhen sich dementsprechend die Stillstandszeiten. Und zwar dann, wenn es der Compi oder der Softwarebetreiber gerade für richtig hält. Was wir uns alles auf unsere Fahrzeuge laden, ist eine andere Frage. Sie wird uns aber sicher zukünftig noch beschäftigen, aber ob der Betrieb dadurch schneller wird, zweifle ich stark an.
Das bringt uns zur betrieblichen Robustheit, welche die wohl grössten Angstzustände bei der Eisenbahn auslösen kann.
Bekanntlich ist die Eisenbahn als solches ein sehr robustes, weil auch träges System. Es benötigt viele unglückliche Umstände, um einen schwerwiegenden Zwischenfall auszulösen. Aber dennoch wäre es der Ansatz zur grösstmöglichen Sicherheit, jeden dieser Effekte möglichst klein zu halten. Wie beispielsweise mit den erwähnten schweren Schuhen.
Was aktuell jedoch geschieht, und zwar nicht nur bei den Bahnen, sondern auch bei den Auftrags- und Kontrollorganen, ist die Suche nach möglichen Sparpotenzialen. Und diese bewirken, nebst den theoretischen erwarteten Spareffekten, dass das System Eisenbahn aktuell vor allem immer teurer wird. Einhergehend mit stetigen Einbussen bei sicherheitsrelevanten Punkten und dem Ausreizen jeglicher Margen. ETCS lässt grüssen.

Das System Eisenbahn wurde einst im Rahmen der Industrialisierung zur Erschliessung des Landes geschaffen. Der Unterhalt ist teuer und neoliberalistische Wettbewerbsbestrebungen funktionieren kaum. Man blicke nach England oder Deutschland, wo ruinöse Marktkämpfe für den Kunden keinen Mehrwert bringen. Die Ticketpreise steigen, die Qualität ist tief und die Arbeitsbedingungen sind teilweise desaströs. Und der Kunde hat dabei nicht einmal die Wahl, sein optimales Produkt zur Beförderung zu wählen. Es gelten jeweils Konzessionen zugunsten eines einzelnen Anbieters. Ausser natürlich, wenn der Kunde ein Auto besitzt.
Das System Eisenbahn hat das Potenzial des Massentransports innerhalb der Agglomerationen oder naheliegender Ballungszentren. Nur dort lässt sich effektiv Geld damit verdienen. Alles ausserhalb ist ein Luxusgut, das wir uns in der Schweiz viel kosten lassen. Und trotz der politischen Bestrebung, das Netz zu einem möglichst niedrigen Tarif zu betreiben, scheitern die Bahnen in ihrem Pseudokonkurrenzkampf, dieses Ziel überhaupt je zu erreichen.

Wir benötigen eine integrale Angebots- und Personalplanung über alle Bahnen hinweg. Moderne Fahrzeuge werden sich immer ähnlicher. Die Synergien wären demzufolge auch im Unterhalt und dem Rollmaterialeinsatz nutzbar.
Was leider völlig fehlt, ist Kontinuität. Zu Hunderten schiessen laufend irgendwelche Beschäftigungsprojekte aus dem Boden, die in erster Linie dem Innovationsdrang geschuldet sind. Gibt es eigentlich eine weitere Branche, in der der Endkunde die Innovation vorantreibt? Es wäre die Aufgabe der Industrie, mit sinnvollen und ausgereiften Produkten um Aufträge zu werben.
Aber in regulierten und subventionierten Märkten gelten wohl andere Regeln.

Es gibt viele Ansatzpunkte und die Eisenbahn ist ein hochkomplexes System, dessen bin ich mir bestens bewusst. Aber ich bin auch sehr davon überzeugt, dass wir uns aktuell in eine zweifelhafte Richtung bewegen.
Haben wir bitte nicht auch noch Angst davor, einen eingeschlagenen Weg kritisch auf Sinnhaftigkeit zu hinterfragen und allenfalls Strategien neu zu überdenken. Es kann sich lohnen.
Und falls Ihnen gerade dennoch etwas mulmig wurde: Es gibt nachher einen Apéro mit leckerem Wein, der hilft sicher, die Nerven zu beruhigen. Aber nicht zu viel, sonst kommt dann gleich wieder die Angst vor dem Bahnarzt, zumindest für einen gewissen Teil von uns.
Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Rede von Hubert Giger

Generalversammlung 25.3.2023 in Burgdorf. *Hubert Giger, Präsident VSLF*

Sehr geehrte Damen und Herren
Liebe Kolleginnen und Kollegen

Zwei grosse Ereignisse haben, unabhängig vom Resultat, das Selbstverständnis des VSLF in Frage gestellt.
Es war zum einen der neue GAV bei SBB Cargo International mit schlechteren Arbeitszeitregelungen einzig für das Lokpersonal und zum anderen die Übernahme des Lohnsystems der SBB bei SBB Cargo, welche mit neuen Berufsbildern vermischt wurde und zu einer zukünftigen Lohneinbusse von 9,5% führt.
Beiden Verhandlungen ist gemeinsam, dass einzig das Lokpersonal Kategorie B Verschlechterungen in Kauf nehmen muss.

Die Opfersymmetrie innerhalb der Unternehmung wird belastet. Warum ein verantwortungsvoller Arbeitgeber überhaupt derartige Forderungen stellt, können wir reell nicht nachvollziehen. Dies umso mehr, als ja gerade die in Touren arbeitenden Mitarbeiter an den vielseitigen Errungenschaften wie dem Homeoffice nicht partizipieren können und darum eigentlich eine anderweitige, zeitgemässe Verbesserung der Anstellungsbedingungen zugute hätten. Dass an Montagen und Freitagen unsere Pendler ausbleiben, ist der offensichtliche Beweis, dass Homeoffice schlicht auf angenehme Weise das Wochenende verlängert.
Wir stellen mittlerweile die Einreihungssysteme und Einreihungskriterien in den Lohnsystemen ganz allgemein in Frage. Es wird nicht bezahlt, was geleistet wird, sondern was man sich selbst im selbstgestalteten Salär-Katalog aussucht. Gemessen an der Verantwortung und der Auswirkung von Fehlentscheiden ist das Lokpersonal im internen Vergleich ganz sicher nicht überbezahlt.

Die neuen Regelungen bei SBB Cargo International und SBB Cargo wurden von allen anderen Parteien ohne den VSLF unterschrieben und uns wurde sogar der GAV gekündigt. Somit blieb uns nur die Möglichkeit, dieses abgekartete Spiel mitzumachen, um weiterhin unsere Mitglieder am Verhandlungstisch vertreten zu können.
Es bestätigt sich, dass gar keine Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen möglich sind, wenn die Gewerkschaften nicht bereitwillig unterschreiben.

Bedeutung für den VSLF
Was bedeutet das für den VSLF? Braucht es uns noch, wenn wir vordergründig nichts beeinflussen können?
Ja. Selbstverständlich. Wir müssen weitermachen. Nicht zum Selbstzweck des Verbandes, sondern für unsere Arbeitsbedingungen und somit für die Eisenbahnen. Wir müssen uns noch besser aufstellen, noch offener kommunizieren und unsere Linie noch konsequenter verfolgen.

Der Erfolg gibt uns recht. An diesen Verhandlungen haben die Arbeitnehmer verloren und somit auch gleichzeitig die Unternehmungen. Die Zeichen stehen nicht gut für unzeitgemässe Anstellungsbedingungen.
Und vergessen wir nicht, uns im VSLF bleibt jederzeit der Weg in die Opposition. Wir sind unabhängig, auch finanziell.

Verschlechterungen
Auch in anderen Bereichen lässt der Druck nicht nach.
So versucht man aktuell, die Zeit für die Dienstvorbereitung zu halbieren.
Weiter steigt der latente Druck, das private Auto täglich für den Arbeitgeber einzusetzen.
Neuen Lokführern wird der Arbeitsort erst gegen Ende der Ausbildung mitgeteilt, weil man trotz Jahresfahrplan im Personenverkehr nicht weiss, wo man Personal benötigt.
Und als Kirsche auf der Torte sollen Wünsche nach Arbeitsschichten für Früh- oder Spätdienste ohne Entgegenkommen des Mitarbeiters nicht mehr gewährt werden. Wünsche nach Schichtlagen sind für unsere Umwelt und unsere Gesundheit lebensnotwendig und werden seit 175 Jahren nach Möglichkeit gewährt.
Dies sind nur vier Beispiele, welche spätestens mittelfristig negative Auswirkungen entfalten werden, einhergehend mit negativen Kosteneffekten.
Die verlangte zeitliche und örtliche Flexibilität hat massive Auswirkungen auf das gesamte Privatleben der Angestellten und ihrer Familien.
Glauben wir im Ernst, wir könnten mit diesen und weiteren Massnahmen auf dem Arbeitsmarkt im Jahre 2023 noch punkten? Wer, bitte, denkt sich solche Notlösungen für die selbstgemachten Probleme aus?
Wo ist die Wirtschaftlichkeitsrechnung über alle Aspekte gesehen? Wo sind die langfristigen Perspektiven? Wo bleibt das vernetzte Denken mit Bahn-Know-how? Und wie lassen sich solche Arbeitsbedingungen vereinbaren mit den hausinternen Hochglanzprospekten der HR-Abteilungen? Wissen die Forderungssteller überhaupt, dass sich der Arbeitnehmermarkt gewaltig geändert hat?
Wenn man das Heil in digitalen Lösungen wie der Integrierten Produktionsplanung (IPP) sucht, könnte es ein böses Erwachen geben. So wie bei fast allen bisherigen digitalen Lösungen. Und: Digitalisierungen sind nicht immer die beste Lösung, oftmals sind sie sogar Teil des Problems.
Die erhofften Einsparungen sind theoretisch und kurzfristig, und sie werden bereits mittelfristig mehr als kompensiert werden. Die Unternehmen sind heute schon im Modus, wo sie vor allem reagieren, anstatt vorausschauend zu agieren. Der Zug überholt uns selbst.

Verantwortung
Das Personal ist das wichtigste Kapital einer modernen Unternehmung; dies gilt insbesondere bei systemrelevanten Mitarbeitern. Das Bahn-Know-how, und damit der Erfolg der Unternehmung, lässt sich nicht ersetzen durch digitale Spielereien. Zumal die Anbieter der «digitalen Lösungen» vor allem am Verkauf ihres Produkts interessiert sind.
Die BLS schreibt nicht umsonst unter Punkt 1 ihrer Unternehmensstrategie: «Unsere Mitarbeitenden sind der Schlüssel des Erfolgs.» Wir ergänzen: «Wir brauchen Menschen mit Sachverstand und nicht digitale Lösungen.» Im deutschen Fernsehen

Wir brauchen Menschen mit Sachverstand und nicht digitale Lösungen.

wird von den Schweizer Bahnen berichtet, dass diese die kleinen Probleme lösen, bevor sie zu gross würden.
Nun, auch in der Schweiz erkennt und versteht man die kleinen Probleme zusehends nicht mehr. Folglich wird auch nicht mehr erkannt, ob grössere Probleme daraus entstehen können. Wir konzentrieren uns zunehmend auf die Bewirtschaftung der Probleme, anstatt sie zu lösen. Diese Mittelmässigkeit sollten wir uns nicht leisten.
Probleme in der Nachwuchsfindung, Probleme mit Sicherheitsvorschriften, Probleme mit Kapazitäten, mit der Verschuldung, mit dem Unterhalt, mit IT-Systemen, mit dem grenzüberschreitenden Verkehr, den Kunden-Informationssystemen, mit den automatischen Kupplungen, mit Bahnhofsausbauten, mit monatelangen Streckensperrungen, mit Wackel-Zügen usw., usw. Und neuerdings erfinden wir sogar neue Probleme, wie stinkende Tiefbahnhöfe.
Alle diese Punkte haben nicht nur das Potenzial, grösser zu werden und sich gegenseitig zu befruchten, sie sind teilweise bereits zu gross.

Wer trägt dafür die Verantwortung?
Es ist wohl kaum ein Zufall, dass das Jahresziel 2023 der SBB lautet: «Ich übernehme Verantwortung.»
Was in der Bahnbranche, über den VöV, das BAV und die Industrie wunderbar funktioniert, ist das Abschieben der Verantwortung auf den jeweils anderen. Ich habe drei Geschwister und kenne dieses System bestens.

Und wenn man die Verantwortung nicht mehr weiterschieben kann, dann ist mit Bestimmtheit Europa schuld. Und was von Brüssel kommt, ist in unseren Bundesämtern sowieso als unverrückbare Norm gesetzt.
Dank vieler Richtlinien, flacher Hierarchien und geteilter Aufgaben wird die Verantwortung bis zur Unkenntlichkeit aufgeteilt. Nicht umsonst sind an allen Entscheidungen die Linie, Human Resources HR, Qualitätsabteilungen wie QSU und am Schluss noch die Unternehmensentwicklung UE beteiligt. Ich befürchte sogar, all diese Abteilungen gibt es nur, damit die Verantwortung verteilt werden kann. Und sollte noch ein Rest Verantwortung hängen bleiben, helfen teure externe Beraterfirmen, die Restverantwortung endgültig zu zerstreuen.

Und was bieten wir heute dem Lokpersonal an? Monotone, einfältige Arbeit, mit der Aussicht auf halbautomatisch fahrende Züge nach ATO-GoA 2.

Dass keine Verantwortung übernommen wird, liegt auch in der Logik, dass sämtliche Verantwortungsträger nicht Eigentümer der Unternehmen sind. Die Firma gehört ihnen nicht. Also betrifft es sie auch nicht, was mit der Unternehmung geschieht und wie sie in zehn Jahren aussehen wird.
Im Fall Wimmis im Berner Oberland von 2013, wo ein Zug mit offenen Türen abgefahren ist und eine Frau mitgeschleift wurde, ist der BLS-Lokführer vom Obergericht des Kantons Bern wegen fahrlässiger einfacher Körperverletzung verurteilt worden.
Obwohl das Fahrzeug die Vorgaben der Verordnung zum Eisenbahngesetz nicht erfüllt hat, wurde weder das UVEK noch das BAV oder die BLS angeklagt. Und schon gar nicht wurden die Angestellten angeklagt, welche die Umgehung der Verordnung zum Eisenbahngesetz angeordnet haben.

Wir Lokomotivführer wissen sehr genau, was es heisst, Verantwortung zu tragen. Doch wir sind lernfähig und können uns dieser Qualität anpassen. Bezahlt werden wir für die Verantwortung eh nicht.
Das Ablegen von Verantwortlichkeiten ist ein Prozess, welcher Jahre und Jahrzehnte dauert. Aber er ist praktisch nicht mehr umkehrbar.
So gesehen ist das Jahresziel 2023 der SBB «Ich übernehme Verantwortung» eher eine Problembeschreibung denn ein wirkliches Ziel. Mit den heutigen Strukturen ist eine Lösung nicht absehbar.

Vorausblick
Lassen Sie mich einen Vorausblick wagen. Der Druck auf das Personal wird zunehmen. Die Finanzflüsse der öffentlichen

Hand dürfen in Richtung Restwassermenge gehen. Zumal sich die Attraktivität und Qualität unseres öV, über alles gesehen, nicht verbessern wird. Aber er wird teurer werden.
Es gelang uns bisher nicht, die Lohnentwicklung für das Lokpersonal bei den Billig-Lokführer-Firmen auf den Stand von vor dem Jahr 2000 zu heben. Einzig beim Mutterhaus SBB und SBB Cargo haben wir einen marktfähigen Lohnaufstieg ausgehandelt. Zurück bleiben die Verlierer der letzten 20 Jahre. Die BLS hatte als eine der wenigen Firmen schon immer einen akzeptablen Aufstieg auf ein ebenso akzeptables Endniveau.

Wenn wir feststellen, dass in den nächsten Jahren gut ein Drittel des Lokpersonals in Pension gehen wird, sollten wir jetzt reagieren.

Wir haben immer noch Lohnsysteme mit einer Differenz vom Lohn-Minimum zum Lohn-Maximum von 60% und einem Aufstieg von über 15 Jahren. Für dieselbe Arbeit wohlverstanden. Die kapitalisierten Einbussen über die Jahre sind enorm. Dies ist nicht nur unattraktiv, sondern eine offensichtliche Altersdiskriminierung. Lohndiskriminierungen stärken das Image der Unternehmungen nicht.
Wohlverstanden, die Eisenbahnen sind gute Arbeitgeber, aber nicht mehr unbedingt für alle Funktionen.
Vergessen wir nicht: Der Lokführer ist nicht mehr an den Führstand gebunden und hat somit keinen Monopolberuf mehr. Ihm steht ausserhalb des Führerstands die ganze Welt offen. Der Marktdruck für die Eisenbahnunternehmen wird proportional zu den Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen zunehmen.
Und was bieten wir heute dem Lokpersonal an? Monotone, einfältige Arbeit, mit der Aussicht auf halbautomatisch fahrende Züge nach ATO-GoA 2. Laufend kurzfristigere Arbeitseinsätze zu immer lebensfeindlicheren Schichtlagen. Einen Job, in welchem eine Essenspause mit Essen am Tisch zu den Ausnahmen gehört. Dazu das permanente Gefühl, zu teuer, zu unflexibel und zu kleinlich zu sein. Und nicht zuletzt das latente Risiko, aus gesundheitlichen Gründen die Lizenz und somit den Job zu verlieren.
Sind wir mit diesen Vorgaben wirklich gerüstet für die Zukunft? Immer skurrilere Flexibilisierungsmassnahmen und digitale Spielereien sind keine echten Lösungen. Siehe SOPRE. Ob für die «Integrierte Produktionsplanung (IPP)» aus den Fehlern gelernt wurde, wird sich zeigen. Aber auch hier werden die Anwender, also diejenigen Mitarbeitenden mit dem spezifischen Bahn-Know-how, höchstens am Rande miteinbezogen, was kein gutes Zeichen ist.
Und wenn wir feststellen, dass in den nächsten Jahren gut ein Drittel des Lokpersonals in Pension gehen wird, sollten wir jetzt reagieren.

Zusammenarbeit

Die intelligenten Einsparungen und Attraktivitätssteigerungen liegen in der Zusammenarbeit und Kooperation beim fahrenden Personal.
So würden sich zum Beispiel Sargans, Buchs und Chur mit den Bahnen SOB, SBB und SBB Cargo geradezu aufdrängen, um die Fahrleistungen gemeinsam und produktiv abzudecken.
Mehr Flexibilität dank höherer Personalressourcen, weniger Taxifahrten, mehr Stabilität und Prozessbeherrschung. Risikominderung bei Zugsausfällen, Störungen und Baustellen. Und nicht zuletzt eine grosse Steigerung der Attraktivität des Berufes und der Standortsicherheit. Das Potenzial ist gewaltig.
Teilweise funktioniert diese Zusammenarbeit bereits jetzt problemlos. Bei TILO im Tessin, mit der SBB in Erstfeld, bei der BLS, bei der RegionAlps, mit Thurbo im Fernverkehr usw.
Aber: Es darf offenbar mit denselben Playern an anderen Standorten nicht funktionieren.

Warum funktioniert die Zusammenarbeit nicht grundsätzlich?

Es fehlt der Wille. Man will nicht. Es fehlen die Verantwortlichen, welche Verantwortung übernehmen, es fehlt der Leidensdruck und es fehlt offenbar auch der finanzielle Druck.
Sprechen wir es offen aus: Eine vertiefte Zusammenarbeit würde sehr grosse Effizienzsteigerungen und Einsparungen bringen. Sprich es würde eventuell Stellen von den Bewirtschaftern der Probleme kosten. Und niemand schafft seine eigene Stelle freiwillig ab.
Nach Vorgabe des BAV sollen beim Regionalverkehr zukünftig 2% der Kosten eingespart werden. Das wird spannend.
Es geht schlussendlich nicht um Einsparungen, es geht um einen Verteilkampf.
Wir positionieren uns in diesem Verteilkampf klar an der Seite derjenigen Unternehmungen, die wirklich schlanker, effizienter und fitter werden möchten. Auch hier übernehmen wir Verantwortung für eine stabile Zukunft der Eisenbahnen.
Mit uns darf gerechnet werden.

Mitglieder per 1.3.2023

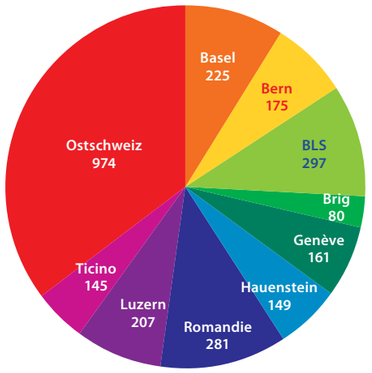
Tobias Früh, Kassier VSLF

Aktivmitglieder EVU ≥5

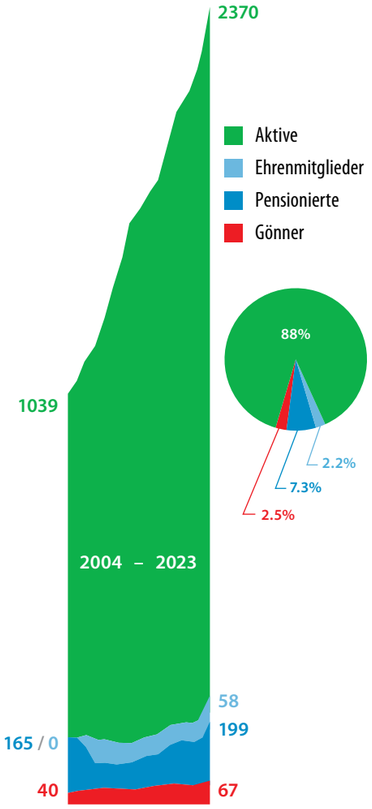
SBB	1678	DB Cargo Schweiz	11
bls	263	MEV	10
SOB	150	railCare	10
thurbo	76	RegionAlps	9
TILO	62	TXLOGISTIK	5
CIS	60	Eisenbahn Dienstleister GmbH	5

Mitglieder Sektionen 1.3.2023

Total: 2694



Mitgliederentwicklung 2004-2023



Mitglieder Depots

1	Bauma	24	Fribourg
1	Martigny	25	andere
1	Rümlang	26	Kreuzlingen
1	Zweisimmen	27	St. Gallen
2	Buchs/SG	27	Ziegelbrücke
2	Castione TI	29	Lausanne Triage
2	Sion/Sitten	30	Thun
3	Oensingen	32	Einsiedeln
3	Rorschach	33	Schaffhausen
3	Samstagern	36	Arth Goldau
3	Solothurn	37	Zug
4	Beinwil am See	40	Sargans
4	Bülach	42	Spiez
4	Landquart	50	Muttenz
4	Weinfelden	54	Chiasso
5	Chaux-de-Fonds	56	Olten
7	Huttwil	58	RBL
7	Vallorbe	59	Brugg
8	Wil	65	Rapperswil
10	Delémont	74	Bellinzona
13	Chur	74	Winterthur
14	Payerne	82	Biel
15	Langnau	84	Brig
15	Neuchâtel	96	Altstetten
16	Romanshorn	109	Lausanne
18	Aarau	119	Luzern
18	Erstfeld	135	Bern
19	Burgdorf	152	Genève
20	Herisau	171	Basel
20	Interlaken Ost	258	Zürich
23	St-Maurice		

50-jähriges Dienstjubiläum bei der SBB

Werner Sturzenegger feierte am 23. April sein 50-jähriges Dienstjubiläum bei der SBB. Wir haben ihn in der Oase in Zürich getroffen.
Markus Leutwyler

LocoFolio: Herzliche Gratulation zu deinem 50-Jahr-Jubiläum bei der SBB! Ein halbes Jahrhundert beim gleichen Arbeitgeber, das ist grossartig!
Werner: Ich bin sehr glücklich, dass ich nahtlos nach Erreichen meines Pensionsalters zu 50% als Lokomotivführer weiterarbeiten kann.

Aber fangen wir vorne an. Wolltest du schon immer Lokführer werden?
Ja, seit dem Kindergarten war für mich klar, dass ich diesen Beruf ergreifen möchte, es gab nie etwas anderes für mich. Bereits im Kindersitzli hatte ich mit einer kleinen Lokomotive gespielt, da es dort einen weichenartigen Holzspalt im Tischbrett hatte. Immer und überall war die Eisenbahn gegenwärtig.
Schon früh hatte ich eine WESA- und BUCO-Eisenbahn zuhause und ich durfte auch bei einem Schulkameraden mit der HO-Modelleisenbahn spielen, welche mein Vater in einem Wandklappbett eingerichtet hatte.

Wie hat deine Karriere bei der SBB angefangen?
Ich war in der Primarschule nur ein durchschnittlicher Schüler, mein Interesse galt immer der Eisenbahn und technischen Basteleien. Hie und da gab es einen Kurzschluss zuhause oder ich elektrisierte mich, sodass mir mein Vater sehr früh einen Phasenprüfer schenkte.

Nachdem ich die Aufnahmeprüfung zur Sekundarschule mit Bravour bestanden hatte (Die Eltern stellten mir beim Bestehen eine LGB-Modelleisenbahn in Aussicht), durfte ich die Sekundarschule besuchen, was mir eine Lehre als Elektromechaniker in der SBB-Hauptwerkstätte Zürich mit Eintritt am 23. April 1973 ermöglichte. Der Beruf machte mir grosse Freude und ich durfte darin aufblühen und gedeihen. Ich wurde stark gefördert und durfte auch die Berufsmittelschule in Zürich besuchen, was für mich ein grosser Vorteil war. Die Lehre dauerte vier Jahre und ich schloss mit der besten Prüfung von meinem Lehrjahr ab.

Trotz Wirtschaftskrise und einem Personalstopp durfte ich 1977 bei der SBB weiterarbeiten und kam als Stellwerkmonteur zum Stellwerkmeister 8 in Wallisellen, welcher für das Zürcher Unter- und Oberland zuständig war, den Bezirk mit den meisten Barrieren. Auch alte Stellwerke mit Semaphoren und Klappscheiben gehörten dazu. Ich war dabei, als in Schwerzenbach ZH kurz vor der Einführung der Doppelspur nach Uster ZH noch ein neuer Semaphor als Einfahrsignal gesetzt wurde, der dann kurz darauf wieder entfernt werden musste.

Das war also damals schon so … Heute ist alles ferngesteuert. Wie hast du diesen Wandel erlebt?

Werner Sturzenegger 1964

Ich ging jeweils mit der Werkzeugkiste im Zug zur Baustelle oder wir wurden mit dem VW-Bus als ganze Gruppe an den Ort gefahren. Es gab Umbau- oder Reparaturarbeiten am Stellwerk, im Relaisraum oder an der Aussenanlage. Auch mussten periodisch alle Batterien auf den Stationen und Wärterposten kontrolliert und gewartet werden.
Ich habe mich damals schon gefühlt wie in einer stehengebliebenen Zeit. In Nänikon gab es noch den Bahnhofvorstand, welcher drei Galons (Streifen) auf der Mütze hatte. Die Stellwerke waren meist noch alte Freiluftstellwerke. Im Notfall konnten sie mit einer Kurbel bedient werden. Im Wartsaal hörte man die Relais klicken. Die Barrieren wurden von Hand heruntergekurbelt. In der Fahrordnung fanden sich Barriere- und Kreuzungszeichen. Markant waren auch die Stationsglocken. Am Schalter konnte man Billette kaufen, Gepäck und Güter aufgeben.
Mit der Zeit wurden immer mehr Strecken ferngesteuert. Trotzdem gab es anfänglich noch viel Personal, welches aber sukzessive abgebaut wurde.
Im selben Jahr 1977 machte ich die Sommer-RS als Übermittlungssoldat bei der Artillerie in Frauenfeld TG. Leider hatte ich die Aushebung als Militärtrompeter knapp nicht geschafft.

Wie ging dein Werdegang weiter?
Darauf war ich ein Jahr in der SBB-Hauptwerkstätte im elektrischen Versuchslokal mit einem Starkstromteil und Schwachstromteil und wurde der Feinelektrik zugeteilt. Da wurden Relais getestet, Hüpferüberwachungen justiert, Ventilatorsteuerungen sowie Frequenz- und Spannungsregler des TEE-Zuges oder Verstärkeranlagen für die Lautsprecher gewartet. Ich habe immer gern exakt und sauber gearbeitet, und das Elektrische hat mich besonders interessiert. Dennoch habe ich immer gesagt, dass ich Lokführer werden möchte.
Am 1. Mai 1979 habe ich nach bestandener Aufnahmeprüfung die Lokführerausbildung in Zürich HB begonnen. Die Reglemente habe ich mit Freude studiert und erzielte meist sehr gute Resultate an den Prüfungen. Meinen Kollegen konnte ich zudem Nachhilfestunden in der Elektrotechnik geben.
Bei den Prüfungen schrieben wir oft seitenweise Texte von Hand. Nach Abschluss

Werner Sturzenegger 2023

der grossen Lokführerprüfung hat mir der damalige Oberlokomotivführer mein Prüfungsresultat auf 95% gestutzt, weil ich unschön geschrieben hatte, obwohl alle Antworten richtig waren.
Weil Personalmangel war, durften wir als Führergehilfen ein Jahr lang Züge vorbereiten und rangieren. Auch längere Begleitfahrten als Bordmechaniker mit einem gemieteten SNCF-Doppelstockzug mit Dieselgenerator für die Heizung und Lüftung waren angesagt.

Und dann kam der grosse Moment!
Ja, das war 1982. Da hatte ich die Probefahrt mit dem OLF Peter Fehr. Auf der kleinen Probefahrt mit einer Ae 4/7 war ich mit 40 Achsen von Rapperswil nach Zürich HB via Uster unterwegs. Damals habe ich ziemlich spitzig aufgeschaltet. Da hat es ein paarmal geruckt und die Traktion wurde durch den Hauptschalter unterbrochen. Der Oberlokführer meinte, ich hätte die Stromwerte nicht eingehalten. Aber ich hatte das Gefühl, dass sonst etwas nicht stimmte. Der OLF drohte, die Prüfung abzubrechen, wenn das nochmals passiere. In Zürich war das Signal zum Depot F zu, da schaute er nach und sah, dass kein Relais angesprochen hatte. Es war also nicht mein Fehler, sondern es waren tatsächlich kleine Stromunterbrüche im Netz. Das Netz war damals noch recht instabil.

Wie war es das erste Mal allein?
Ich war nicht allein, ich hatte einen Heizer dabei. Wir fuhren mit einem Schnellzug nach Schaffhausen und zurück. In der Pause gingen wir zu Fuss zum Rheinfall hinunter. Plötzlich wurde die Zeit knapp und wir mussten mit dem Bus zurück nach Schaffhausen fahren. Trotzdem war es ein grossartiges Gefühl, jetzt selbständiger Lokführer zu sein, es war wie auf Wolke sieben. Heizer nehme ich übrigens immer noch gerne mit, das finde ich schön und bereichernd.

Wie war das Ansehen des Lokpersonals?
Ich hatte meist gute Rückmeldungen, ausser in einem Fall, wo ich wegen einer technischen Störung von Basel nach Zürich HB eine grössere Verspätung hatte und sich eine ältere Dame mit Ostschweizer Dialekt bei der Ankunft beschwerte, dass dies eine «katastrophale Fahrt» gewesen sei.
Ich hatte immer gerne Abwechslung: Güterzüge, Regionalzüge, Schnellzüge. Wir waren auch viel auf der Reserve, wo wir auch manchmal jassen konnten (oder mussten). Ich war aber lieber mit der Lok unterwegs. Als Lokführer hatten wir auch durchgehende Nachtdienste und Auswärtsübernachtungen wie in Brugg, Koblenz, Niederweningen, Hinwil, Bauma, Ziegelbrücke, Glarus und Linthal. Die Stationen konnten nicht durchgeschaltet werden, d.h., es gab keine Leermaterialzüge. So haben wir am Endbahnhof in einem Zimmer übernachtet und sind mit dem ersten Zug wieder losgefahren.

Ich kenne ältere Kollegen, die frustriert sind über die Veränderungen. Was hast du gemacht, dass du auch nach fünfzig Jahren immer noch Freude hast am Beruf?
Ich durfte bei der Eröffnung der Zürcher S-Bahn mitwirken und hatte im Mai 1990 die erste S7 von Zürich HB nach Winterthur in Gegenwart von SRF mit Regierungsrat Hans Künzi und Georg Elser vom ZVV geführt. Auch die Eröffnung der NBS sowie des GBT und CBT habe ich miterlebt und dafür eine komplexe Zusatzausbildung für das ETCS Level 1 und 2 absolviert.
Es sind ja auch neuere Züge dazugekommen. So habe ich beispielsweise noch die Ausbildung mit dem ETR/Astoro sowie mit dem Giruno und FVD gemacht.
Ins Tessin zu fahren, war immer mein höchstes Ziel, was ich dann ab 2004 regulär tun durfte. Auf den Cisalpino ETR 470 war ich aber wegen der vielen Störungen nicht scharf gewesen, obwohl mir dies der damalige OLF Henri Suter angeboten hatte. Stattdessen konnte ich mit den lokbespannten CIS-Zügen fahren, auch in Doppeltraktion.

Historisches Triebfahrzeugtreffen Olten

Depotfest 26. & 27. August 2023

Herzlich willkommen in der Eisenbahnstadt Olten

Liebe Besucherinnen und Besucher

Im Namen des Teams 10439 historische Lokomotiven Olten begrüsse ich Sie herzlich zu unserem Depotfest Olten 2023. Endlich kann es stattfinden! Vor sechs Jahren haben die Mitglieder des Teams 10439 ein Organisationskomitee (OK) gebildet, das mit der Planung dieses Anlasses anfing. Zweimal machte uns Corona einen Strich durch die Rechnung: Weder 2020 noch 2021 konnte das Depotfest durchgeführt werden. Da 2022 im gleichen Zeitraum das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest in Pratteln stattfand, verzichteten wir auf eine Durchführung. Nun aber sind wir froh, dass die Signale für unseren lang gehegten Wunsch auf Grün stehen!

Olten blickt auf eine sehr lange Eisenbahntradition zurück. 1856 wurde von der Schweizerischen Centralbahn die Strecke von Aarau via Olten nach Emmenbrücke in Betrieb genommen, zwei Jahre später folgte der Anschluss durch den Hauensteintunnel via Läufelfingen nach Basel und damit ans europäische Eisenbahnnetz. Als Knotenpunkt der schweizerischen Hauptlinien von Nord-Süd und West-Ost, als Werkstätten- und Ausbesserungsstandort und seit jüngerer Zeit als Betriebszentrale des Raumes Mitte sowie Sitz der SBB-Transportpolizei ist unsere Stadt eng mit der Schienenwelt verbunden.

Unser Fest steht unter dem Motto «100 Jahre elektrische Traktion». Wir vom Team 10439 sind stolz, dass wir etliche Veteranen pflegen dürfen, die zu den ältesten fahrbaren Elektrolokomotiven der Schweiz gehören, wie beispielsweise die Be 4/7 12504 von 1921, der Ae 3/5 10217 von 1924 oder die Namensgeberin unseres Vereins, der Ae 3/6 II 10439 von 1925. Wir zeigen eine Sammlung von über 50 Jahren Schweizer Eisenbahngeschichte zum Anfassen. Auch für unsere jüngeren Besucher hat es diverse Aktivitäten; sei es eine Gartenbahn, ein Kino und die Möglichkeit, seinen eigenen Modellbahnwagen zu kreieren.

Wir bemühen uns durch unser ehrenamtliches Engagement, diese Fahrzeuge in ausgezeichnetem Zustand der Nachwelt zu erhalten. Sie können diese Zeugen aus der Frühzeit der elektrischen Traktion auf dem Festgelände bestaunen. Unsere befreundeten Gast-Teams aus der ganzen Schweiz bieten Ihnen auch die Möglichkeit, einen Ausflug mit einem Extrazug zu unternehmen.

Ich wünsche Ihnen nun einen ganz schönen Aufenthalt mit unvergesslichen Erlebnissen.

Hans-Peter Kaiser

Lokführer SBB
OK-Chef Depotfest Olten 2023

Team 10439 Historische Loks Olten

Es werden verschiedene Lok-Teams aus der ganzen Schweiz mit ihren Fahrzeugen teilnehmen. Im Depot präsentieren sich zahlreiche spannende Aussteller aus der Szene, da hat's für alle etwas!

Die Extrazüge der Teams bringen die Festbesucher nach Olten und wieder zurück.

Auf dem Festgelände können die historischen Elektroloks genau begutachtet werden und auskunftsfreudige Teammitglieder beantworten gerne Fragen.

Am Festwochenende verkehren diverse Extrazüge ab Olten. Für die Kleinen gibt's ein Extraprogramm.

Der Lösch- und Rettungszug von SBB-Intervention Olten wird von fachkundigem Personal den Besuchern vorgestellt.

Im historischen Depot werden sich verschiedene Aussteller der Öffentlichkeit zeigen. Unsere Festwirtschaft sorgt für lukullische Genüsse.

Festzeiten:
Sa: 10 – 18 Uhr / Festzelt bis 20 Uhr
So: 10 – 17 Uhr

Die Anreise ist nur mit dem öffentlichen Verkehr möglich.

depotfest-olten.ch

Der Gotthard hat mich schon immer fasziniert. Das war ein enormes Highlight in meinem Lokführerleben, das ich aber erst im 22. Lokführerjahr erleben durfte. Auch das Wetter, die Schneestürme oder sogar Lawinen spielten da mit.
Ein anderer Punkt, weshalb ich glücklich bin, ist die SBB. Ich finde das nach wie vor ein vorzügliches Unternehmen. Die SBB ist einfach unverzichtbar und nicht mehr wegzudenken. Eine Schweiz ohne Bahnen ist für mich nicht mehr vorstellbar. Es herrscht überall Ordnung, jeder gibt nach Möglichkeit sein Bestes, jeder weiss, was von ihm abhängt. Die meisten Kollegen sind sehr angenehm und hilfsbereit, ebenso die Vorgesetzten. Die anderen gibt es natürlich auch, das ist ja überall so.

Hast du oft Meldungen geschrieben?
Ja, ich habe immer viele Meldungen geschrieben und in der Regel fast alles gemeldet und auch viele Reparaturscheine ausgefüllt. Das Lokomotiv-Depot hatte immer Arbeit wegen mir. Ich wollte die Lok immer ordentlich abgeben und allfällige Mängel beheben lassen.

Wie ist das angekommen?
Manchmal gab es schon etwas böses Blut, auch mit einzelnen Vorgesetzten. Dennoch hatten meine Kritiken immer Hand und Fuss und waren meist sachlich und konstruktiv. Viele Verbesserungsvorschläge wurden abgelehnt, aber später stillschweigend eingeführt.

Hast du nie Lust verspürt, eine andere Stelle anzunehmen?
Nein, höchstens bei der Rhätischen Bahn. Aber im Depot Zürich fühlte ich mich stets wohl, die Arbeit war schön, interessant und abwechslungsreich.

Wo ist für dich die Eisenbahn in der Schweiz am schönsten?
Da sind sicher der Gotthard und das Tessin, aber auch eine Fahrt ins Welschland war immer angenehm und schön.

Was macht dir Mühe?
1999 mit der Divisionalisierung wurde vieles kaputtgemacht. Es kam ein schlechter Geist in das Unternehmen, wo nur noch wirtschaftliches Denken und das Geld zählten, und deshalb waren viele Kollegen frustriert und verunsichert. Der Leistungsdruck hat stets zugenommen und die Zeiten wurden gekürzt. Sorgfältiges Arbeiten wurde schwieriger. Es wurden auch Leute gegeneinander ausgespielt. Die Zusammenarbeit zwischen den Abteilungen hat sich ebenfalls verschlechtert. Der Zusammenhalt innerhalb der SBB hat dabei sehr gelitten.

Ist das heute wieder besser?
Durch den Wegfall der Güterzüge haben sich die Arbeitsbedingungen wieder verbessert, sie sind regelmässiger und ausgeglichener geworden. Wir hatten im Depot Zürich vor Jahren einmal einen Versuch mit Vorwärtsrotation, was sehr angenehm und positiv war. Doch mit der Divisionalisierung wurde das wieder hinfällig.
Was ich merke, ist, dass ich die ganz langen Dienste von über zehn Stunden mittlerweile schon ziemlich happig finde. Manchmal muss man halt auch nein sagen können, wenn man schon lange gearbeitet hat und noch etwas dazukommen soll, und muss sich gut ausruhen und sich auf den strengen Dienst vorbereiten, so gut es geht. Mit dem elektronischen Fahrplan und dem LEA wurde uns viel manuelle Korrekturarbeit abgenommen, das war durchaus positiv.

Werner Sturzenegger in Göschenen 1964

Welches sind deine Lieblingsfahrzeuge?
Giruno, Astoro und die 460-er-Lok. Aber eigentlich mache ich alles gern, auch Regionalzüge, denn die Abwechslung macht das Leben süss.

Du bist seit 50 Jahren ein zufriedener Mitarbeiter der SBB. Welche Tipps gibst du jüngeren Kolleginnen und Kollegen, damit diese dereinst auch auf ein zufriedenes Leben zurückblicken können?
Man sollte sich die Freude am Beruf, an der Technik und an der Natur nicht nehmen lassen. Gesund leben und genügend schlafen. Auch ein schönes Hobby und gute Freunde und Familie gehören dazu.
Seit 1984 habe ich mein Leben Jesus Christus anvertraut, und das ist für mich ein grosser Segen und ein grosses Glück. Ich möchte die Worte der Bibel ernst nehmen und im Alltag umsetzen, so gut ich es kann, und dabei die Menschen wertschätzen und lieben. Ich bin seit 1987 Mitglied in der Pfingstmission Zürich und seit 2008 im Vorstand von Rail-Hope (Christen bei Bahnen und ÖV) tätig, wo wir auf freiwilliger Basis den Menschen mit Rat und Tat zur Seite stehen möchten.

Ich bin überzeugt, dass Gott mich oftmals vor schlimmeren Ereignissen bewahrt hat. Ich hatte einen Personenunfall, aber ausserhalb von meinem Sichtfeld. Es war jemand bei einer S-Bahn unter einen Wagen gekrochen und hat sich so das Leben genommen. Mir sind auch schon Fehler passiert, wie Durchfahrt statt Halt oder auch schon mal ein Signalfall. Man muss sich aber auch selber vergeben können und nach vorne blicken. Wichtig ist, dass wir fair, transparent und ehrlich miteinander umgehen. Auch möchte ich das Material so behandeln, als wäre es mein eigenes, und mit den Leuten so umgehen, wie ich es selber gerne haben möchte. Deshalb gehe ich jeden Tag immer noch gerne zur Arbeit.

Vor ein paar Jahren hast du zum VSLF gewechselt. Warum?
Ich fühle mich sehr gut aufgehoben im VSLF. Ein spezifischer Berufsverband kann unsere Anliegen viel besser vertreten als eine einheitliche Gewerkschaft für alle Berufsgruppen. Ich habe bei Anfragen auch immer eine Antwort bekommen, meist von Hubert Giger persönlich. Es ist einfach sehr viel Engagement und Liebe zum Beruf und ein schöner Zusammenhalt untereinander zu spüren.

Werner, ganz herzlichen Dank für dieses tolle Gespräch, für diesen Blick in dein ganz persönliches Geschichtsbuch.
Vielen Dank für die herzliche Aufnahme und das gute Gespräch.

Werner Sturzenegger ist Jahrgang 1957 und ist in der Stadt Zürich und Meilen ZH gross geworden. Er lebt heute mit seiner Frau Rebekka und den beiden schulpflichtigen Söhnen Samuel (11) und Benjamin (13) in 8305 Dietlikon ZH.

Prellbock in Poudeille

Halt, Halt, Halt, Halt und nochmals Halt. Mehr «Halt» geht nicht. Sicher ist sicher. Bild: Elie Gerber. Ein Bild der gleichen Situation hat uns auch von André Riesen erreicht. *(RED)*

Im Zug gestürzt – die SBB haften

Kommentar zum Artikel in der «Berner Zeitung» vom 27.2.2023:
«Im Zug gestürzt – die SBB haften. Gemäss einem rechtskräftigen Gerichtsurteil müssen die Bundesbahnen Schadenersatz leisten, wenn Fahrgäste in einem ruckelnden Zug verunfallen.»

BZ BERNER ZEITUNG

Im Zug gestürzt – die SBB haften

Das Urteil kann zukünftig noch belastend werden für den öffentlichen Verkehr, insbesondere auch bei Bussen.
Für das Lokpersonal wird eine Zwangs- oder Systembremsung durch die Sicherheitseinrichtungen allenfalls noch problematischer, da Reisende im Zug verunfallen können. Insbesondere, wenn bei Einfahrten in Bahnhöfen und bei Doppelstockwagen viele Personen auf den Treppen in den Aufgängen stehen.
Die Folge wird eine noch defensivere Fahrweise durch das Lokpersonal sein. *(TG)*

Vorschriften . . .

Gemäss der neuen Vorschrift kann also, wenn in Rorschach nicht mindestens ¾ der Traktion vorhanden sind, losgefahren werden. Es fragt sich natürlich, warum im Titel 9.2.1 Rorschach–St. Gallen aufgeführt ist. Vorschriften zu verfassen, die unmissverständlich sind, ist nicht einfach. Oder nicht gewollt. *(TG)*

9 Störungen ...

9.1 Defekte Luftfedern

Der Triebzug ist möglichst bald, spätestens nach 1'500 km auszusetzen.
Die Fahrgäste sind aufzufordern, in anderen Wagen Platz zu nehmen.

9.2 Ausgeschaltete Fahrmotoren

Die Triebzüge sind eingeschaltet oder auf Steuerwagenbetrieb.

Einfachtraktion	Doppeltraktion	max. Steigung	Zug- / Bremsreihe
Traktion vollständig	Traktion vollständig	38 ‰	N 180 %
-	1 Halbzug defekt	31 ‰	N 150 %
1 Halbzug defekt	2 Halbzüge defekt	21 ‰	N 150 %
-	3 Halbzüge defekt	10 ‰	N 150 %

9.2.1 St. Gallen - Rorschach - St. Gallen

Sind in St. Gallen nicht mindestens ¾ Traktion vorhanden, so muss spätestens in St. Gallen St. Fiden gewendet werden.

Schaffhausen Signale

Die altehrwürdige Signalbrücke von Schaffhausen. Die Signalbezeichnungen sind nicht erkennbar, weil sie verdeckt sind. Bei Störungen oder Meldungen wird Bezug genommen auf die Signalbezeichnung. Diese sollte lesbar sein. *(TG)*

Noch nie so viele offene Stellen

17.01.2023 Investrends.ch
Gemäss dem Swiss Job Market Index des Personalvermittlers Adecco stieg die Zahl der inserierten Stellen im Schlussquartal 2022 auf ein neues Rekordniveau. Einzig bei den Führungskräften sind weniger Jobs zu vergeben. Nachdem die Anzahl Stellenausschreibungen in den ersten drei Quartalen des Jahres 2022 auf hohem Niveau stagniert hatte, stieg sie gegen Jahresende nochmals deutlich an, wie es in einer Mitteilung heisst. Im Vergleich mit dem Vorjahr wurde ein starker Zuwachs von 23 Prozent erreicht.
Den grössten prozentualen Zuwachs verzeichneten die Fachkräfte Dienstleistung und Verkauf (+47%), gefolgt von Büro und Verwaltung (+34%) und Handwerk und Hilfskräfte (+28%). Eine negative Jahresveränderung gab es einzig bei den Führungskräften (–8%), wo sich die Stellenausschreibungen seit dem Ausbruch der Coronapandemie auf einem tiefen Niveau befänden, heisst es.
Das gesamtschweizerisch starke Wachstum sei vor allem auf die robuste Binnennachfrage zurückzuführen, heisst es weiter. Aufgrund der Auftragseingänge im Dienstleistungsbereich dürfte der Bedarf an Fachkräften denn auch weiterhin zunehmen, trotz der konjunkturellen Abkühlung im Ausland. *(RED)*

Signal des Monats

Basel RB Nordumfahrung.
Kuckuck – dadaaa! Bild: Leandro Ragaz

Verschleiss und Ergonomie

Bei den FVD-Bombardier forderte das Zugpersonal, dass man nicht den ganzen Tag auf diesen Zügen arbeiten muss. Das Speisewagen-Personal hat leider überhaupt keine Wahl.
Neben den dauernden und teilweise massiven Querschlägen sind es vor allem auch die Vertikalschläge, welche beim Stehen über die Beine bis in die Wirbelsäule wirken. Für den Lokführer ist das dauernde Schütteln über viele Stunden zumindest unangenehm.
Eine Auswertung zu den Querschlägen der Bombi-Fahrzeuge soll abgeschlossen worden sein. Die Resultate sind uns nicht bekannt.
Zum Teil ist der Fahrkomfort der Züge mittlerweile gut, bleibt aber grundsätzlich rau. Offenbar zeigen die vielen umfangreichen Massnahmen an den Drehgestellen, welche über die gesamte Flotte ausgeführt wurden, gewisse Erfolge. *(TG)*

WC

Ein Bild sagt mehr als tausend Worte.

B100 SBB Infra

Für die Lokführer der Kategorie B100 haben wir im VSLF einen neuen Ansprechpartner: **Xavier Nydegger** stellte sich als Ansprechstelle und Koordinator zur Verfügung.
Xavier arbeitet selbst bei der Intervention SBB Infrastruktur in Bern. *(VST)*
vslf.com/dienste/b100-infra

Pensionierten-Anlass SBB

Ehemalige langjährige, verdiente SBB-Lokführer, welche die letzten Jahre vor der Pensionierung zu SBB Cargo International gewechselt hatten, wurden nicht zu den SBB-Pensionierten-Anlässen eingeladen. Die meisten Kollegen waren in der Region Tessin und Basel stationiert.
Auf Anfrage hin haben wir bei der SBB nachgefragt, ob es nicht möglich wäre, auch diese Kollegen, die jahrzehntelang bei der SBB gearbeitet haben, einzuladen. Die SBB hat dies dankenswerter Weise aufgenommen und wird sie zukünftig auch einladen. *(VST)*

Personalmangel

© Jan Kunz, https://jankunz.jimdofree.com/

Blendende Lichtquellen

Mail an die Migros vom 10.12.2021
Guten Tag – Im Auftrag des Verbands der Schweizer Lokomotivführer und Anwärter vslf.com möchte ich Sie anfragen, ob es möglich ist, eine Strassenlaterne so abzudecken, dass sie nicht das Lokpersonal bei der Fahrt blendet. Gerne sende ich Ihnen entsprechende Bilder im Anhang. Die Strassenlaterne ist im Verteilzentrum Zürich Herdern bei den Eisenbahnviadukten nach Hardbrücke und Altstetten. Gerne stehe ich Ihnen für nähere Informationen zur Verfügung. Es wäre schön, das Problem zu lösen.
Danke und freundliche Grüsse
Hubert Giger, Präsident VSLF

Antwort:
Sehr geehrter Herr Giger
Vielen Dank für Ihre Kontaktaufnahme. Wir haben Ihr Anliegen an das Team Genossenschaft Migros Zürich weitergeleitet, welches sich dessen gerne annimmt und Ihnen schnellstmöglich eine Antwort zukommen lässt.
Freundliche Grüsse
Ihr M-Infoline Team

Das Problem wurde anschliessend behoben. Wir gaben der Migros folgende Rückmeldung:
Im Zeichen der allgemeinen Lichtverschmutzung gibt es auch immer mehr Lichtquellen, welche das Lokpersonal bei den nächtlichen Fahrten blenden. Dazu gehören nicht nur viel Perronbeleuchtung, sondern auch direkte Lichtstrahler, vermehrt mit LED ausgerüstet.
Bei der Fahrt von Oerlikon nach Hardbrücke auf dem Hardturmviadukt leuchtete eine der neu aufgestellten Strassenlaternen auf dem untenliegenden Engrosmarkt der Migros besonders stark direkt in den Führerstand. Die Linie wird stündlich pro Richtung von zehn S-Bahnen befahren.
Nach einer Anfrage bei der Genossenschaft Migros Zürich im Dezember 2021 wurde jetzt im Frühling 2023 eine seitliche Abdeckung angebracht. Der Aufwand hat sich gelohnt, die Blendwirkung fast beseitigt.
So ist die Migros nicht nur der grösste Kunde von SBB Cargo in der Schweiz, sondern sie beweist auch ein Herz für Lokführer. Sehr freundlich von der Migros, besten Dank! *(HG)*

Waldenburgerbahn: automatische Züge mit Fahrzeugführer

Neue Zugsteuerung und Zugsicherung «Communication-Based Train Control» CBTC für die Waldenburgerbahn. Der komplette Neubau der 13 km langen Waldenburgerbahn von Liestal nach Waldenburg aufgrund der Umspurung von 750 mm auf 1000 mm bot die Gelegenheit, die Zugsteuerung und Zugsicherung komplett neu aufzubauen. *Technikgruppe VSLF*

Quelle der Aussagen: BLT Magazin zur Erneuerung der Waldenburgerbahn / BLT Baselland Transport AG

Das CBTC-System soll den Fahrzeugführer mit Assistenzfunktionen unterstützen und ermöglicht künftig ein teilautonomes Fahren. Das entspricht ungefähr einem automatischen V-Regler. Informationen sollen direkt in den Führerstand übermittelt werden, was auch mit Aussensignalen problemlos möglich ist.

Die versprochene höhere Sicherheit durch CBTC kann auch mit simpleren Systemen erreicht werden, gerade bei einfachen Verhältnissen. Die kontinuierliche Überwachung und die Redundanz sind nicht zwingend notwendig.

Die Positionsüberwachung, welche nur punktuell erfolgt, hängt ähnlich wie bei ETCS von einer exakten Wegmessung ab, was Konflikte bei Abweichungen auslösen kann.

Dass die Streckendaten auf einen Bildschirm im Führerstand übermittelt werden, ist für den Anwender umständlicher wahrzunehmen als feste Aussensignale, da der Blick auf den Bildschirm im Führerstand das Sichtfeld nach aussen verringert. Bei teilweisem Strassenbahnbetrieb mit kreuzendem Autoverkehr nicht unerheblich. Zumal die digitalen Daten laufend ändern können und somit eine höhere Aufmerksamkeit erfordern, verglichen mit Aussensignalen. Dies entspricht nicht dem Versprechen einer «Reduzierung der Arbeitsbelastung für das Führen des Zuges, damit sich die Triebfahrzeugführerinnen und -führer stärker auf die Strecke und den Verkehr konzentrieren können».

Foto: Wikipedia

Dass das System zudem für GoA 2 ausbaubar sei, stellt keine spezielle Innovation dar, zumal eine mögliche Anwendung auch gar keinen Mehrwert ergäbe.

Durch angemessenes optimales Beschleunigen und reduzierte Verzögerung beim nächsten Halt soll das CBTC den Fahrkomfort für die Fahrgäste erhöhen können. Dadurch soll schonender gefahren werden können und somit der Stromverbrauch und Verschleiss an Rollmaterial und Infrastruktur reduziert werden. Das lässt sich aber auch mit einem guten Fahrzeugführer erreichen.

Was nach unserer Einschätzung völlig zutrifft, ist die Aussage, dass der Aufwand für die Instandhaltung des IT-Systems zunehmen wird.

Pressemitteilungen

20 Min. von Lukas Hausendorf
12. Dezember 2022

WALDENBURG BL: Neue Stadler-Bahn lässt Hunderte Pendler in eisiger Kälte stehen

Am Wochenende erst mit einem Festakt und viel Prominenz eingeweiht, plagen das Waldenburgerli bereits Pannen. Am Montag kamen wegen Ausfällen viele zu spät und unterkühlt zur Arbeit.

345 Millionen Franken investierte die Baselland-Transport AG in «die modernste Meterspurbahn Europas». «Etwa 100 Personen warteten heute morgen entlang der Bahnstrecke in der bitteren Kälte vergebens auf die neue Bahn», berichtet ein News-Scout. Nicht nur eine, sondern gleich zwei aufeinanderfolgende Verbindungen seien ausgefallen. Als am Eröffnungstag das Waldenburgerli schliesslich kam, sei es «im Schneckentempo durchs Tal geschlichen.» Die Fahrzeit von Waldenburg nach Liestal dauerte 45 statt 30 Minuten.

BLT AG

Die Waldenburgerbahn nahm am Sonntag mit dem Fahrplanwechsel offiziell ihren Betrieb auf. Schon am Montag kam es zu ersten Pannen.

Pendlerinnen berichteten von Ausfällen und langen Wartezeiten. «Ich musste 40 Minuten in der Kälte warten», berichtet ein News-Scout.

In den kommenden Tagen werde sich der Betrieb normalisieren, verspricht BLT-Vizedirektor Fredi Schödler.

Visionen und Wirklichkeit

Die Versprechen und Träume waren verlockend und die Publicity gross: «Wir wollen die Entwicklung nicht verpassen.»
Hubert Giger, Präsident VSLF

Wir erinnern uns an die Schlagzeilen 2017: *«Ein vollautomatisch gesteuertes Waldenburgerli», «Das Waldenburgerli soll ohne Lokführer verkehren».* Grosse Töne. Von einem führerlosen Betrieb ist man heute genau so weit entfernt wie alle anderen Vollbahnen in Europa.

Diese digitalen Visionen sind innert fünf Jahren in der Realität angekommen. Die aktuellen Aussagen, dass automatische Züge «frühestens in zehn Jahren» zu erwarten sind, bedeutet, dass die betriebswirtschaftlichen Investitionen nicht genutzt werden können und somit in den Sand gesetzt wurden. Dies erfolgte mit dem Einverständnis des BAV. Ein jeder Verwaltungsrat würde im Interesse der Aktionäre solche Investitionen sofort vollständig einstellen. Als Aktionär kann übrigens das Volk gelten, welches im Rahmen der FABI-Abstimmung 2014 unter anderem über 300 Millionen Franken für ebendieses Waldenburgerli gutgeheissen hat. Der öV kann es sich offenbar aber weiterhin leisten, auf digitale Lösungen und Experimente zu setzen.

Was mit dem CBTC entwickelt wurde, ist ein digitales System auf dem Niveau, das der aktuelle Stand der Technik nun mal hergibt. Das Ergebnis entspricht diesem Stand: kein bemerkenswerter Fortschritt und kein ökonomischer Gewinn, aber eine zusätzliche Abhängigkeit von der Industrie und grosse Aufwendungen zur Systembeherrschung. Man braucht jetzt keine Blechtafeln mehr für Streckeninformationen und keine LEDs mehr für Signale; dafür Bildschirme, digitale Strecken- und Fahrzeugausrüstungen sowie aufwendige hochsichere Funkübertragungen. Und dennoch: Man hat trotzdem noch immer einen Fahrzeugführer auf jedem Zug.

Geblieben ist eine kleine Regionalbahn, welche die Menschen sicher in einem guten Takt aus dem Tal und zurück bringt. Wie bereits die letzten 143 Jahre. Neu sogar stufenfrei. So langweilig kann Eisenbahn sein. Und genau dann erfüllt sie ihren volkswirtschaftlichen Auftrag für die Bevölkerung und die Steuerzahler.

Der angerichtete Schaden für den öV ist jedoch beachtlich.

Bild links:
Einweihung der 350-Millionen-Bahn von: BLT-Direktor Andreas Büttiker (2. v. l.), Direktor BAV Peter Füglistaler (3. v. l.), Regierungsrat Isaac Reber (3. v. r.) und Stadler Rail-Patron Peter Spuhler (2. v. r.) (BLT AG)

Foto: SER 1/2023

Umstellung der Strecke Emmenbrücke–Dagmersellen auf ETCS Level 2

Auszug aus der Stellungnahme des VSLF zuhanden der Vernehmlassung für die Studien im Vorprojekt und unsere Einschätzungen dazu.
Raoul Fassbind, Vorstand SBB P

Im Oktober 2022 wurde durch SBB Infrastruktur, Eigentümer der Strecke Emmenbrücke–Dagmersellen im Korridor Luzern–Olten, entschieden, die Stellwerke zu ersetzen und dabei von klassischer Aussensignalisierung auf Führerstandssignalisierung mit ETCS Level 2 umzubauen. Diese Strecke wurde im Rahmen einer durch das BAV in Auftrag gegebenen Studie zur bedarfsorientierten Umsetzung und Einführung von ETCS Level 2 definiert und vertieft betrachtet. Charakteristisch für diese Linie ist die relativ schlanke Infrastruktur mit wenig Weichen, Spurwechseln und langen Blocksignaldistanzen. Während sie im Personenverkehr mit 3 Fernverkehrs- und bis zu 5 Nahverkehrszügen pro Stunde und Richtung relativ gut ausgelastet ist, findet der Güterverkehr eine eher untergeordnete Rolle mit einzelnen Zügen verteilt über den ganzen Tag. Anschlussgleise werden noch in Emmenbrücke, Rothenburg, Sursee und Dagmersellen bedient.
Als einzige Spezialität sei das Gleis 2 in Sursee genannt, welches, unterteilt in zwei Abschnitte, für die Wendungen der S-Bahnen verwendet wird, welche praktisch zeitgleich dort eintreffen.
Nach dem Beschluss pro ETCS L2 wurde der VSLF eingeladen, seine Stellungnahme zu diesem Projekt einzugeben und auf mögliche Risiken oder Problematiken hinzuweisen. Die vollständige Tabelle zu unserer Eingabe und den Einschätzungen des Projektteams dazu ist auf der Website des VSLF unter https://www.vslf.com/info/etcs aufzufinden.
Auf die offensichtlichsten Diskrepanzen und Meinungsunterschiede möchte ich hier dennoch kurz eingehen:

1. Wendegleis Sursee
Heute wenden im 318 m langen Gleis 2 in Sursee die S-Bahn-Linien 1 Baar–Sursee und 29 Turgi–Sursee. Deshalb ist das Gleis signaltechnisch in zwei Abschnitte unterteilt. Für die mit 99-m-Domino-Kompositionen verkehrende S29 steht nördlich ein 119 m langer Gleisabschnitt zur Verfügung, für die mit 148 m langen Flirt betriebene S1 steht der südliche Abschnitt mit 149 m Länge bereit. Um allfällige Frontalkollisionen zu verhindern, befindet sich dazwischen eine 50 m lange Pufferzone. Diese wird benötigt, um die beiden S-Bahnen gleichzeitig in dasselbe Gleis verkehren zu lassen. Neu sollen unter ETCS L2 die S29 mit 146 m langen FlirtEVO geführt werden. Man geht davon aus, dass beim Betrieb unter ETCS keine Pufferzone mehr notwendig sein wird. Folgende Konflikte sind zu erwarten:
- Einfahrt gegen ein Ende der Fahrerlaubnis im ETCS L2 erfolgt mit stark verminderter Geschwindigkeit; nachfolgende und kreuzende Züge werden durch den Fahrzeitverlust kompromittiert.
- Die Fahrt gegen ein Ende der Fahrerlaubnis im ETCS L2 wird in 10-m-Schritten gemessen. Bei zuverlässiger Programmierung und Einhaltung der vorgegebenen Margen kann nicht genug weit ins Gleis 2 eingefahren werden, damit alle Züge darin genügend Platz haben.
- Die Infrastrukturvorschrift RTE setzt eine Toleranz von 13 m für die Verplanung von Zügen in Gleise voraus. Dies setzt bei der beabsichtigten Lösung mindestens ein 320 m langes Perron voraus, falls die Pufferzone effektiv mitgerechnet werden kann (148 m+146 m+13 m+13 m). Wobei diese Vorgabe bereits in der aktuellen Anlage nicht eingehalten wird.

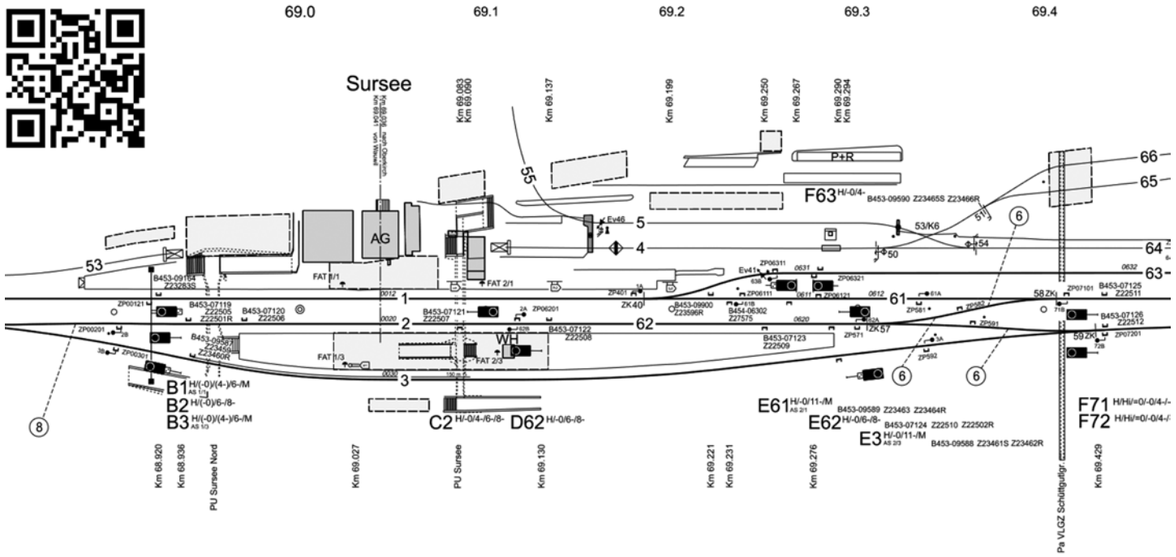
2. Vergleiche
- Fahrzeitvergleiche und Kapazitätsgewinne von ETCS L2 werden nur mit den vorhandenen Daten für ETCS L1 LS, welches erwiesenermassen tiefe Vergleichswerte liefert, verglichen. Klassische Zugsicherungen, welche eine deutlich speditivere Fahrweise ermöglichen, werden aufgrund der fehlenden Zukunftskompatibilität nicht mehr als Vergleich herangezogen. Die Argumentation für L2 kann also als geschönt betrachtet werden.
- Wo keine plausiblen Argumente mehr möglich scheinen, wird auf politische Stossrichtungen und andere Richtlinien hingewiesen. Dies betrachten wir als verzerrte Darstellung der Tatsachen zugunsten L2.
- Bei diversen Punkten wird auf zukünftige Entwicklungsstände verwiesen. Dies lässt darauf schliessen, dass die hier überprüfte Strecke zur Versuchserprobung und Legitimation weiterer Entwicklungen dienen soll. Dies entspricht nicht einem vertrauenswürdigen Produkt.

3. Zugfolgezeiten
- Es fällt auf, dass ETCS L2, wenn nicht auf Neubaustrecken, dann vor allem auf Anlagen mit uralten Stellwerkeinrichtungen eingeführt wird. Davon ist die hier behandelte Strecke weit entfernt. Sie bietet jedoch die Möglichkeit, aufgrund der Gegebenheiten dennoch eine Optimierung der Zugfolgezeiten zu vermarkten. Auffällig ist zudem, dass beinahe ausschliesslich solche Strecken für Umstellungen auf Führerstandssignalisierung geprüft wurden. Auf bereits umgestellten bestehenden Strecken mit kurzer Zugfolge wie Brunnen–Flüelen fällt auf, dass sich das Durchschnittstempo des Zugverkehrs auf tieferem, einheitlicherem Tempo eingepegelt hat. Dies sei aber aufgrund fehlender Datenerfassung nicht belegbar.

4. Finanzierung
- Die anfallenden Kosten werden beim Vergleich zwischen Führerstands- und Aussensignalisierung für ETCS verhältnismässig tief angegeben. Dies lässt sich in erster Linie dadurch erklären, dass ein erheblicher Anteil der Stellwerk- und Sicherheitskomponenten auf die Züge verlagert wird. Dies verschiebt die Kosten vom Infrastrukturbetreiber hin zu den Verkehrsunternehmen und verteuert in erster Linie die Fahrzeuge um bis zu 500'000 Franken pro Führerstand.

Es lässt sich also daraus schliessen, dass ETCS kein Produkt ist, welches im Stande ist, den Bahnverkehr auf heutigem Niveau zu erhalten. Von Produktivitätssteigerungen ganz zu schweigen. Auch der grundsätzlich gute Gedanke einer einheitlichen europäischen Zugsicherung wird oftmals nicht oder nur unter grösstem Aufwand erreicht.

Des Weiteren wurde der VSLF ebenfalls im Herbst 2022 auch durch das BAV eingeladen, seine Einschätzungen und Stellungnahmen zuhanden des Projektes «Bedarfsorientierte Umsetzung ETCS L2» einzureichen. Von diesem Angebot haben wir ebenfalls Gebrauch gemacht, eine Antwort des BAV stand bei Redaktionsschluss dieses Magazins jedoch noch immer aus.



Odometriestörungen

Wenn die gestörte Odometrie doch keine Störung der Odometrie ist … oder wenn nach fünf langen Monaten die Antwort von PP-SQU grössere Rätsel aufwirft als die Ausgangsfrage an sich.
Daniel Wachter, Lokführer Zürich und Leiter Bildung VSLF

ICN Drehgestell

Wer sich die vorangegangene Ausgabe des LocoFolio zu Gemüte geführt hatte, vermag sich vielleicht noch an die vom selben Verfasser dieses Artikels verfassten Zeilen über die Odometriestörung eines ICN und den darauffolgenden Gewittersturm von Seiten PP-SQU erinnern. Es ist zu hoffen, denn – Trommelwirbel – es gibt eine Fortsetzung!

Nun, der damalige Donnergott hat sich nach fünf Monaten – just unmittelbar vor Publikation der erwähnten LocoFolio-Ausgabe – in Form einer lauen Seebrise doch noch zum Thema geäussert, was der Fairness halber nicht unveröffentlicht bleiben soll. Die Antwort kurz zusammengefasst: Besagter Fall der gestörten Odometrie war ein Einzelfall und wurde deshalb auch nicht als Störung der Odometrie erkannt.

Ja, so habe ich auch geschaut. Die Vorstellungskraft meines Gehirns wurde ob dieses Satzes in all seinen Dimensionen gesprengt. Also liegt jetzt doch keine Störung der Odometrie vor? Auch wenn es wegen verpasster Balisenfenster drei Mal zu einer Zwangsbremsung gekommen war? Erwähnt wurde noch der Umstand, dass besagter ICN einen Tag zuvor eine Zwangsbremsung erlitten hatte, welche sich beim Befahren der nächsten Balise wieder gelöst hatte. Da stellt sich die nächste Frage, inwiefern diese Zwangsbremsung mit den drei verpassten Balisenfenstern im ETCS Level 2 zusammenhängt.

Völlig überraschend wurden die Odometrieanweisungen rein zufällig und ebenso urplötzlich in die Ausführungsbestimmungen Infrastruktur von SBB Infrastruktur, SOB und BLS Netz überführt – vielleicht als Reaktion auf den Hinweis des Verfassers, dass das Dokument versteckt sei und wohl kaum innerhalb gefühlt weniger Sekunden zur Unterstützung im Störungsfalle verfügbar sei?
Man mag nur spekulieren und sich weit aus dem Fenster lehnen.

Übrigens fehlt bis heute sowohl auf den ETCS-Level-2-Merkblättern als auch in den Ausführungsbestimmungen Infrastruktur die Aufforderung, im Falle einer Zwangsbremsung aufgrund von Odometrieproblemen bzw. verpassten Balisenfenstern auch den Helpdesk Rollmaterial zu verständigen. Das Fehlen dieser Verständigung auf den Checklisten löste das Gewitter notabene erst aus …

Diplory

ETCS erkennt Weichen nicht.
Technikgruppe VSLF

Es kommt zwar selten vor, wird in Zukunft im ETCS Level 2 aber doch zum grossen Problem: die Fahrt auf Diplory. Im FDV ist vorgeschrieben: «Bei der Überführung eines Fahrzeuges auf dem Diplory beträgt die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h, ablenkende Weichen für 40 km/h sind mit maximal 10 km/h zu befahren.»
Im ETCS muss die Vmax mit 40 km/h eingegeben werden. Im ETCS Level 2 ist jedoch nicht ersichtlich, wann eine Weiche «für 40 km/h» kommt. Die Abgabe eines Sammelbefehls Vmax 10 km/h muss jeweils für jede Weiche einzeln gegeben werden, wenn sie eingestellt ist. Sofern dem Fahrdienstleiter die 40-er-Weichen überhaupt bekannt sind. Z.B. bei einer Überführung eines Schadwagens oder einer Lok nach Bellinzona.

Weiche auf der Neubaustrecke. Foto: Georg Trüb

Untersuchungsbericht Zollikofen

Untersuchungsbericht der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST über die Kollision eines Lokzugs mit einem Güterzug vom 2. Juni 2022 in Zollikofen (BE) vom 2. Juni 2022.
Technikgruppe VSLF

[…] **Sicherheitsempfehlungen**

Sicherheitsdefizit
Im Durchschnitt funktioniert auf dem Netz von SBB-I das Zugbeeinflussungssystem gemäss groben Schätzungen von SBB Infrastruktur täglich bei drei Zügen nicht korrekt. Verkehren Züge mit nichtfunktionsfähiger Zugbeeinflussung, kann das zu folgenschweren Unfällen führen.

Je nach Auslegung lassen die bestehenden, bei einem Ausfall der Zugbeeinflussung anzuwendenden Vorschriften auch Fahrten zu, die nicht mehr nur dazu dienen, das Fahrzeug ohne grössere betriebliche Einflüsse möglichst rasch der Reparatur zuzuführen. In der Regel werden die Vorgaben so interpretiert, dass die Massnahmen einzeln umgesetzt oder optional kombiniert werden können. So werden nur die Optionen kombiniert, die einen möglichst störungsfreien Betrieb mit möglichst geringem Aufwand erlauben. Das führt dazu, dass nach Ausfall der Zugbeeinflussung Fahrzeuge noch während zwölf Stunden mit höchstens 80 km/h ohne die zusätzliche Sicherheit mit Begleitung durch einen zweiten Lokführer bewegt werden. Weil diese zwölf Stunden als reine Fahrzeit angewendet werden, verkehren defekte Fahrzeuge auch mehrere Tage.
Wie beim Vorfall vom 29. November 2017 in Aarau verkehrte beim Ereignis von Zollikofen eine Lokomotive unnötigerweise und mit verminderter Sicherheit aufgrund eines Ausfalls der Zugbeeinflussung ab einem Instandhaltungsstandort. Zudem verkehrte die Lokomotive in beiden Fällen ab einem Lokpersonalstandort, ohne dass die Vorgabe zur Begleitung durch einen zusätzlichen Lokführer umgesetzt wurde. […]

1.4.3 Sicherheitsdefizit
Es wird keine systematische Auswertung der Meldungen über Ausfälle der Zugbeeinflussung vorgenommen. Zum Ereigniszeitpunkt bestand keine Übersicht, wie lange Triebfahrzeuge ohne Zugbeeinflussung verkehren, aus welchen Gründen Ausfälle der Zugbeeinflussung vorkommen oder ob die Vorgaben bezüglich Ersatzmassnahmen im Sinn der Vorschriften eingehalten werden.

Technische Probleme bei Zugsicherung häufiger als angenommen
Quelle: SDA
Auf dem Netz der SBB verkehren im Durchschnitt jeden Tag drei Züge ohne funktionierendes System zur Vermeidung von Kollisionen.
Dies geht aus einem aktuellen Bericht der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) hervor.
«Die Zahl hat uns schon ein wenig überrascht», sagte Michael Müller, Mediensprecher des Bundesamts für Verkehr (BAV), am Freitag der «Tagesschau» von Schweizer Radio und Fernsehen (SRF).
Wichtig sei, dass die Branche und das Bundesamt das Problem erkannt hätten und die Vorschriften nun angepasst würden. […]

Man setze sich gemäss SBB dafür ein, dass es bald eine Regelung gebe, die schweizweit für alle Bahnunternehmen gelte.

Stabilität der ETCS-Zugbeeinflussungssysteme

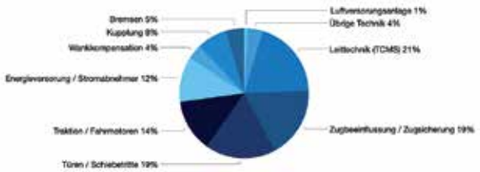
Im November 2022 waren 19% der technischen Störungen der RABe-502-Bombi-Züge auf die Zugbeeinflussung/Zugsicherung zurückzuführen. Dies ist konkret die ETCS-Fahrzeugausrüstung. Mit gut 1/5 der Störung kann nicht von einer stabilen Komponente gesprochen werden.
Technikgruppe VSLF

Es erstaunt, dass man offensichtlich keinen Überblick über die Ausfallrate der Zugbeeinflussungssysteme auf den Fahrzeugen, sprich ETCS, hat. Dies überrascht umso mehr, als jedes Ausschalten und Wiedereinschalten (Reset) gespeichert und ausgelesen wird. Die Zusammenarbeit und Prioritätensetzung zwischen den diversen Interessengruppen scheint nicht so zu funktionieren, dass solche Sicherheitslücken verhindert werden können. Durch die fehlende Übersicht und Kenntnis der Zusammenhänge entstehen neue und nicht zu unterschätzende Sicherheitsdefizite.
Die im Vergleich mit klassischen Zugsicherungen höhere Ausfallrate von ETCS bringt Komplikationen auf betrieblicher, monetärer und besonders sicherheitsrelevanter Ebene mit sich. Für eine stabile und robuste Eisenbahn sind einfache und redundante Systeme zweckmässiger. Dies auch in Anbetracht der neuen Gefahren durch Cyberkriminalität.

Bombi in Zürich Herdern. Foto: Georg Trüb

Vermeintlich höhere Kapazität durch Ausnützen der Spielräume
Mit Versuchsfahrten der RABe-502-Bombi auf dem Testring in Velim soll geprüft werden, ob eine Erhöhung der Bremsleistung bei Vollbremsungen von 144% auf 180% möglich wäre. Damit soll auf Strecken mit ETCS Level 2 die Zugfolgezeit erhöht werden. Durch das Hochzüchten der Bremsleistung und die Schmälerung der Toleranzen und Reserven steigt besonders bei schlechtem Gleiszustand das Risiko, die Bremsdistanzen nicht mehr einhalten zu können. Zudem erhöht die Verwendung der maximalen Bremskraft eines Zuges den Verschleiss um ein Vielfaches.
Die Erhöhung der Kapazität bei ETCS wird jedoch notwendig, um die systembedingten Verluste wenigstens teilweise abzufedern. Falls ein vorausfahrender Zug auf der Strecke ein tieferes Bremsverhältnis aufweist und folglich defensiver verkehrt, kann die erhöhte Bremsleistung nicht genutzt werden und wird obsolet.

Neue Linie mit ETCS Level 2
Die Bahnstrecke Dagmersellen–Emmenbrücke im Korridor Basel–Olten–Luzern soll ab 2029 neu mit ETCS Level 2 ausgerüstet sein. Bezüglich Kapazität und Zugfolgezeiten verspricht ETCS Level 2 Vorteile gegenüber ETCS Level 1 LS mit Softwarestand Baseline 3. Dass Level 2 mehr Zugfolgezeiten ermöglicht als Level 1, ist aufgrund der technischen Begebenheiten nicht verwunderlich. Der Vergleich mit klassischen Zugsicherungen wird bewusst nicht mehr gezogen, da diese nicht mehr zulassungsfähig seien. Und dass die



Kosten für Level 2 jedoch um einiges höher ausfallen, scheint ebenso wenig Beachtung zu finden.

Nur durch gezieltes Beeinflussen und Einschränken der Rahmenbedingungen und Prüfungsparameter kann der Bau von ETCS-Linien positiv dargestellt werden. Im Falle der Strecke Dagmersellen–Emmenbrücke fällt zusätzlich noch ins Gewicht, dass sie aktuell mit relativ tiefer Kapazität ausgestattet ist. Folglich ist sie prädestiniert, eine Systemumstellung zu vermarkten, ohne zu stark auf die Nachteile eintreten zu müssen.

Wir sehen uns also konfrontiert mit künstlich geschaffenen Tatsachen, gestützt auf Theorien, die sich auf strategische Entscheide jeweils höherer Instanzen berufen. Und spätestens bei der Begründung durch europäische Vorgaben wird klar, dass die Entscheidungsträger entweder keinen Einfluss auf Konzepte und Entwicklungen besitzen oder das fachliche Know-how für das Funktionieren eines zuverlässigen und robusten Bahnbetriebs fehlt.
Es stellt sich vor allem aber die Frage, ob für einen Trendwechsel hin zum Fokus auf eine bedarfsgerechte technische und fachliche Ausstattung der Schweizer Eisenbahn nicht bereits der Zug abgefahren ist und man sich bewusst auf das Niveau europäischer Mittelmässigkeit begibt.

Der Fahrplanentwurf 2025 mit immerwährenden Fahrzeitverlängerungen von 20% und mehr für die Romandie gibt einen Vorgeschmack auf deutlich längere Fahrzeiten. Dass dies dem ETCS geschuldet ist, lässt sich kaum abstreiten.
Die öV-Branche weist bei den Billettpreiserhöhungen darauf hin, dass der Preis nur das viert-wichtigste Argument für eine Reise mit der Bahn ist und die Fahrzeit zu den wichtigsten Punkten zählt. Dies zeigt die Problemstellung eindrücklich.

ETCS Level 1 – Fortschritt oder Rückschritt?

Das ETCS Level 2 wurde ja für die Neubaustrecken entwickelt und beinhaltet die Führerstands-Signalisierung. Als Ersatz für das ZUB wurde das ETCS Level 1 entwickelt. Bei diesem wird weiterhin mit Aussensignalen gefahren. *Technikgruppe VSLF*

Foto: Wikipedia

Bis heute fahren nach ETCS Level 1 jedoch nur Züge des Personenverkehrs nach der Zugreihe R. Güterzüge nach Reihe A oder D verkehren weiterhin nach ETM ZUB, sprich ETCS Level 0. Da die Bremskurven beim ETCS Level 1 beim Personenverkehr schon sehr flach sind und eine sehr defensive Fahrweise auf ein Halt zeigendes Signal zulassen, werden diese in der Zugreihe A noch viel flacher sein. Das ZUB, welches anscheinend veraltet ist und durch das Level 1 abgelöst werden soll, konnte diese Zugreihen und Bremskurven jedoch sehr gut unterscheiden.

BLS Cargo, SBB Cargo und SBB Cargo International haben alle neue Vectron-Lokomotiven von Siemens bestellt, welche nur noch über Baseline-3-Zugsicherung verfügen. Das heisst, diese Lokomotiven können das ZUB nicht mehr lesen und darum nur noch nach ETCS Level 1 und 2 verkehren. Ein Teil der Lokomotiven ist schon gebaut und wartet auf die Auslieferung.

Auf der ETCS-Level-2-Strecke am Gotthard hat Infrastruktur bei einigen Haltetafeln – diese entsprechen einem Lichtsignal – die Befreiungsgeschwindigkeit entfernt. Endet die Fahrerlaubnis an einer solchen Tafel, muss mit einem Güterzug bei einer normalen Haltebremsung aus einer Geschwindigkeit von 10–15 km/h ca. 200 m vor der Tafel angehalten werden. Ebenso muss bei einer Geschwindigkeitsverminderung infolge einer Kurve von z.B. 25 km/h über einen Kilometer vor der geltenden Geschwindigkeit gebremst werden. Im Gegensatz zum ETCS Level 1 ist dies im ETCS Level 2 auf dem Display ersichtlich. Im ETCS Level 1 gibt es keine solchen Anhaltspunkte.
Zwangsläufig wird dies zu System- oder Zwangsbremsungen führen. Auch eine Systembremse kann einen langen und schweren Güterzug zum Stehen bringen. Dass es bei einem 600 m langen Güterzug sehr viel Zeit braucht, bis dieser die Bremse wieder gelöst hat, ist selbsterklärend. Ebenso wird es vorkommen, dass durch die defensive Fahrweise und frühes Halten vor einem Halt zeigenden Signal (200–300 m) der dahinterliegende Blockabschnitt oder die Bahnhofdurchfahrt bei einer Überholung nicht freigegeben wird. Ein Heranfahren an ein rotes Signal nach einem Stillstand ist nicht möglich, da dies eine Zwangsbremsung auslöst.

Das ZUB sollte ja genau deshalb durch ETCS Level 1 und 2 abgelöst werden, weil es anscheinend den Kapazitäten, die in Zukunft vorhanden sein sollen, nicht genügt. Jedoch beweisen Level 1 und 2 genau das Gegenteil. Wurde doch die Sicherheit im System so hochgesetzt, dass ein normales Einfahren in einen Bahnhof auf ein Halt zeigendes Signal auch im Personenverkehr nicht möglich ist und zu Fahrplaneinschränkungen führen kann. Das ZUB konnte sehr gut die einzelnen Zugreihen unterscheiden. Jedoch wurde beim ZUB dem Lokpersonal die Fähigkeit zum Führen und Bremsen eines Zuges zugetraut und es schritt wirklich erst im letzten Moment ein.
Beim ETCS Level 1 und 2 muss das Lokpersonal seine Fahrweise infolge der hohen Sicherheitsmarge dem System anpassen. Diese zwei Systeme trauen dem Lokpersonal nicht mehr die gleich hohen Fähigkeiten zu wie das ZUB.

Da immer mehr Fahrzeuge mit einer Baseline-3-Ausrüstung in Verkehr kommen, welche nur noch die ETCS-Balisen erkennen, jedoch nicht mehr das ZUB, wird dies zu massiven Kapazitätsengpässen führen. Wäre man vor einigen Jahren an einer praktischen Lokführerprüfung so in die Bahnhöfe gefahren, wie dies heute nach Level 1 nötig ist, oder mit einem Güterzug 200 m vor dem Signal zum Stehen gekommen, hätte man mit ziemlicher Sicherheit die Prüfung wiederholen müssen.

ETCS Level 1 erlaubt Signalfälle
Vor einem roten Signal, welches auf Fahrt wechselt, musste sich bisher der Lokführer mit ZUB durch eine Manipulation an einem Schalter «befreien». Sprich er musste dem System mitteilen, dass das Signal grün ist und darübergefahren werden darf. Diese Befreiung ist möglich, jedoch begrenzte das System die Geschwindigkeit auf 40 km/h, damit bei einer Fehlhandlung noch der Durchrutschweg nach dem Signal genutzt werden konnte.
Das fehlerhafte Befreien durch den Lokführer bei einem Halt zeigenden Signal stellte einen grossen Fehler dar. Bei Probefahrten kann dies zum Nichtbestehen der Prüfung führen.
Im ETCS Level 1 ist eine Befreiung nicht mehr möglich. Man wollte dem Lokführer diese Kompetenz nicht zugestehen und somit die Fehlerquelle Mensch beseitigen.
Das Problem ist, dass ohne eine Befreiung doch über ein Signal gefahren werden muss, wenn dieses auf Fahrt geschaltet hat. Die Lösung ist, dass immer mit einer kleinen Geschwindigkeit auf das Signal gefahren werden kann. Nur ist dies auch möglich, wenn das Signal nicht Fahrt zeigt, und das Signal kann sogar überfahren werden.
Die Fehlerquelle Mensch wurde beseitigt, nur hat das System diese Aufgabe nicht übernommen. Es ist sogar so, dass der Lokführer neu systembedingt «befreit» ist, ohne eine Manipulation zu machen. Oder anders gesagt: Wofür der Lokführer früher eine bewusste Handlung machen musste, ist er heute grundsätzlich freigegeben und somit unsicher.
Die Verantwortung für diesen nichtüberwachten Bereich trägt der Lokführer, also der vermeintlich unzuverlässige Mensch. Dies ist ein klarer Rückschritt.
An einigen wenigen Signalen sind Loops montiert, welche diese Sicherheitslücke schliessen. Aber analog zum Unfall von Rafz funktionieren diese nicht beim Wechseln der Fahrtrichtung.

ETCS Level 2 erlaubt Signalfälle / Trip
Auch beim aktuell höchsten Sicherheitslevel des ETCS, Level 2, wird vor dem fiktiven Haltsignal die 100%-Überwachung aufgehoben und die Verantwortung allein dem Lokführer übertragen. Mit 20 km/h kann über ein End of Authority (EOA) / fiktives Haltsignal gefahren werden, ohne dass irdendein Eingriff erfolgt.
Folglich wird sogar bei FS Full Supervision, der Vollüberwachung, die letzte Verantwortung dem Lokführer, also dem vermeintlich unzuverlässigen Menschen, übertragen. Somit ist es keine Full Supervision, sondern eine «Alleged Full Supervision» / vermeintliche Vollüberwachung.

Vectron-Loks in Basel. Foto: Georg Trüb

Neue Lokomotiven stehen herum

Vectron-Lokomotiven, welche für die BLS und SBB Cargo fahren sollten, haben offenbar Probleme mit ETCS Level 1 BL 3, da nicht mit der Zugreihe A (Güterzüge) gefahren werden kann.
Es ist nicht bekannt, ob es an der Verarbeitung der Daten oder schlichtweg an der flachen Bremskurve liegt.

Die Sicherheitslücken bleiben

Nachfragen zum Artikel im LocoFolio 1/22. *Markus Leutwyler*

Im LocoFolio 1-2022 haben wir im Artikel «ETCS L1 LS: ein Rückschritt» Kritik geübt am neuen Zugsicherungssystem und seiner Absicherung von Weichen und Bahnübergängen, die direkt hinter einem Hauptsignal liegen, sowie von Prellböcken. Die erwähnten Beispiele liegen vorwiegend auf dem Netz der BLS.
Im Nachgang zu diesem Artikel fand am 8. Dezember 2022 in Bern ein Fachgespräch mit Vertretern der BLS sowie Markus Leutwyler und Hubert Giger vom VSLF statt. Für die Gesprächsbereitschaft und das Interesse am Thema bedanken wir uns an dieser Stelle.
Inhaltlich ging es vor allem darum zu überprüfen, ob die gemachten Aussagen sachlich korrekt sind. Bei den wesentlichen Punkten wurde dies bestätigt.
Neuigkeiten gibt es beim Fahrprofil. Mit einer Neuprogrammierung der Balisen können angeblich doppelt vorhandene Sicherheitsmargen abgebaut werden. Dadurch wird der Einfahrprozess für das Lokpersonal wieder pragmatischer und die vielen unnötigen Warntöne oder gar Zwangsbremsungen entfallen. Erste Tests sind positiv verlaufen, das Fahrgefühl sei wieder vergleichbar mit demjenigen von ZUB.

Beim Hauptkritikpunkt gab es keine weiteren Erkenntnisse. Es ist eine Tatsache, dass im Gegensatz zu ZUB bei ETCS L1 LS keine Haltepunkte programmiert werden. Halt zeigende Signale können in Durchfahrt stets mit 15 oder 40 km/h überfahren werden. Es gibt zahlreiche Punkte, wo diese Geschwindigkeit zu hoch ist, um einen möglichen Unfall zu verhindern. Dass dieser Fehler tatsächlich passieren könnte, haben weitere Fachleute in Gesprächen bestätigt. Es sind psychologische Faktoren, die ihn geradezu begünstigen.
Die Situation, dass keine Haltepunkte programmiert werden, scheint nicht technischer, sondern konzeptueller Natur zu sein. Am 3.12. führte der Autor dieses Artikels eine Fahrt durch, wobei er im Level 1 LS an einem Warnung zeigenden Signal vorbeifuhr. Dabei zeigten die Displays ein ungewöhnliches Bild. Statt einer Befreiungsgeschwindigkeit von 15 oder 40 km/h wurde bereits nach der Durchfahrt und nicht erst im Stillstand eine Null angezeigt. Der Zug verhielt sich anschliessend wie bei einer Überwachung mit ZUB auf ein Halt zeigendes Signal. Nach dem

Nachschalten des Signals verschwand die Null. Ein Loop übermittelte das Signal.
Grundsätzlich wäre also mit der verbauten Technologie eine sicherere Überwachung möglich. Auf Nachfrage, warum diese nicht grundsätzlich verwendet wird, wurde erklärt, dass dieses Verhalten bei Odometriestörungen zu Problemen führen könnte, womit gar nicht bis zum Signal oder Prellbock gefahren werden könnte. Mit dem älteren ZUB treten diese Probleme allerdings nicht auf, das System funktioniert mit hoher Zuverlässigkeit. Das unübliche Verhalten des in der Anfrage erwähnten Signals wurde als technisches Problem bezeichnet, welches man beheben werde.
Weitere Nachfragen blieben anschliessend unbeantwortet.
Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Problematik mit der fehlenden Nullpunktüberwachung zurzeit entweder nicht ernst genommen wird oder dass sich niemand hierarchisch befähigt sieht, etwas zu ändern. Bis jetzt ist noch kein Unfall passiert, man sieht keinen Handlungsbedarf. Vielleicht haben wir Glück, und es passiert bis zur Ablösung von ETCS L1 LS durch ein besseres System weiterhin nichts. Sollte es aber zu einem relevanten Unfall kommen, wird dieses Thema wohl plötzlich zuoberst auf der Traktandenliste stehen. Das Potenzial für einen grossen Schaden ist unnötigerweise leider vorhanden.

ETCS ist offiziell gescheitert – es lebe ETCS light

Ungeachtet der gescheiterten Visionen wie automatische Züge ATO, kapazitäts- und sicherheitssteigerndes ETCS und europäische Interoperabilität wird weiterhin geforscht und studiert. Und es werden laufend neue Projektgruppen mit den gleichen alten Visionen einberufen.
Hubert Giger, Präsident VSLF

SOB bei Samstagern. Foto: Georg Trüb

So hat das BAV aktuell einen Studienantrag zur Ausrüstung des SOB-Südnetzes mit Führerstandsignalisierung genehmigt.
Bemerkenswert sind die neuen Ideen aus der Ostschweiz aus dem SOB-Infozug: *«Mit einer maximalen Steigung von 50 Promille verfügt die Bahnstrecke der SOB zwischen dem Zürichsee und Arth-Goldau über eine anspruchsvolle Topografie und ist mit den einfachen Bahnhöfen und vielen Bahnübergängen eine klassische Nebenstrecke. Die heutigen Projektierungsgrundlagen für die Führerstandsignalisierung (FSS/ETCS Level 2) würden grosse Investitionen in Anpassungen der Infrastruktur erfordern oder aber die Kapazität massiv einschränken. Somit bietet dieser SOB-Streckenabschnitt beste Voraussetzungen für eine neue Studie, welche das Fahren mit FSS auf Nebenstrecken und erschwerter Topologie untersuchen soll.»*

Zum ersten Mal wird offiziell zugegeben, dass FSS/ETCS massive Kosten auslöst und dringend benötigte Kapazitäten vernichtet, nachdem jahrelang das Gegenteil behauptet wurde. Also wurden in den letzten Jahren unter der Obhut des BAV Milliarden von Steuergeldern in dysfunktionale Systeme investiert, welche die Stabilität und die finanzielle Situation der Bahnunternehmen nachhaltig gefährden.
Aber anstatt Lehren daraus zu ziehen, versucht man nun verzweifelt, die technischen Einschränkungen und die Kostenexplosion der bisherigen Visionen wenigstens durch eine Teilumsetzung der gescheiterten Strategie weiterzuführen. Oder versucht verzweifelt, dies zu erzwingen. Eine Führerstandsignalisierung trägt nichts zu einer Lösung der bevorstehenden Probleme bei, es ist eine reine technische Spielerei ohne Wertschöpfung für die Bahnunternehmung oder den Kunden. Die einzigen Profiteure sind die Industrie und die Projektbeteiligten innerhalb der Bahnen.

«Mit der Studie sollen erstmalig in der Schweiz die Kopplung von Stellwerken unter- schiedlicher Hersteller im Bereich der Führerstandsignalisierung untersucht und dadurch wegweisende Erkenntnisse gewonnen werden.» Die komplette Abhängigkeit von der Industrie, was vermutlich auch das Ziel von ERMTS und ETCS ist, beginnt, die Bahnen zu erdrücken, wird aber mangels alternativer Perspektiven politisch sogar noch gefördert. Zu stark rettete man sich immer wieder unter den Schutzschirm europäischer Normen und Stossrichtungen.

«Für einen Grossteil der Mitarbeitenden bei der SOB wäre ETCS L2 eine neue Technologie, was den Aufbau von entsprechendem Know-how erfordert. Entsprechende Anforderungen an die Organisation und die Ausbildung der betroffenen Personen werden in der Studie erörtert.» Auch hier ein Durchbruch. Die Kosten für Ausbildung und Organisation sind nun auch von den grössten Enthusiasten und Zweckoptimisten erkannt worden. Und sie steigen laufend.

«Eine allfällige Inbetriebnahme der Führerstandsignalisierung auf dem Südnetz der SOB wäre für das Jahr 2028 vorgesehen.» Und bereits sind wir wieder im alten Schema der hohlen Versprechungen, juristisch mit den Ausdrücken «allfällig», «wäre» abgesichert, damit das vorprogrammierte Versagen nicht eingeklagt werden kann. Die Bahnen dienen als steuerfinanzierte Melkkühe für technische Spielereien von fachfremden Visionen.

Ein Stopp muss her
Wir müssen Bahn produzieren. Sicher, günstig und in hoher Qualität. Solche «Studien» entbehren jeglicher empirischen Grundlage und produzieren vor allem neue Probleme.
Trotz der fragilen Finanzen der öffentlichen Hand und des aufoktroyierten Sparducks sind offenbar nach wie vor genügend finanzielle Mittel vorhanden für eine Weiterführung «light» von gescheiterten Projekten.
Dieselbe Organisation, die von den Bahnen 2% Einsparungen im Regionalbetrieb fordert, verhindert jegliche Effizienzsteigerung durch die Finanzierung von solch sinnlosen Projekten.

Jeder gute Verwaltungsrat oder Firmenbesitzer würde jetzt handeln, und zwar schnell. Auch die Verantwortlichen der Credit Suisse glaubten am Vortag der Übernahme durch die UBS noch, sie würden es überstehen, solange sie sich nicht exponieren. Eine Fehleinschätzung. Ohne Courage wird die Bahn nicht überleben, zumindest nicht in der gewohnten Qualität.

Die neue Zugsicherung führt zu Verspätungen

Auszug aus der NZZ am Sonntag vom 19. Februar 2023. *Von René Donzé; Abdruck mit freundlicher Genehmigung*

Hubert Giger ist genervt. *«Wir müssen in die Bahnhöfe hineinschleichen»,* sagt der Präsident des Verbands Schweizer Lokführer. Früher hätten die Züge viel schneller in Bahnhöfe ein- fahren können, doch das sei mit dem Zugsicherungssystem ETCS nicht mehr möglich. Auch sonst bringe das System vor allem Kapazitätsverlust auf der Schiene und mehr Aufwand für die Lokführer – bei Kosten von Hunderten Millionen Franken.
ETCS heisst European Train Control System – eine Zugsicherung, die europaweit eingeführt werden soll, damit Züge künftig problemlos von Rom nach Hamburg oder von London nach Wien fahren können. Noch ist Europa weit davon entfernt, die Schweiz aber hat bereits ihr ganzes Netz umgestellt – auf das grundlegende Level 1. Einige schnelle Strecken (zum Beispiel Gotthard Basistunnel, Neubaustrecke Zürich–Bern) funktionieren gar bereits auf dem technisch höheren Level 2, das ohne Signale auskommt und ein Tempo von über 160 km/h erlaubt.
Bei Level 2 sind die Züge in permanentem Austausch unter- einander und mit den Stell- werken. Darum braucht es auch ein schnelleres Funknetz (Text oben). ETCS soll ermöglichen, dass Züge noch schneller und näher hintereinander fahren können. Das System ist eine Vor- aussetzung dafür, dass in ferner Zukunft die Züge komplett digital gesteuert werden können.

So weit die Theorie. Die Praxis jedoch sieht anders aus: Seit auf dem Schweizer Bahnnetz vermehrt Fahrzeuge mit ETCS-Level 1 eingesetzt werden, gibt es Probleme wie jene bei den Bahnhöfen. Während früher die Lokführer autonom auf Sicht und anhand der Signale abbremsten, müssen sie sich heute strikt an Bremskurven halten, die der Computer berechnet, sonst werden sie «abgetischt», wie Lokführer Giger sagt: Es gibt eine Vollbremsung – und einen Ein- trag ins Personalregister. «Wir sind also lieber etwas zu vorsichtig unterwegs, das benötigt kostbare Zeit.» Dabei können lange Zugkompositionen dann andere Züge blockieren, die hinter ihnen die Geleise kreuzen müssen.
Auch im dichten S-Bahn-Netz stösst ETCS an Grenzen, wie Fachleute bestätigen. «Wir haben tatsächlich festgestellt, dass wir an gewissen Orten etwas konservativer fahren müssen», sagt Urs Guggisberg, der bei den SBB für ETCS zuständig ist.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) sieht in seinem jüngsten Bericht zum Thema denn auch Optimierungspotenzial bei der «Kapazität in Knoten» und der «Modellierung der Bremseigenschaften der Züge».

Die Erklärung für diese Probleme ist einfach. Das ETCS-System ist vergleichbar mit autonomem Fahren auf den Strassen: Würden Autos von Computern gelenkt, brauchten sie höhere Sicherheitsmargen, damit sie frühzeitig abbremsen oder ausweichen können. Ein Lenker hingegen kann näher an das vordere Auto auffahren, da er die Gesamtsituation überblickt.
ETCS wurde denn auch nicht für den dichten Zürcher S-Bahn- verkehr oder Kopfbahnhöfe entwickelt, wo jede Sekunde und jeder Meter zählt, sondern für europäische Verhältnisse: lange Strecken, hohe Geschwindigkeiten, wenig Stopps. Bis 2040 soll das ganze Kernnetz Europas mit ETCS ausgerüstet sein. Während andere Länder Aufholbedarf haben, tritt die Schweiz nun aber auf die Bremse: Sie will nicht mehr, wie ursprünglich geplant, das ganze Netz auf Level 2 aufrüsten, sondern nur noch gewisse Korridore. In seinem neuesten Strategiepapier vom April 2022 schreibt das Amt, der Ausbau erfolge «bedarfsorientiert und kurz- bis mittelfristig nicht flächendeckend». Konkreter will das BAV nicht werden: «Wie stark der Zeitplan ausgedehnt wird, ist derzeit bei den Bahnen in Zusammenarbeit mit der Industrie und dem BAV in Prüfung», schreibt es auf Anfrage.
Die SBB sind zurzeit daran, die Nachteile von ETCS so gut als möglich auszumerzen: «Ich gehe davon aus, dass wir die Kapazitätseinbussen bis in zwei Jahren wegbringen werden», sagt Guggisberg. Er betont aber auch den Nutzen von ETCS: Es helfe, Energie zu sparen. Und auf gewissen Strecken könnten damit mehr Züge fahren: «Das erspart uns teure Ausbauten von Trassees.» Zudem sei ETCS alternativlos, wenn die Schweiz im europäischen System nicht abgehängt werden will. Lokführer Giger sieht das anders: «Es ist verantwortungslos, mit diesem teuren System unsere Effizienz zu schmälern. Es braucht eine Alternative.»

Foto: Georg Trüb

Warum nervt uns die Digitalisierung bloss so wahnsinnig?

Dieses Jahr wurden weltweit bereits mehr Schallplatten als CDs verkauft. Die Sehnsucht nach analog statt digital wird bei vielen Menschen immer grösser. Wenn ich mich bei Kolleginnen und Kollegen umhöre, merke ich, dass das Wort «Digitalisierung» immer mehr zum Schimpfwort wird.
Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

Die analoge Technik von früher wird als zweckmässiger und zuverlässiger empfunden. So hat sich beispielsweise eine Perronaufsicht darüber genervt, dass die analogen Funkgeräte deaktiviert wurden.

Digitalisierung als Revolution
Ganz so trivial ist es aber nicht. Genau genommen nervt uns Digitalisierung nicht generell. Viele digitale Techniken haben die Art, wie wir unsere Welt wahrnehmen und mit ihr interagieren, ganz grundlegend verändert. Zuerst in der Bürowelt, dann auch privat begannen Computer in den Siebzigerjahren zahlreiche andere Geräte zu verdrängen. Mitte der 1990er-Jahre trat das Internet seinen Siegeszug an und vernetzte uns. Vor sechzehn Jahren wurde mit dem ersten iPhone mobiles Internet zum Massengut (Mobiles Internet gab es zwar schon auf z.B. Nokia-Geräten, doch es war viel zu langsam). Voraussetzung dazu war der damals neue Mobilfunkstandard 3G, der eine vernünftige Geschwindigkeit beim Surfen bot. Im gleichen Zeitraum verbreiteten sich die sozialen Medien. Während das Internet bereits die Informationsverfügbarkeit und -vermittlung demokratisierte, taten dies die sozialen Medien mit Meinungen und persönlichen Äusserungen.
All diese Technologien haben wir im Grossen und Ganzen sehr rasch akzeptiert und in unser Leben eingebaut. Wer sucht heute noch eine Fahrplanverbindung in einem Kursbuch? Wer durchsucht noch ein Telefonbuch, um an die Kontaktdaten einer Person zu gelangen? Wer legt heute noch einen Film in die Kamera, um ein Bild zu schiessen?

Warum aber nervt die Digitalisierung denn trotzdem so gewaltig?
All die oben genannten Techniken haben sich durchgesetzt, weil sie benutzerfreundlich konzipiert wurden. Computer gab es schon länger, doch erst die intuitive Bedienung mit Maus und Fenstern machte sie alltagstauglich. Das Internet und andere Netze wie Telnet waren auch nichts Neues, doch erst grafische Browser wie «Netscape» ermöglichten ein lustvolles Surfen. Fahrplanabfragen per Handy sind ebenfalls schon lange möglich, doch die Abfrage per SMS war umständlich. Erst mit der SBB-App wurden die Fahrplanabfragen zum nützlichen Tool. Auf Lokführerseite ist das LEA (resp. LOPAS oder dgl.) ein gutes Beispiel gelungener Digitalisierung. Dieser elektronische Assistent ist ergonomisch weitgehend gut gestaltet und ist eine echte Hilfe.
Genau hier erklärt sich nun aber, was uns nervt. Nicht wenige Digitalisierungen zielen komplett am Menschen vorbei und sind absolut nicht benutzerfreundlich. Sich andauernd mit der Zwei-Faktor-Authentifizierung einloggen zu müssen, ist zeitraubend und nervig. Die Digitalisierung ermöglicht auch Dokumente mit Längen, die man in Papierform niemals zugelassen hätte. Generell kann jede und jeder mit Informationen um sich schmeissen, wonach ihm gerade ist. Hauptsache, das Dokument ist raus. Ob es auch gelesen wird, interessiert nicht.
Das Ziel des Anwenders ist es, eine bestimmte Tätigkeit korrekt auszuführen. Die Hürden dahin behindern ihn auf seinem Weg und sorgen für Ärger. ADL stiess auf grosse Ablehnung, weil die Anweisungen schlicht nicht umsetzbar waren. SOPRE pfuschte in den Touren herum und machte diese unbrauchbar. Das Funkgerät LISA hatte Verbindungsschwierigkeiten und der Ton war schlecht verständlich. Bei der BLS wurden die Störungsbüchlein aufgehoben. Doch statt eines benutzerfreundlichen Systems, welches die relevanten Informationen zur richtigen Zeit zur Verfügung stellt, muss von Hand im digitalen Ozean nach etwas Verwertbarem gefischt werden. Mit Zwei-Faktor-Authentifizierung. Da wurde ein schlechter analoger Prozess digital nachgebildet.

Wunderwerk der Technik

Wie kommt nervige Digitalisierung zustande?
Eine gelungene Digitalisierung benötigt Spezialistinnen und Spezialisten, die präzis die für die Digitalisierung benötigten Aspekte abdecken. Es reicht nicht, ein paar interessierte Mitarbeitende zusammenzutrommeln, die gerade die nötige zeitliche Kapazität haben. Die Endnutzer sollten intensiv in die Schritte einbezogen werden. Und damit ist nicht gemeint, die immer gleichen «Spezialisten» zu fragen, die ohnehin alles grossartig finden und auf keinen Fall als Digitalkritiker gelten möchten.
Technische Aspekte sind wichtig, doch genauso wichtig sind die psychologischen. Stichwort Ergonomie. Entsprechend müssten in den Teams Psychologinnen oder Psychologen mitarbeiten und grosses Gewicht haben. Soweit man das von aussen sieht, ist das nicht der Fall.

Digitalisierung muss funktionieren
Software zeigt z.B. im Gegensatz zu Relais nicht, was in ihr gerade vorgeht. Entsprechend fehleranfällig ist sie. Unglaublich viele Störungen waren und sind bei neuen Zügen wie dem Twindexx oder dem Giruno auf Softwareprobleme zurückzuführen. Der normale Anwender hat dafür kein Verständnis und schüttelt den Kopf. Auch unsere Kunden finden das alles andere als erbaulich.

Digitalisierung als Überwachungswerkszeug und Verwantwortungsdiffusor
Ganz besonders nervig ist es, wenn Digitalisierung zu Kontrollzwecken missbraucht wird – die Verlockung ist halt gar gross. Jede Handlung hinterlässt unzählige Metadaten wie Zeit und Ort, Nutzungsdauer usw. Ein Ticket, das fünf Sekunden nach der fahrplanmässigen Abfahrt des Zuges gelöst wird, ist ungültig. Da spielt es keine Rolle, dass der Zug drei Minuten verspätet fährt. Ein zu frühes Betätigen der Quittiertaste beim Aufrüsten eines Fahrzeugs im ETCS Level 2 führt zu einem «Signalfall» (!), und das im Stillstand! So ein Schwachsinn! Kontrollfreaks können ausserdem jederzeit und überall überwachen, ob Dokumente rechtzeitig gelesen und quittiert wurden.
Wenn alle Prozesse reibungslos und wunderbar funktionieren würden, könnte man ja ein gewisses Verständnis aufbringen für eine solche Kleinkrämerei. Aber solange man dauernd mit Störungen der IT-Systeme konfrontiert ist, grenzt so etwas an Zynismus. Ganz ähnlich ist auch die Tatsache, dass immer mehr Verantwortung an die Endnutzer übertragen wird. War es früher die Angestellte am Schalter, die ein korrektes Billett verkaufen musste, muss sich heute der Kunde um jedes Detail kümmern. Selbst wenn die Software offensichtliche Fehler macht, steht er unter Rechtfertigungsdruck.
Auch für uns auf der Seite der Ausführenden gilt das. Wenn ein Tool wie Tip 2 nicht funktioniert, sind wir die Gelackmeierten. Bringschulden werden in Holschulden umfunktioniert. Konsultationspflichten von digitalen Tools werden permanent ausgebaut. Wie praktisch für die Vorgesetzten!

Die Zukunft der Digitalisierung
In regelmässigen Abständen wird uns die Farbe #0000ff (blau) vom Himmel versprochen. Wer schon etwas länger bei der Bahn arbeitet, hat nur noch ein müdes Lächeln dafür übrig. Projekte werden gross angekündigt, der Presse vorgestellt, gestartet und dann sang- und klanglos ohne Ergebnis eingestellt. Eine der grössten Kisten diesbezüglich war SmartRail 4.0. Was ist davon heute übrig geblieben? Ganz sicher nicht automatische Züge, eine «sanfte» Digitalisierung oder eine Erhöhung der Kapazität. Ehrlich gesagt nichts, was der Rede wert wäre. Die nächsten Fantasieprojekte sind bereits in der Pipeline. AIRA, trallalaa …

Luftschlösser im Wolkenkuckucksheim haben Hochkonjunktur, und das bei himmlischen Immobilienpreisen. Der Steuerzahler und der Billettkunde zahlen den Preis.

Semi-permissive Projektierung der ETCS-Balisen

Im Fall Kallnach, als bei einer nächtlichen Fahrt die dunklen Vor-, Einfahr- und Ausfahrsignale vor einem Bahnübergang überfahren wurden, wurde dem Lokführer jeweils nur eine Streckenpunkt-Störung angezeigt. *Technikgruppe VSLF*

Somit erfolgte keine Schnellbremsung durch das System. Ein ähnlicher Fall hat sich in Chur ereignet.
Während der «Signum»-Periode bis Juli 2012 sprach bei den elektronischen Stellwerken auf den Fahrzeugen bei dunklen, sprich stromlosen Signalen die Grundstellung an. Also mit «Warnung» oder «Halt». Es wurde also immer die sichere Information übertragen und bei Hauptsignalen der Zug gestoppt.

Mit der Einführung ETCS ab Juli 2012 und entsprechenden Balisen stellt sich den Signalstell-Teilen (MSTT) das Problem, dass die Zugbeeinflussung bei einem Stromausfall oder BSTR (Rechnerwechsel) zum «Default-Wert» des LEU (Lineside Electronic Unit) führt und dann nur eine Streckenpunkt-Störung auf das Fahrzeug überträgt. Der Zug erhält keine «Warnung» oder «Halt».
Dass nun in der semi-permissiven Programmierung «EUROZUB-P44» des Befehls «Signum» bei Default-Werten des MSTT nur «Warnung» statt «Halt» ausgelöst wird, hängt mit der Kombination des Gerätes zusammen.
Für den Lokführer ist die «Warnung» der Zugsicherung (ZS) eine klare Handlungsanweisung im Gegensatz zu einer Streckenpunkt-Störung. Somit ergibt sich ein klarer Sicherheitsabbau.

Nach neun Jahren wurde nun umgesetzt, dass eine «Warnung» herausgegeben wird.
Doch leider trifft dies nur auf die SIMIS-C- und die SIMIS-W-(SIEMENS-)Stellwerke zu. Bei den elektronischen ELEKTRA 1&2 der Firma Thales, generell also die elektronischen Stellwerke, ist der Ablauf noch offen. Bei den Relais-Stellwerken müsste die semi-permissive Programmierung auch angeschaut werden, da zeigt sich aber aufgrund der unterschiedlichen Stromversorgungen noch keine generelle Lösung.

Gegen eine restriktive Programmierung mit «Warnung» oder «Halt» waren jahrelang (ab November 2013) die Argumentation der Verspätung (Netzstabilität) resp. die unberechtigten Zwangsbremsungen im Störungsfall als Begründung angegeben worden. Dieses Vorgehen widerspricht Safety First, ist aber nicht unüblich. Dass die Verbesserung erst nach neun Jahren umgesetzt wird, vorausgesetzt, die Finanzen werden noch gesprochen, ist bedauerlich.

Foto: Stefan Gall

Automatische Inbetriebnahme, Rangieren und Ausserbetriebnahme AIRA

Es ist wieder so weit; ein neues Projekt mit alten Zielen und den gleichen schlechten Chancen auf Verwirklichung in absehbarer Zeit, wie wir sie bereits seit Jahren bestens kennen. Aber man muss halt dabei sein, sonst könnte man ja eventuell die Zukunft verpassen. *Technikgruppe VSLF*

Die SOB ist bereits dran, die RBS, das Rheineck-Walzenhausen-Bähnli der Appenzeller Bahnen und auch die Schmalspurbahnen der RhB, MOB, MGB und viele mehr … Nur die Waldenburgerbahn ist aus betrieblichen und technischen Zwängen, also infolge der Realität, ausgestiegen. Der Scherbenhaufen im Frenkental bei Liestal ist bemerkenswert und die Kosten sind wie durch Zauberhand verschwunden.

Wer noch da ist, das sind die Heilsversprecher. Sie sind von der Industrie entsandt, im BAV verankert und bei den Bahnen in rauen Mengen vorhanden. Über automatische Züge, Traffic-Management-Systeme bei der Infrastruktur, einst stolze Smart-Rail-4.0-Organisationen bis zu den Gläubigen der integrierten Produktionsplanung IPP (SOPRE 2) tauchen die zukunftspredigenden, digitalen Problemlöser immer wieder in neuer Form auf. So auch jetzt bei AIRA, wie ein Frühlingserwachen an einem feuchten Oktobertag.

Aktueller Stand

Mit ETCS ist die Bahn von der Industrie, sprich Siemens und Alstom und noch ein bisschen Stadler fast komplett abhängig geworden. Die Kosten steigen und ein Ende ist nicht absehbar, die Nachteile der Systeme im Betrieb treten laufend ans Tageslicht. Man beginnt zu verstehen, dass beispielsweise mit dem Softwarestand Baseline 3 der aktuelle Verkehr nicht zu fahren ist, geschweige denn Mehrverkehr auf den jetzigen Anlagen.

Wenn der Grundsatz bestehen bleibt, dass ETCS von Europa so vorgeschrieben und als alternativlos eingeordnet wird, dann wünschen wir viel Erfolg. Mit der hoffnungslosen Notlüge, dass mit einer Neuprogrammierung die verlorenen Kapazitäten wiederhergestellt werden, will man allein das Programm am Leben halten. Die Realverluste sind bei über 10% Kapazität, und mit einer möglichen Verbesserung um ein paar Prozent bleibt das Ergebnis immer noch schlecht. Eine wirkliche Verbesserung ist nicht absehbar, im Gegenteil. Das hat so keine Zukunft, wenn man die Eisenbahn in der Schweiz auf dem gewohnten Niveau halten will.

Aktuell können sich die Fahrzeuge (trotz teilweisem Versprechen der Hersteller) nicht mal im Stillstand selbst einschalten, prüfen und fahrbereit machen. Und selbstständig gefahren ist dabei noch kein Meter. Die Industrie kann es offenbar nicht liefern.

Die ATO-2-Fahrten in der Schweiz mit automatischen Zügen und einem Lokführer, der die Systeme überwacht, sind schön und nett. Die Technik funktioniert gut, sie muss ja auch keinerlei Verantwortung übernehmen und somit keine Qualitätsstandards erfüllen. Dies wird nach wie vor dem Lokführer angehängt. Wo der Gewinn von ATO 2 ist, kann nicht quantifiziert werden. Es sei nur der erste Schritt zu ATO 3, verspricht man vollmundig.

Aktuelle Zugfolgezeiten mit klassischen Aussensignalen und dem ZUB als Sicherheitseinrichtung können mit ETCS nur unter passenden Voraussetzungen erreicht werden. So hat Zürich-Stadelhofen, der am drittmeisten frequentierte Bahnhof der Schweiz, eine Folgezeit im Stossverkehr von 55 Sekunden. Dies auch dank einer perfekten Signalisierung. Gemäss SBB Infrastruktur dürften solche Anlagen wie Stadelhofen, aus für uns unerfindlichen Gründen und unter Angabe von fadenscheinigen Argumenten, so nicht mehr gebaut werden. Man kastriert sich anscheinend mit eigenen Vorgaben, Prozessen und Normen bewusst selbst, um digitale Lösungen als alternativlos anzupreisen. Dies schädigt die Eisenbahn und verursacht nicht zu rechtfertigende Kosten. Und ganz nebenbei schafft man enorme Wettbewerbsnachteile gegenüber der Strasse. Vielleicht auch ganz bewusst, nicht jeder in Europa ist Freund des Systems Eisenbahn und von dessen Vorteilen.

Vermehrt erhalten wir Rückmeldung von Verantwortlichen in allen Bereichen, welche ebenfalls zur Überzeugung gelangt sind, dass die Zukunft einer perfekten Eisenbahn mit Einfachheit, Robustheit, koordiniertem Qualitätswillen und dem vernetzten Bahn-Know-how möglich ist. Bahn- und bereichsübergreifend. Die aktuellen digitalen Lösungen erfüllen diese Vorgaben nicht.

Und wenn die Bahn dereinst effektiv selbst fahren kann, dann ist das enorm gewinnbringend und zeitgemäss. Wenn aber die Industrieförderung auf Kosten der Eisenbahnen und der Staatsbudgets erfolgt, ohne dass die Ziele nur annähernd erreicht werden, muss dem Einhalt geboten werden. Die Eisenbahnen sind zeitgenössisch als Lösung von Umwelt und Verkehrsproblemen mit sehr vielen finanziellen Mitteln ausgestattet worden und somit eine gefundene Geldquelle für die Anbieter vermeintlicher Lösungen von nicht vorhandenen Problemen.

Aufbau der Versprechen

Bei der RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn ist eine Schattenfahrt in ein Abstellgleis und zurück mit GOA 4, also ohne Personal, geplant. Die Fahrt beinhaltet die Überquerung eines Bahnübergangs. In einem zweiten Schritt sollen die Züge auch allein ins benachbarte Depot fahren können und in einem dritten Schritt sich selbst kuppeln, verstärken und schwächen. Als vierter Schritt ist angedacht, dass sich die Fahrzeuge selbst in Betrieb nehmen und zum Abfahrtgleis fahren. Vielleicht ist dies sogar technisch möglich. Wie gestalten sich die Investitionskosten, wie werden die Risiken eingeordnet und wie viel Effizienz wird schliesslich gewonnen? Bei der Schattenfahrt spart man nichts, da das LP beim Bahnhof wartet, bis der Zug zurückkommt. Eine Pause kann aufgrund zu kleinen Zeitfensters ohnehin nicht eingeteilt werden. Somit läuft die Arbeitszeit einfach weiter, die Entwicklungskosten amortisieren sich nicht.

Bei der Fahrt ins Depot, viele Jahre später, würde am Depotstandort allenfalls Zeit beim Dienstschluss und Dienstbeginn wegfallen. Ob diese Zeit aber wirklich gewonnen wird, hängt auch damit zusammen, ob im Dienstverlauf durch die fehlenden Rangierarbeiten nicht neue Lücken (Leerzeiten) entstehen. Die Qualität nimmt auf jeden Fall ab, da vor dem Wegstellen am Abend niemand mehr die Züge auf zurückgebliebene Reisende, Erbrochenes, Vandalismus oder andere Schäden kontrolliert.

Nach derselben Logik wird auch ETCS angepriesen. So wären im ETCS Level 3 eine Kapazitätssteigerung zu erwarten und vor allem Einsparungen bei den Stellwerken. Aber mit den vermehrt auftretenden Problemen in Level 1 entwickelt sich auch Level 2 zu einer höchstens mittelmässigen Alternative. Level 1 dient vor allem zur Optimierung der Zielwerte und des Produkteversprechens von Level 2, da der Vergleich zu klassischen Zugsicherungen wegfällt. Level 3 dagegen bleibt ein unerreichbares Versprechen. Aktuell steckt man auf dem Weg zum Ziel fest. Die politischen Stossrichtungen sind gesetzt und wenn ein Projekt wenig Erfolg verspricht, beruft man sich jeweils auf diese. Die Bereitstellung von enormen Geldern zur Bewirtschaftung und Weiterentwicklung von ETCS sind nicht wirklich zielführend und innovativ investiert. Was bleibt, sind Behinderungen im Betrieb, steigende Kosten und der Traum in den Augen einiger trauriger Gesichter.

Beim neuen Projekt AIRA wird die Legitimation mit Einsparungen an Weg- und Rangierzeiten begründet. Um dem Personal keine Angst zu machen und Bedenken für den Nachwuchs zu zerstreuen, wird argumentiert, dass die so freiwerdenden Ressourcen nicht für einen Personalabbau, sondern für die Erbringung der mittel- und langfristig geplanten, zusätzlichen Zugleistungen verwendet werden sollen. Bleibt zu hoffen, dass nicht wieder vorschnell damit begonnen wird, weniger Lokführer auszubilden. Versprechen sind keine Tatsachen.

Cyberkriminalität

Nicht unterschätzt werden dürfen die Gefahren der Digitalisierung. Immerhin sind die Fahrzeuge mit verschiedenen Programmen vernetzt und unzählige Mitarbeiter von viele Unternehmungen hängen ihre Rechner an die Fahrzeuge an. Teilweise sind die Softwarekomponenten auf modernen Fahrzeugen bereits kontaktlos abrufbar.

Auch hier gilt es, Aufwand und Ertrag im Auge zu behalten. Besonders das Aufrechterhalten eines hohen Sicherheitsniveaus kann ein gewaltiger Kostentreiber sein. Einfache Lösungen sind nicht zwin-

Basel. Foto: Wikipedia

gend schlechte Lösungen, aber sie funktionieren dafür oftmals.

Kontrollgänge
Ein Problem im Personenverkehr ist seit der Einführung von Reisezügen ohne Zugpersonal vor ca. 50 Jahren, dass die Räumung der Züge vor der Fahrt an den Abstellort nicht immer klar und umsetzbar geregelt ist und die Vorgaben dazu sich laufend ändern. Wenn sich Reisende im Gleisfeld befinden, können sie jederzeit die Türnotöffnung betätigen und sich in grosse Gefahr begeben.
Immerhin ist aktuell noch ein Lokführer auf dem Zug, falls gestrandete Kunden geborgen werden müssen. Wenn der Lokführer mit den Reisenden aussteigen soll, ist bei der anschliessenden automatischen Fahrt nur zu hoffen, dass keine Reisenden zurückbleiben. Irgendwann werden die Kollegen des Reinigungspersonals sie dann hoffentlich auffinden …

Am 29.3.2023 fand die Thematik der Reisenden in Zügen in Abstellanlagen sogar in die «Luzerner Zeitung». Der VSLF hat die Verantwortlichen wiederholt dazu aufgefordert, klare und erfüllbare Vorgaben zu machen.

Information zu ETCS / Zugbeeinflussung / ATO: https://www.vslf.com/info/etcs

Leserbrief AIRA

Lokführer SBB Zürich

Als im ZFR aktuell erneut von automatischem Fahren und Rangieren geschrieben wurde, war das für mich wie ein Faustschlag. Nicht schon wieder. Seit Jahrzehnten wird von automatischen Zügen gesprochen und ich als Lokführer muss aber laufend mehr Aufgaben übernehmen und Systeme überwachen und kontrollieren. So viele Versprechen und keine wirkliche Verbesserung seit Jahrzehnten. Einzige wirkliche elektronische Verbesserung war meiner Meinung nach das LEA mit allen Fahrordnungen in einem Gerät. Wobei auch nicht mehr wirklich: Seit auf dem iPad die Vorgaben-App beachtet werden muss, werden wir mit abertausenden Änderungen und Anpassungen laufend überhäuft. Und auch das iPad will laufend gewartet und upgedatet werden.

Nun, das mit dem automatischen Rangieren wird sowieso wieder mal nicht so schnell klappen. Wenn ich mir gewisse Leute in den Projekten und die Spezialisten und Profis der Industrie anschaue, wundert es mich stellenweise sogar, dass wir überhaupt noch fahren können. Man schraubt und versucht sich an Bereichen, von denen man offensichtlich keine Ahnung hat. Da sind aber nicht mal die Personen schuld, sondern das fehlende Wissen, wie vernetzt und abhängig alle Systeme und Abläufe im Betrieb sind. Jeder Lokführer-Anwärter versteht mehr, weil er mehr gesehen hat.
Aber auch das ist nicht schlimm. Wirklich auffällig ist, dass es einfach neue Arbeit generiert, ohne dass irgendwann etwas Greifbares dabei herauskommt, was die Kosten rechtfertigen würde.

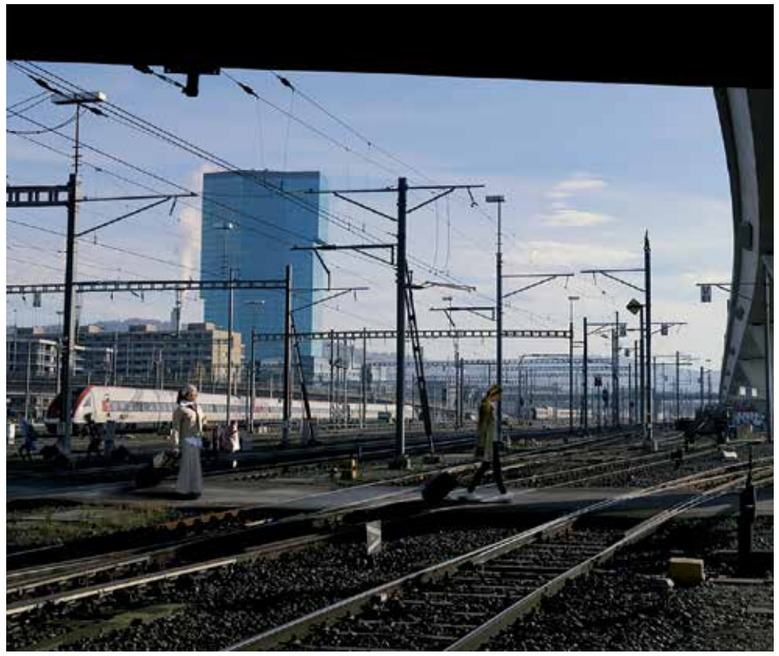
Der neue Projektleiter ist 59 Jahre alt und wird vermutlich zu grossen Teilen aus dem Homeoffice das Projekt leiten, sorry, nicht persönlich gemeint. Es entspricht einfach den typischen Bildern und meinen Erfahrungen. Ich würde es wohl auch so machen. Sein Ziel kann er wohl bis zu seinem 65. Lebensjahr eh nicht erreichen, was viel Druck wegnimmt. Mit solchen Voraussetzungen würde ich mir auch überlegen, so ein Projekt konsequent zu Ende zu führen. Echt nichts gegen den Kollegen, Glückwünsche an ihn zum Projekt. Aber wie viele Projekte haben wir jetzt und in Vergangenheit am Laufen? Und wer bezahlt das alles? Und wie lange können wir uns das noch leisten? Der Leistungsausweis ist nur zu oft einfach inakzeptabel. Aber wahrscheinlich brauchen wir dann irgendwann einfach mal wieder einen Kollaps, bis die Strukturen und Mechanismen neu geordnet werden. Aber das wird den «Verantwortlichen» vermutlich auch wieder nur weitere Arbeit generieren.

Lokführer ohne Ausgang

Lokführer aus der Nordwestschweiz

An einem Samstag wollte ich mit dem IR 27 ab Sissach in den Ausgang nach Basel fahren. Mit dem Kopfhörer auf und vertieft in das Smartphone ging die Fahrt plötzlich in den Rangierbahnhof Muttenz statt nach Basel. Dort wurde der Zug abgestellt und schien komplett verlassen.
Nach einer Weile habe ich mich auf den Weg durch den Zug gemacht, und siehe da, der Zug war leer und abgestellt.
Da sich die Türen nicht mehr öffnen liessen, habe ich die Betriebszentrale BZ angerufen und meine Situation geschildert. Diese teilte mir mit, dass der Zug ausserordentlich gewendet wird und in 15 Minuten zurück nach Liestal und von dort als IR nach Luzern fahren wird. So bin ich im Zug sitzen geblieben und habe auf die Rückfahrt gewartet. In Liestal angekommen, war der nächste IR nach Basel ebenfalls ausgefallen und somit habe ich meine Freunde 1½ Stunden später getroffen.

Ich finde es verantwortungslos, dass die Züge nicht genau kontrolliert werden. Es könnten sich auch Gehörlose, Kinder oder Schlafende im Zug befinden, die im Rangierbahnhof die Notöffnung der Tür bedienen und aussteigen können. Was dann passieren könnte, kann sich jeder selber vorstellen.



Zürich RZA

Nicht profilfrei abgestellte Züge

Immer wieder können Züge nicht profilfrei abgestellt werden, die Fahrdienstleiter scheinen sich dafür aber wenig zu interessieren.
Technikgruppe VSLF

Zürich Gleis M4. Foto: Raoul Fassbind

ESQ Meldung
Betreff: Profilfrei abstellen ZVBM M4
Störungsdatum: 07.04.2023 17:54
Hergang: Zug nicht profilfrei abgestellt. Kein Einzelfall. Fotos vorhanden und werden via E-Mail nachgesendet.

Das Abstellen von Fahrzeugen innerhalb des Profils (Zwergsignal) ist in den FDV vorgeschrieben. Leider gibt es immer mehr Fälle, wo aus Sicherheits- und Übersichtsgründen nicht direkt an das Profil gefahren werden kann und hinten am anderen Ende des Gleises dann das abgestellte Fahrzeug das Profil verletzt. Siehe frühere LocoFolio-Ausgaben.
Das Problem wurde mehrfach gemeldet und ist weitherum bekannt. Auch von Seite VSLF ist die Problematik in der Fachdiskussion Sicherheit angezeigt worden.
Die Vorschriften sind klar und die Gleislänge für die Abstellung ist eigentlich geregelt:
Nutzbare Gleislänge für Reisezüge inkl. Triebzüge (R RTE 25021) 5.2.3.1:
Zuglänge
- + 10 m Zuschlag für Signalsicht
- + 3 m Zuschlag für ungenaues Anhalten
- + 1% Zugschlag für Streckschutz (nur für Pendelzüge)

= Zuglänge + 13 m (und nicht Fahrzeuglänge + 4 m).

Das Regelwerk Technik Eisenbahn des VöV verlangt 13 m plus Fahrzeuglänge.
Nur ist es so, dass die Vorschriften in der Praxis nicht eingehalten werden. Der Grund ist simpel: Die Regel lautet in der Praxis bei Infrastruktur in etwa: Gleislänge = Zuglänge.
Durch die knappen Abstellverhältnisse und die sich daraus ergebende schlechte Sichtbarkeit der Zwergsignale kommt es immer wieder zu unnötigen Signalfällen. Ohne dass dies Einfluss auf Verbesserungen hätte.
Für diese Problematik helfen weder Rangier-Apps noch Umfragen zur Sicherheits- und Qualitätskultur bei der SBB durch eine externe Firma. Wenn Fehler gemeldet werden, somit bekannt sind und trotzdem nicht gehandelt wird, braucht es Lösungen bei den verantwortlichen Stellen und nicht Umfragen durch diese Stellen.
Spätestens wenn die neuen selbstfahrenden Züge nach dem Konzept Automatische Inbetriebnahme, Rangieren und Ausserbetriebnahme AIRA aufgrund der zu kurzen Gleislänge auf 1/2 Meter genau an die Profile und Prellböcke fahren werden, hat sich dieses Problem wohl gelöst.

Zürich Gleis M4. Foto: Raoul Fassbind

LESERBRIEFE

LocoFolio 2022/2

Liebe Redaktion LocoFolio

Das neuste LocoFolio 2022/2 ist mit seinen vielen interessanten, spannenden und informativen Beiträgen nicht nur wieder ein wahres Meisterwerk, nein, es ist mit dem Beitrag zu «Elektrotechnik für Schlaue» auch ein veritables Lehrbuch, das jeden anspricht, einfach und plausibel dargestellt; wer des Lesens kundig ist, kann diesen Ausführungen problemlos folgen!
Die vielen Fachbeiträge, oft in Form von Interviews, sind samt und sonders sehr ansprechend, informativ und in alle Richtungen verständnisfördernd.

Leider muss auch von vielen – und oft unhaltbaren Kalamitäten – berichtet werden. Man müsste doch meinen, dass eine defekte Beleuchtung an einem Schutzstreckensignal, schon gar wenn sie sicherheitsrelevant ist, in tunlicher Frist zu reparieren sein müsste.

Massiv zu denken gibt als Beispiel der Fall Zollikofen; das entsprechende Amateurvideo spricht Bände. Der mittlerweile veröffentlichte Untersuchungsbericht der SUST ist da vielsagend. Dass es gemäss diesem Bericht zu täglich rund drei Fahrten mit ausgeschalteter Zugüberwachung kommen soll, ist das eine und im Wesentlichen der Tatsache geschuldet, dass technische Einrichtungen gelegentlich von Störungen betroffen sind. Bedenklich ist aber die zögerliche, nicht sicherheitsschlüssige Anpassung der Verfahren und Fahrberechtigungen für diesen Störfall. Die zuständige Stelle müsste da klare Vorgaben machen, die für alle Nutzer des Gleissystems gleich lauten und gültig sind. Nicht auszudenken, was hätte passieren können, wenn statt des Güterzugs eine vollbesetzte S-Bahn im Gleis gestanden hätte. Sicherheitsrelevantes Denken und Handeln sieht für mich – auch aus der Retrospektive meiner früheren Tätigkeit – definitiv anders aus. Glücklicherweise wurde der VSLF in dieser Sache klar und hartnäckig aktiv, andernfalls wäre möglicherweise noch weniger von «oben» gekommen.
Apropos: Der Leserbrief des Bahnjournalisten auf Seite 82 zeugt von grossem Respekt dem VSLF und dem LocoFolio gegenüber. Ich wünschte mir, dass alle Leser des LocoFolio sich diesem Respekt anschliessen können; ihr habt das alle redlich verdient! Chapeau und Bravo!
In diesem Sinne wünsche ich euch und all euren Kollegen weiterhin stets gut Profil. Bleibt bitte stets so kompetent und hart am Ball wie bisher, auch wenn gelegentlich nur kleine Erfolge erzielt werden. Schliesslich zählt das Gesamtresultat, und das ist sehr wohl beachtlich und relevant.

Liebe Grüsse
Hans Baer, Gönner VSLF

Umfrage Pro Familia Schweiz SBB

Per «SBB News» 25.04.2023 wurde eine Vorinformation über eine Durchführung einer Umfrage von Pro Familia Schweiz bekannt gegeben.
Am 02.05.2023 wurde die Einladung zur Umfrage «Family Score» versendet. Es geht um «SBB Mitarbeitende, Befragung zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben».
Die Umfrage ist nicht für Arbeitende im Schichtdienst sowie auch Arbeiten an Samstagen, Sonntage inkl. Feiertage geeignet. Sie bezieht sich nur auf Arbeitnehmende, die zu Bürozeiten tätig sind. Fragen wie zum Beispiel:
- Möglichkeit für flexible Arbeitszeiten? (Wir arbeiten in Touren.)
- Möglichkeit einzelne Tage im Homeoffice? (Sobald die Züge selber fahren.)
- Berücksichtigung familiärer Verpflichtungen? (??)
- Hat das Unternehmen eigene Kitas / extern reservierte Plätze? (Weiss keine Antwort)
- Möglichkeit, gezielt Überstunden zu machen?
- Möglichkeit, die Überstunden in den Schulferien zu beziehen?
- Vorgesetzte und Team berücksichtigen meine familiäre Situation? (Ich arbeite immer noch in Touren und Schicht mit 3 Weekends pro Monat.)

Diese Fragen sind für Schicht- und 24/7-Arbeitende in ALLEN Berufen eine Enttäuschung, denn sie ALLE sind nicht aufgeführt. Kurz gesagt: Es interessiert niemanden, was ihr macht.

Beste Grüsse
R. M. Brun, Lokführer

Merci VSLF

Nach verschiedenen Vorlegungen durch meinen Vorgesetzten frage ich beim VSLF nach einer Begleitung für die Gespräche. Dank dieser unkomplizierten Gesprächsbegleitungen und einer guten Umgangspolitik konnte die Beendigung der Angelegenheit beschleunigt werden. Es ist sehr beruhigend zu wissen, dass der VSLF jederzeit komplett unvoreingenommen ein Mandat zur Verteidigung eines Lokführers übernimmt und so nicht nur psychologisch eine echte Stütze bei schwierigen und belastenden Situationen ist. Vielen herzlichen Dank für all den Support der letzten beiden Jahre!

Lokführer Depot Winterthur

THURBO

Guten Abend Hübi
Deinen Bericht im LocoFolio über Arbeitszeit finde ich genial geschrieben und möchte aktuelle Themen bei Thurbo noch dazu ergänzen:
1. Personalbestand 2023: Wird massiv ins Minus gehen.
2. Massnahmen der Geschäftsleitung: Reduzierung des Arbeitspensums, Teilzeit nur mit OBA-Bewilligung (Oberbahnarzt), Teilzeitmodelle bis 2025 sind ausgesetzt, Info war nur intern bekannt, ging nun aber ans Personal, weil einige Mitarbeiter eine Absage zur Arbeitszeitreduktion erhalten haben. Es werden auch Dienstaltersgeschenke, DAG-Bezug und unbezahlter Urlaub 2023 nicht bewilligt.
3. Ausbildungsklasse Feb. 2023: Noch ist unklar, ob es nun 9 oder 11 Personen statt der max. 14 sein werden, welche die Ausbildung beginnen.
4. Einige wollten zur SBB wechseln, einige Orte waren ja ausgeschrieben, aber sie haben Absagen gekriegt.

Wie du siehst, läuft vieles falsch und in eine Richtung, welche den Spass an der Arbeit verdirbt.
Zum Glück muss ich nur noch wenige Jahre durchhalten.
Ich wünsche dir einen schönen Abend und eine profilfreie Zeit.

Liebe Grüsse
ein Thurbo-Lokführer

Auflösung von Seite 21:
Folgende Quellen liegen den Texten zu Grunde:

- *A: ChatGPT 4, Auftrag «Schreibe ein Editorial für das LocoFolio.»*
- *B: SBB-Website. https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/verantwortung/nachhaltigkeit.html*
- *C: ChatGPT 4, Auftrag «Schreibe ein Editorial für das LocoFolio.»*
- *D: Siemens-Website: https://www.mobility.siemens.com/global/de/portfolio/schiene/bahnautomatisierung/zugbeeinflussung/european-train-control-system.html*
- *E. Siemens Website: https://www.mobility.siemens.com/global/de/portfolio/schiene/bahnautomatisierung/zugbeeinflussung/european-train-control-system.html*
- *F: ChatGPT, Auftrag: «Write an euphoric text about company xy as leader, the company is in the transportation sector.»*
- *G: Stadler-Website: https://www.stadlerrail.com/de/*
- *H: ChatGPT, Auftrag: «Schreibe etwas Positives über eine Firma!»*
- *I: ChatGPT, Auftrag: «Schreib irgendein Blabla über sozial, nachhaltig und inklusiv.»*
- *J: BLS-Website: https://www.bls.ch/de/unternehmen/ueber-uns/unternehmensportraet/unsere-strategie*
- *K: Alstom-Website: https://www.alstom.com/company*
- *L: ChatGPT, Auftrag: «Schreib über die Vorteile von ETCS!»*

Neues aus der Papiermühle

Ein Text aus dem LocoFolio 1/2010 und immer noch topaktuell. *Qualitygroup VSLF*

Foto aus dem LocoFolio 1/2010

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

Das Bundesamt für Verkehr stellt dem Lokpersonal einen Ausweis aus, welcher das Bundesamt für Verkehr danach wieder einzeln begutachtet und kontrolliert. Ein Bundesamt in bürokratischer Hochform, möchte man meinen, denn viel einfacher und billiger wäre wohl die gängige (nicht Steuerzahler-subventionierte) Praxis gewesen, eine Datenbank mit allen erforderlichen Informationen anzulegen und diese mit den bereits bestehenden Ausweisen zu verknüpfen oder über einen amtlichen Ausweis die Personalien und somit die Berechtigung zu kontrollieren. Die Betroffenen zeigen z.B. ihre normale Identitätskarte vor und der BAV-Beamte kontrolliert die Berechtigungen auf seinem amtlich zugewiesenen tragbaren EDV- Gerät. Offenbar zu einfach.

Geradezu fahrlässig ist es, dass amtliche Dokumente anhand von Fotos erstellt werden, welche von den zu Kontrollierenden selber geliefert werden. Das Foto wird im Bearbeitungsprozess wohl kaum überprüft werden, und somit wird auch die Kontrolle vollends zur Farce. Für Hundeliebhaber allerdings bietet sich damit eine einmalige Chance auf ein Hunde-GA. Foto von Bello einschicken genügt.

Die Plastikkarte enthält umgekehrt proportional zum betriebenen Aufwand lediglich die Kategorie nach VTE, aber; weder die effektiv instruierten Infrastruktur-Strecken welche befahren werden dürfen, noch die geprüften Triebfahrzeuge sind auf dem Ausweis ersichtlich; dafür bedarf es ein separates Dokument. Und diese auf dem Extrablatt ersichtlichen Berechtigungen stellt sich der Lokführer bei jeder EVU selbst aus (sic!). Es gibt keine Kontrolle bezüglich der kundigen Strecken des einzelnen Lokführers; jeder kann seine Angaben nach Lust und Laune manipulieren oder beliebig ergänzen.

Selbst das Inkasso ist dilettantisch. Anstatt die Ausweise pauschal zu bestellen und zu bezahlen, erhält jeder Lokführer seine eigene Rechnung für eine Dienstleistung, die er gar nie bestellt hat. Und als ob der Aufwand nicht schon gross genug wäre, müssen die vorgängig aus der Privatschatulle finanzierten 100 Franken via LEA mit 643 Klicks über das Spesenformular im Intranet der SBB angefordert und die Spesenforderung ausgedruckt dem CLP übergeben werden. Dieser beglaubigt die Forderung mit seiner Unterschrift und schickt das Formular zur weiteren Bearbeitung an die nächst höhere Instanz. Auch so lassen sich die HR-Abteilungen beschäftigen. Irgendwann, nach prozessorientiert und -optimiert verursachten 1'500 Franken Bearbeitungskosten pro Ausweis erhält der Triebfahrzeugführende sein Geld zurück... vielleicht; die Kontrolle obliegt ihm.

Fazit
Ausser der Kategorie nach VTE ist nichts ersichtlich aus diesem Ausweis, das Foto kann von der Grossmutter stammen und die Berechtigungen aus dem Daumen gesaugt. Eigentlich müsste man das BAV anzeigen bei der dafür zuständigen Behörde, dem... – oje.

Die richtige Gefässgrösse

Sind Triebzüge mit ihrer relativ starren und einheitlichen Grösse das richtige Modell, um flexibel und angemessen auf die zu erwartende Kundennachfrage zu reagieren? *Raoul Fassbind, Vorstand SBB P*

Wer kennt es nicht? Man schüttet einen Rest Suppe in eine Frischhaltedose und entweder läuft sie über oder sie ist zu drei Vierteln leer. Überraschend ähnlich verhält es sich mit der Auslastung von Zügen. Spätestens seit der Jahrtausendwende zeigt bei Fahrzeug-Neubeschaffungen im Personenverkehr der Trend ganz deutlich den Fokus auf Triebzüge. Die Vorteile liegen vor allem in tieferem Aufwand bei der Zugbildung durch wegfallende Rangierfahrten und kurze Wendezeiten. Einerseits besitzt ein Triebzug in der Regel an jedem Ende einen Führerstand, andererseits ist der Zug stets motorisiert. Allerdings kann auch festgestellt werden, dass aufgrund der Ansprüche an starkes Beschleunigungsvermögen oder hohe Endgeschwindigkeiten viele Triebzüge wohl oftmals für den hauptsächlichen Einsatz zu übermotorisiert unterwegs sind. Während sich bei einem lokbespannten Zug durch das Anhängen einzelner Wagen der Energiebedarf verhältnismässig wenig erhöht, vervielfacht sich dieser bei Triebzügen jeweils gleich um den Faktor eines gesamten Zuges mit dem Gewicht aller Antriebskomponenten. Dieser Faktor würde bei klassischen Zügen nur durch Beistellen zusätzlicher Lokomotiven erreicht werden, was jedoch normalerweise nur bei effektivem Bedarf praktiziert wird. Aber im Grunde genommen ist es vor allem auch eine Frage, wie die Energie beim Bremsen wieder gewonnen, weiterverwendet und konserviert werden kann.

Um bei Triebzügen nachfragegerecht reagieren zu können, muss bereits bei deren Bestellung eruiert werden, welche Kapazitäts-, Geschwindigkeits-, Beschleunigungswerte etc. zur erwarteten Bedarfssituation im vorhergesehenen Einsatzgebiet für die nächsten zwanzig bis vierzig Jahre optimal passen werden. Und zwar zu jeder Tages- und Nachtzeit in jeder Saison. Triebzüge sind als Einheit fix gekuppelt und betrieblich nur mit grossem Aufwand in der Unterhaltsanlage trenn- und veränderbar. Zwar besteht die Möglichkeit, mit dem Zusammenhängen mehrerer Einheiten teilweise auf die erwartbare Nachfrage zu reagieren, dies bringt aber auch einige Nachteile mit sich. Um beispielsweise auf die Nachfrage zwischen Lausanne und Genève das passende Angebot anzubieten, wird ein Intercity bereits ab St. Gallen mit dementsprechend genügenden Zugseinheiten gefahren. Um die Einheiten zur rechten Zeit bereitzustellen, benötigt es wiederum Rangierfahrten. Oder im Falle des Intercitys St. Gallen–Genève wird darauf verzichtet und es wird beinahe ganztags mit der grösstmöglichen Zugslänge gefahren. Als Kunde fällt einem dies besonders an teilweise fürstlichen Platzverhältnissen, aber möglicherweise auch an einem fehlenden Restaurant auf, falls man sich in der «falschen» Zugseinheit befindet. Ein Übergang zwischen den Einheiten ist, wenn überhaupt, nur in den Bahnhöfen im Stillstand möglich.

Die Verwaltungsratspräsidentin der SBB, Monika Ribar, hielt in einem Interview fest, dass die durchschnittliche Auslastung von Fernverkehrszügen nur bei etwa dreissig Prozent zu liegen komme, und stellt deshalb an Sonntagen den Taktfahrplan in Frage. Dies scheint eine drastische Massnahme anhand der gestellten Problematik. Erstaunlich vor allem, dass dies nur an einem einzelnen Tag in der Woche als Massnahme sinnvoll erscheint. Die Züge verkehren auch untertags und abends mit deutlich zu geringer Auslastung. Wie man am Beispiel des zukünftigen Halbstundentakts im Rheintal, welcher ursprünglich nur zu Spitzenzeiten eingeführt werden sollte, gut erkennt, geht es in erster Linie darum, für die Nebenzeiten eine externe Finanzierung sicherzustellen. Immerhin sprach Frau Ribar dies in ihrem Interview auch offen an. Daraus ist zu schliessen, dass das System Eisenbahn in seiner heutigen Form nicht selbst finanziell tragbar ist oder die zur Verfügung stehenden Mittel falsch eingesetzt werden.

Der Innovations- und Evolutionsdrang müsste nicht zwingend beim Unternehmen selbst liegen.

Es darf aber umso mehr hinterfragt werden, weshalb die diversen Infrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen in ihrer heutigen Struktur existieren. Aber auch deren Finanzierungsmodelle, denen politische Grundsatzentscheide und europäische Normen zugrunde liegen. Es fallen diverse Faktoren auf, die eventuell als Kostentreiber auftreten können. Macht beispielsweise die Differenzierung zwischen einer Regional- und Fernverkehrskonzession im relativ kleinen Perimeter der Schweiz überhaupt noch Sinn, oder konterkariert sie gar eine effiziente integrale Personal- und Rollmaterialplanung und ist dementsprechend sogar ein essenzieller Kostentreiber? Und ist der Betrieb von mehreren parallel verlaufenden, mit identischen Themen beschäftigten Verwaltungen sinnvoll, wenn die Netzverteilung abgesprochen ist und der Endkunde nicht frei über sein Produkt der Wahl entscheiden kann?

Das Betreiben mehrerer Verwaltungen wäre vermeidbar, zersplitterte Arbeitsleistungen könnten wieder zusammengefügt und ergänzend geplant werden. Das Rollmaterial wäre flexibler und angebotsgerechter austauschbar, ohne dass man dafür vorausgeplante, verbindliche und verpflichtende Kooperationen eingehen müsste. Nach wenigen Jahren müssen diese ohnehin wieder komplett überarbeitet werden, da sie schlichtweg nicht die Bedürfnisse erfüllen können. Wozu also die Bewirtschaftung eines Mehrbahnenmodells ohne echten Wettbewerb? Es ist aus politischer Sicht nachvollziehbar, eine eigene kleine, lokale Regionalbahn als Aushängeschild zu betreiben, zumal man sie vielfach als Kanton ohnehin selbst finanziert. Besonders wenn der Marktführer sein Interesse an regionalen Verkehren grösstenteils verloren hat und dementsprechend für lokale Begebenheiten auch schwer erreichbar ist. Erstaunlich ist dabei nur, dass sich dies in erster Linie Kantone mit höchstens mittelguten Finanzen leisten wollen, was erneut die kritische Frage zu den Finanzierungsmodellen aufwirft. Oder ist der Marktführer im Regionalverkehr mittlerweile so teuer geworden, dass die Erbringung dieser Leistungen durch die SBB zum Luxusgut für reiche Kantone avanciert ist?

Foto: Stefan Gall

Aber wie will man es besser machen? Die Vergangenheit zeigte auf, dass ein monopolisierter Markt nicht zwingend zu tieferen Kosten oder Preisen, schlankem Verwaltungsapparat und aktivem Ideenwettbewerb führt. Eine reine Wettbewerbssituation nach kapitalistischen Grundsätzen legt den Fokus zu stark auf die lukrativen Märkte, setzt die Arbeitsverhältnisse der produktiven Angestellten unter Druck und zeigt sich dementsprechend auch nicht mehr zeitgemäss. Denkbar wäre ein abgesteckter finanzieller Rahmen mit konkreten Zielen, die im Rahmen einer Selbstkontrolle oder durch eine Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission auf Einhaltung kontrolliert wird. Dies wird seit Langem bei diversen Vereinen wie beispielsweise FIFA oder IOC praktiziert und scheint sich bewährt zu haben. Wobei man bei einem Bahnunternehmen, welches die Grundmobilität eines Landes sicherstellen soll, auch das Thema Gemeinnützigkeit in den Raum stellen darf. Es ist vorstellbar, dass das Wegfallen eines Erfolgsdrucks, wie er in der jetzigen Unternehmensform der Bahnen vorausgesetzt wird, sowie die Punkte Sicherheit und Unterhalt wieder höher priorisiert werden können und eine stabile Produktion mit einem angemessenen Personalkörper ermöglicht würde. Der Innovations- und Evolutionsdrang müsste nicht zwingend beim Unternehmen selbst liegen, er könnte an die Industrie ausgelagert und es könnten dafür jeweils serienreife Produkte zu marktgerechten Preisen eingekauft werden.

Und bereits jetzt delegiert auch das BAV im Rahmen der zukünftigen Vorschriften überwachende Arbeiten zusehends an die Bahnen selbst; ebenso wie die ehemals bundeshoheitliche Aufgabe, allgemein geltende Vorschriften zu verfassen und zu wahren. Wozu dann noch das Amt als überzählige Schnittstelle zwischen UVEK und Eisenbahn?

Aber das ist vermutlich zu einfach gedacht. Auch wenn eine einfache Eisenbahn vermutlich die günstigste Möglichkeit darstellt, eine Eisenbahn zu betreiben. Eine einfache Eisenbahn bedeutet den Verzicht auf technische oder digitale Spielereien. Eine einfache Eisenbahn bedeutet fachspezifisches Know-how bei Anwender und Verwaltung mit Fokus auf den Kernbetrieb. Sie bedeutet kundenorientiertes Handeln und entsprechendes Fahrplanangebot. Sie bedeutet vor allem aber ein Transportunternehmen in hoher und zuverlässiger Qualität, es bedeutet aber leider, weniger Lifestyleartikel, Thinktank und Innovationsbude zu sein.

Aber um den Bogen wieder zu den Triebzügen zurückzuspannen: Man muss wohl behaupten, dass für die heutige Bahn mit ihren schlanken Strukturen im Betrieb und ihren Automatisierungsplänen keine Alternativen bestehen und ein bedarfsgerechtes Angebot somit selten zu erfüllen ist. Erstaunlich ist dennoch, dass der Fo-

kus auf Auslastung als Definitionsgrundlage zur Produktivitätsmessung eine derart grosse Gewichtung erhält. Wenn die Bahn eine echte Alternative zum Individualverkehr darstellen will, muss sie eine grosse Verfügbarkeit und eine dichte Taktung anbieten. Viele Direktverbindungen mögen der Bequemlichkeit dienen, effizienter wären aber starre Korridore mit kurzen, stabilen und zuverlässigen Umsteigemöglichkeiten in Knotenbahnhöfen. Durch die Reduktion von kreuzenden und querenden Verbindungen wäre sogar eine schlankere Infrastruktur bei dichterem Takt möglich.

Aber dazu wäre ein innovatives Programm notwendig, wie es einst die Bahn2000 dargestellt hatte. Heute setzen wir immer mehr lokale Ideen und Ansprüche auf kleinen Individuallösungen um, versuchen, diese mit der bestehenden Infrastruktur zu vernetzen, und bauen so immer weitere Konfliktpunkte auf. Gepaart mit lahmen digitalen Produkten auf den Führerständen wird ebenjene Anschlussstabilität aufgehoben. Der aktuelle Aufschrei in der Zentral- und Westschweiz wegen wegfallender Direktverbindungen fusst gerade auf dieser fehlenden Zuverlässigkeit beim Umsteigen. Die Idee wäre sogar gut, wenn sie nicht gerade noch mit deutlicher Verlängerung der Fahrzeiten einherginge. Aber diese ist wohl der Tatsache geschuldet, dass die Bahnen aufgrund ihrer Konfliktpunkte nicht mehr im gewohnten Tempo verkehren können. Und dies, obschon die Triebzüge ja deutlich schneller sein sollen, als es die klassischen Zugformationen waren. Und leider wird bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen nicht darauf geachtet, dass sie gewisse einheitliche Grundsätze aufweisen. Ein perrongleicher Anschluss bei identischen Türabständen würde beispielsweise Umsteigezeiten im Sekundenbereich ermöglichen. Wenn aber Fahrzeuge ständig an veränderte Normen und Anforderungen angepasst werden müssen, ist auch diese Möglichkeit nicht nutzbar.

Leider sind dies in erster Linie nur idealistische Träumereien fernab einer möglichen Umsetzung. Deshalb müssen wir lernen, uns mit der Realität zu arrangieren. Die Anschlussqualität wird unsicher bleiben, die Nachfrage bleibt von Arbeitszeiten und Freizeitverhalten abhängig, die Kapazitäten bleiben deshalb entweder zu hoch oder zu tief. Und der Preis für den Bahnverkehr wird hoch bleiben. Aber das ist auch nicht so schlimm, die öffentliche Hand gibt gerne weiterhin bereitwillig enorme Summen für die bestehende Situation aus, oder?

LISA

Ein Funk geht seinen Weg. *Technikgruppe VSLF*

Im Jahre 2015 wurden die neuen Rangierfunkgeräte LISA bei der SBB ausgeliefert. Sehr schnell zeigte sich, dass die Verbindungsqualität der Geräte gegenüber den Vorgängergeräten inakzeptabel war. So hielt das PeKo-Konzern-Protokoll vom Dezember 2015 fest: Während der Betriebserprobung von LISA bei den Divisionen P und Cargo traten Probleme bei der Wiedergabe des Verbindungsüberwachungstons im Führerstand auf. Bei der Infrastruktur wurden bis dato noch keine Tragversuche mit Funk LISA durchgeführt.

Im Prozess der Verbesserungen ging leider der Hersteller der Geräte 2016 Konkurs. So musste 2018 zeitweise die Benutzung des LISA-Funks bei SBB Cargo aus Sicherheitsgründen untersagt werden. SBB Personenverkehr entschied, dass bis auf Weiteres LISA eingesetzt wird. Eine Verbesserung durch «Heartbeat Implementation» und viele weitere Massnahmen brachten keine Verbesserung.

Bei einem tragischen Unfall mit einem Rangierarbeiter und dem Einsatz eines LISA-Funks in Brig sah die SBB keinen Handlungsbedarf. Man solle noch mehr auf die Arbeitssicherheit achten …
Jetzt der Entscheid: 2025 wird LISA aufgehoben. Das Nachfolgegerät ist ein Bluetooth-Motorola-Gerät. Sprich: Wir werden wohl einfach mit dem Mobile-Gerät rückstellen.
Über all die Jahre wurden die Probleme von der Linie und den Sicherheitsabteilungen eng begleitet. Wir Sozialpartner haben an Sicherheitstreffen immer auf die Probleme hingewiesen und im LocoFolio wiederholt darüber berichtet.

GV Suhr 18. März 2017
Auszug Rede Hubert Giger
LISA ist ein Gerät für die Sprechverbindung zwischen dem Lokführer und dem Rangierleiter. Kein Ding der Unmöglichkeit mit der heutigen Technologie - sollte man meinen. Weit gefehlt.

LISA hat die Grösse eines Natel B aus den 1980er Jahren (der Rangierer bedankt sich) und das Projekt ist aufgrund der hohen Komplexität (!) um 2½ Jahre verzögert. Technisch ist die Übertragung des Kontrolltons noch heute nicht gewährleistet. Von den Verantwortlichen werden die sicherheitsrelevanten Fehler als nicht sicherheitsrelevant eingestuft. Logisch, sie sind ja auch nicht schuld, wenn es kesselt.

Mangels der Zuverlässigkeit von LISA weigern sich viele Lokführer zu Recht, dieses zu benutzen, und überbrücken das Problem mit ihrem Handy. Handy ist so ein kleines Ding, mit dem man auch telefonieren kann ... kennen Sie vielleicht? Ein Rücksteller hat sein Babyphone von zuhause mitgenommen - die Übertragungsqualität ist bestechend.

Periodische Prüfung, leicht gemacht

Alle fünf Jahre stellt sich dem fahrdienstlich geprüften Eisenbahner die Frage: «Wie lerne ich für die periodische Prüfung?» oder «Wo beginne ich?» und vor allem «Wann endet das Ganze?». Die letzte Frage ist dabei eine Frage des persönlichen Ehrgeizes und/oder den Vorlieben des jeweiligen Prüfungsexperten geschuldet. *Roland Maurer, Lokführer und Ausbildner bei rail4mation und eduRail.*

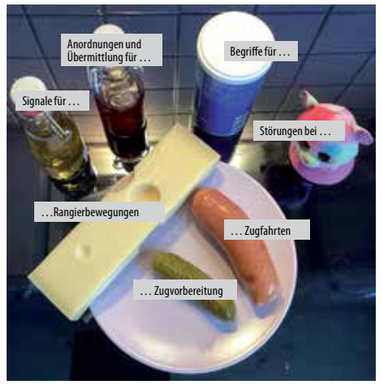
Da haben wir den Salat: lernen für die periodische Prüfung
Leider existiert keine einzig richtige und einheitliche Vorgehensweise. Menschen sind keine programmierbaren Maschinen und jeder hat individuelle Vorstellungen und Vorlieben bezüglich des Lernens. Manche sind Prozessdenker und denken in Abläufen und Geschichten, andere bevorzugen bildliches Denken, und wieder andere lesen und üben gerne mit Prosatexten. Die meisten bevorzugen jedoch eine Mischung aus verschiedenen Lernmethoden.
Dennoch gibt es allgemein anerkannte Schritte, die den Lernprozess fördern und sich auch bei der Ausbildung von Lokführeranwärtern bewährt haben. Für alle, die ihre Lernstrategien bereichern möchten, hier ein Rezept in umgekehrter Reihenfolge:

Strukturieren ➞ Portionieren ➞ Zusammenfassen ➞ Repetieren
Zu Beginn des Lernens liegt ein scheinbar chaotischer Haufen von Themen und Vorschriften vor. Das Sinnbild eines Wurst-Käse-Gurken-Salats soll helfen, von diesem vermeintlich «chaotischen» Endprodukt auf die einzelnen Zutaten rückzuschliessen, die wiederum einzeln und in verdaulichen Portionen wiederholt werden können. Hierfür sind folgende Schritte vorgesehen:

«FDV-Salat»

Strukturieren und Portionieren

Zusammenfassen

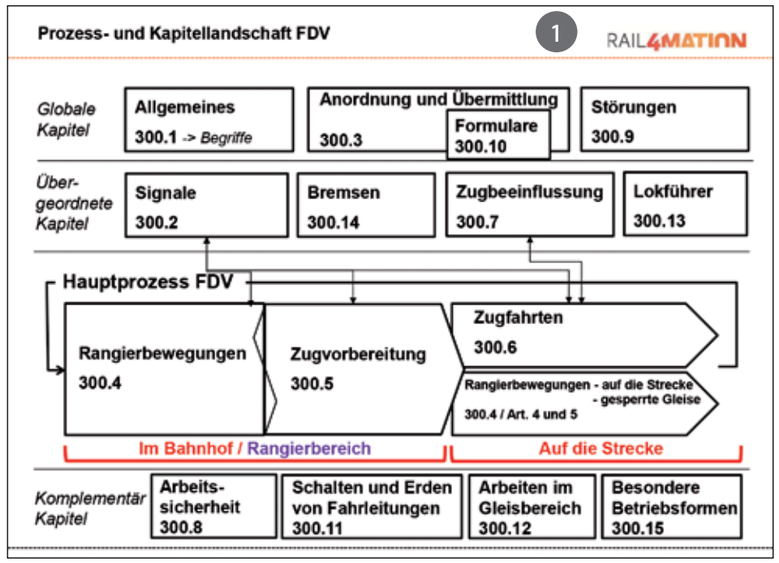


1) Strukturieren
Eine strukturierte Ordnung schafft Übersicht und hilft dabei, einem vermeintlichen Chaos eine klare Struktur zu verleihen. Ein empfehlenswerter Ansatz ist, vorerst eine Auslegeordnung zu machen. Hierbei kann helfen, jedes Kapitel der Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV) als ein kleines Viereck auf den Boden zu legen und zu betrachten, wie diese in Bezug zueinanderstehen.

Die FDV sind nicht nur ein solides und bewährtes Regelwerk, sondern auch ein gutes Lehrmittel. Besonders wertvoll aus didaktischer Sicht ist die «Geschichte», die sie erzählen, nämlich der Ablauf, der sich im Aufbau dieser Vorschriften wiederfindet. Dieser spiegelt die Tätigkeiten wider, die ein fahrdienstlicher Eisenbahner während seiner Arbeit ausführt, beispielsweise das Durchführen von Rangierbewegungen, die Vorbereitung eines Zuges und das sichere Führen eines Zuges zum Ziel.

Beispiel (Bild 1): Die Kapitel der Fahrwegdienstvorschrift (FDV) werden als Kästchen dargestellt und in einen Zusammenhang gesetzt. Dabei werden die drei Kapitel, die für die Ausführung der fahrdienstlichen Aufgaben erforderlich sind, nämlich Rangierbewegungen, Zugvorbereitung und Zugfahrten, als wiederkehrender «Hauptprozess FDV» hervorgehoben.

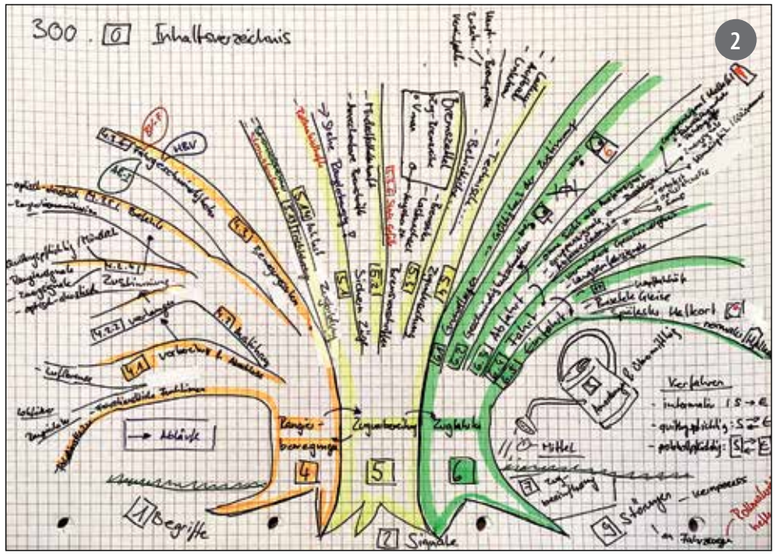
Die anderen Kapitel in den Fahrdienstvorschriften (FDV) sind ebenso wichtig wie die Hauptkapitel und ergänzen sich wie Salat und Salatsauce. Sie sind jedoch, allein betrachtet, weniger nahrhaft und ergeben erst in gemeinsamer Verwendung einen Sinn. Die Begriffe im Kapitel 1, die Signale und ihre Begriffe im Kapitel 2 oder die Störungen im Kapitel 9 sind die Grundlage der drei Hauptbereiche. Diese Kapitel könnten als «Hilfskapitel» bezeichnet werden. Die fahrdienstlichen Begriffe und Signalbegriffe lassen sich einfach mit Lernkarten wiederholen und üben.



2) Portionieren
Bis zu diesem Punkt wurde eine fahrdienstliche Hauptgeschichte entwickelt, in die sich die Inhalte aus den anderen Kapiteln einbinden lassen. Nun stellt sich die Frage, welche Menge an Inhalten angemessen ist. Basierend auf dem Inhaltsverzeichnis der FDV (300.0) sollen die einzelnen Portionen sinnvoll dosiert werden. Fünf Inhalte lassen sich an einer Hand abzählen. Daher ist es das Ziel, «handgerechte Portionen» zu erstellen und sie in eine geeignete Struktur einzubinden.

Beispiel (Bild 2): Ein «FDV-Baum», basierend auf dem Inhaltsverzeichnis (300.0), enthält die wichtigsten Stichworte. Jeder Ast des Baumes hat maximal fünf Verzweigungen, die sich wiederum in höchstens fünf weitere Äste aufteilen. Dadurch sind die Inhalte auf jeder Höhe des Baumes überschaubar und lassen sich anhand von fünf Fingern leicht abzählen.

Beispiel (Bild 3): Eine weitere Idee einer bildlichen Darstellung wird in Bild 3 aufgezeigt. Die Auslegeordnung der FDV-Kapitel nach Bild 1 lässt sich auch innerhalb eines Kapitels umsetzen. Als Beispiel gliedern wir das Kapitel 6, «Zugfahrten», in seine Unterkapitel auf.
Die Kästchen sind nichts weiter als die einzelnen Unterkapitel, die in einem Ablauf (von links nach rechts) angeordnet und mit wichtigen Stichworten versehen worden sind. Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist diese Darstellung ohne Anspruch auf Vollständigkeit.



3) Zusammenfassen
Um Vorschriften und generell Lerninhalte sinnbringend zusammenzufassen, empfiehlt es sich, eine Situation, welche sich tatsächlich im Lokführeralltag ereignen kann, zu einem «roten Faden» zu spinnen. So können die einzelnen Inhalte daran angeknüpft werden und die Vertiefung dieser Materie wird einfacher.

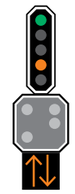
Beispiel (Bild 4): Mit der Wahl des Themas «Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge» werden für einen sicheren Ablauf verschiedene Teile der Vorschriften verwendet. Mittels der Vorschriften-App oder der bewährten Suchfunktion im PDF-Reader (Ctrl+f) lassen sich die relevanten Stichworte zu diesem Thema leicht finden. Hierbei ist die Wahl des richtigen Stichwortes von grosser Bedeutung, um alle relevanten Inhalte zu finden und wichtige Informationen nicht zu übersehen.
Diese Zusammenfassung kann als Lernkarte dienen und wurde mittels der Funktionen «copy/paste» innert etwa 10 Minuten erstellt.
Die Absätze «Wann?» und «Wie?» (fast zuoberst) sollen es einem Lernpartner ermöglichen, die Inhalte abzufragen.
Bei der Auswahl der Inhalte können folgende Fragestellungen dienlich sein:
- Betrifft es mich als Lokführer direkt? => in die Zusammenfassung
- Betrifft es den Fahrdienstleiter, aber ich als Lokführer muss z.B. informiert werden? => eventuell als Randnotiz vermerken
- Betrifft es nur den Fahrdienstleiter? => nur zur Kenntnisnahme

4) Repetieren
Wichtig ist, die eigenen Prozesse des Lernens kontinuierlich zu verbessern und zu verfeinern. Selbst mit guten Lernvoraussetzungen ist das Wiederholen und Üben unumgänglich.
Für manche ist es bereits ausreichend, eine Zusammenfassung zu erstellen und die Themen somit aufzufrischen. Die anderen können nun diese Zusammenfassungen als Lernkarten fürs Repetieren verwenden.
Am besten eignen sich kleinere, aber umfassende und in sich abgeschlossene Lernschritte. Weniger Material auf einmal, dafür häufigere und regelmässigere Wiederholungen sind grossen Lernportionen mit längeren Zeitabständen vorzuziehen. Das Wiederholen vor dem Einschlafen kann ebenfalls den Lerneffekt verbessern, während das Einschlafen als Resultat des Repetierens wiederum zu einer besseren Schlafquote beitragen kann.

Fazit
Das vorliegende Rezept beinhaltet hoffentlich die eine oder andere Zutat für die Bereicherung der persönlichen Lernstrategie.
Eine gut strukturierte Darstellung der Vorschriften erleichtert die Orientierung. Die dadurch entstandene Übersicht ermöglicht es, Schritt für Schritt und in leicht verdaulichen Portionen zu wiederholen, ohne das Ziel aus den Augen zu verlieren. Sobald eine passende Lernstruktur für den Lernenden aufgebaut ist, kann sie alle fünf Jahre erneut verwendet und erweitert werden.
In diesem Sinne: Guten Appetit!

Roland Maurer, Jahrgang 1978, ist seit 2006 Lokführer. Seit 2008 ist er in der Ausbildung tätig, ursprünglich bei login, heute bei rail4mation und eduRail. Der Ingenieur FH ist Prüfungsexperte für die Berufsprüfung des eidg. Lokomotivführers FA. Neben seinem derzeitigen Pensum von 60% arbeitet er im Haushalt mit zwei Töchtern im Vorschulalter.

Freiwilliges Zusatzangebot Bildung SBB ZFR
Die betriebliche Weiterbildung ZFR gliedert sich in die obligatorische betriebliche Weiterbildung und in ein flexibles und freiwilliges Zusatzangebot. Das Zusatzangebot kann bei persönlichem Bedarf im Rahmen des Angebots genutzt werden.

300.6 Zugfahrten		6.5
5. Einfahrt	**1. Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge**	
Wann? (Anordnung) Die Lokführer werden wie folgt verständigt: • mit dem Signal für Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge oder • mit einer Kennzeichnung in der Streckentabelle oder • quittungspflichtig durch den Fahrdienstleiter. **Wie?** (Handlung) • Diese Züge haben vom Anfang des Perrons, bis der Zug angehalten hat oder • bis die Zugspitze das Ende des Perrons erreicht hat (nachher auch noch: mit Praxiserfahrung!) **Fahrt auf Sicht und höchstens mit 20 km/h zu fahren.** *(Ist kein Perron vorhanden, gilt der Bereich zwischen den Sicherheitszeichen der Ein- und der Ausfahrweiche. Kenne keine solche Situation.)*		4
«Hilfskapitel»	**Bild**	**Beschreibung**
300.2 Signale 5.3.2 Zusatzsignale		**Begriff:** *Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge* **Bedeutung:** Einfahrt in ein dem Bahnhofgebäude näher liegendes Gleis oder gleichzeitige Einfahrten. **Beziehung zu anderen Signalen:** Bei beleuchtetem Signal zeigt das zugehörige Hauptsignal *Geschwindigkeits-Ausführung 40 km/h* oder *Kurze Fahrt*. Ist am gleichen Standort ein Vorsignal angebracht, ist dieses dunkel.
300.3 Anordnungen und Übermittlung 5.6.1 Streckentabelle	Musterdorf Neustadt	Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge
300.9 Störungen 2.4.3 Ergänzung: AB-I 9.2 / 10		Die Höchstgeschwindigkeit beträgt Fahrt auf Sicht Vmax 40 km/h und entlang des Perrons Vmax 20 km/h. Sofern ein Signal für Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge vorhanden ist, verständigt der Fahrdienstleiter den Lokführer quittungspflichtig über Fahrt auf Sicht und Vmax 20 km/h ab Perronanfang
Weiteres:	AG näher liegendes Hauptgleis benützen oder gleichzeitige Einfahrt: Die P-Lokführer der beteiligten Züge müssen verständigt werden.	

nexpec gmbh

Wir holen das Beste aus Ihrem Bildmaterial!

Wir digitalisieren:
alle analogen AV-Medien wie Videokassetten, Filme, Tonbänder, Dias

Wir realisieren:
Fotografien, Filme und Reportagen für Wissenschaft, Industrie und Private.

leutwyler@nexpec.ch
www.nexpec.ch

Homeoffice

«Kaum produktiv» – erste Firmen verbieten Homeoffice am Freitag.
20 Minuten am 25. Januar 2023; Abdruck mit freundlicher Genehmigung

Der Freitag zählt zu den beliebtesten Homeoffice-Tagen, was für Firmen zum Problem wird. Die Effizienz sei geringer als an anderen Tagen, sagt ein HR-Experte. Ein Arbeitspsychologe hält dagegen.

Darum gehts
- Montag und Freitag sind die beliebtesten Homeoffice-Tage. Manche Chefinnen und Chefs sehen das kritisch oder verbieten Homeoffice an diesen Tagen gar, wie 20 Minuten aus Gesprächen erfährt.
- HR-Experte Jörg Buckmann versteht das. «Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Produktivität am Freitag gleich hoch ist wie an einem Dienstag.»
- Arbeitspsychologe Hartmut Schulze sieht hingegen kein Problem darin. Homeoffice sei auch Gelegenheit für Deep Work. Es brauche diese Rückzugsphasen.

Wer Homeoffice machen darf, wählt am ehesten den Montag oder Freitag dafür aus. Das sagen mehrere Unternehmen auf Anfrage von 20 Minuten. Auch die SBB stellen fest, dass an diesen Tagen die Pendlerströme deutlich kleiner sind.
Manche Arbeitgeber haben Mühe damit. Das zeigen Gespräche mit Unternehmerinnen und Verbandsvertretern. Es gibt vereinzelte Firmenchefs, die Montag und Freitag, wenn immer möglich, kein Homeoffice gewähren oder die Heimarbeit an diesen Tagen sogar ganz verbieten. Dies wegen des Verdachts, dass die Produktivität kleiner ist und dass Freitag und Montag für ein verlängertes Wochenende missbraucht werden könnten. Zeigen wollen sich die Firmenchefs nicht.

Tatsächlich zeigen auch Antworten der 20-Minuten-Leserschaft, dass Homeoffice für manche eine Gelegenheit ist, den Tag ruhiger anzugehen.
HR-Experte Jörg Buckmann kennt Firmen, die Homeoffice am Montag und Freitag ablehnen – und er versteht es. «Viele machen gern am Montag und Freitag Homeoffice – und an diesen Tagen erreicht man sie schlecht. Am Freitagnachmittag muss man nicht mehr mit einer Antwort rechnen.» Er bekomme am Freitag mindestens 50 Prozent weniger Mails als an anderen Wochentagen. «Ich kann mir einfach nicht vorstellen, dass die Produktivität am Freitag gleich hoch ist wie an einem Dienstag.» […]

Homeoffice werde heute fast schon als Menschenrecht angesehen, dabei könne ohnehin nur ein kleiner Teil aller Angestellten von dieser Arbeitsform profitieren. «Skepsis wegen Homeoffice macht Unternehmer nicht zu schlechten Chefs, im Gegenteil, die schauen extrem gut zu ihren Leuten und sind grosszügige Arbeitgeber. Es gibt echt ein paar nachvollziehbare Gründe gegen Homeoffice», sagt Buckmann. Die Organisation sei aufwendiger, der Betrieb verliere dadurch einen gewissen Drive, die Innovation leide. […]

«Zeit für Deep Work»
Anders sieht das Hartmut Schulze, Professor für Arbeitspsychologie an der Fachhochschule Nordwestschweiz. Er glaubt nicht, dass Angestellte im Homeoffice am Montag und Freitag weniger produktiv sind. Es sei eine andere Art von Produktivität, man könne an diesen Tagen ungestört und länger am Stück arbeiten, sagt er. Das sei gut für Kreativ- oder Projektarbeit. Homeoffice habe den Vorteil, dass man sich die Reisezeit spare und praktisch vom Frühstückstisch aus mit der Arbeit beginnen könne, auch ohne sich richtig anzukleiden. […]

Jörg Buckmann war Leiter der Personalpolitik bei der SBB Personenverkehr und bei der VBZ. Seither unterstützt er Firmen und Behörden, die sich auf dem Arbeitsmarkt mehr Gehör verschaffen wollen.

Ich-Gesellschaft

Stephan Wirz, Lokführer Luzern

Immer mehr Menschen bevölkern die Schweiz und entsprechend werden auch unsere Bahnhöfe und das Rollmaterial (über)beansprucht. So werden insbesondere die in Bahnhöfen geltenden Regeln und Vorschriften wie Rauch-, Fahr-, Bettel- und Littering-Verbote grossmehrheitlich hemmungslos missachtet. Die gängige Wegschau- und «Geht mich nichts an»-Einstellung tut das Ihrige dazu. Diese zunehmende Gleichgültig- und Rücksichtslosigkeit der heutigen «Ich»-Gesellschaft führt zu einer schleichenden Verrohung ebendieser.

Genauso zeigt das erbärmliche Schauspiel bereits eine Stunde vor Ankunft eines sogenannten Fan-Zuges mit hilflosem Abmontieren von Abfallstationen und anderen potenziellen Wurfgegenständen und dem Zusperren von Unterführungen und Verkaufslokalen, dass die Verantwortlichen trotz teurer Absperrgitter der Lage nicht Herr werden, sein können oder wollen.

Der bahneigene, immer grösser werdende und somit kostspielige Sicherheitsapparat ist völlig ausserstande oder nicht willens, gegen Fehlbare vorzugehen. Die SBB als Hausherrin in ihren Anlagen und Gebäuden belässt es bei dezent angebrachten Hausordnungen und setzt auf das «Prinzip Hoffnung», anstatt Präsenz zu markieren, Unbelehrbare anzuhalten und Unverbesserliche konsequent zur Anzeige zu bringen. Nur das Bahnpersonal piesackt man gerne.
Die Schweiz im Allgemeinen und Luzern – meine Heimatstadt – im Besonderen war mal ein schöner Ort. Doch dann kippte es: Wer heute als Reisender am Bahnhof Luzern ankommt, sieht nicht als Erstes den See oder die Kapellbrücke, sondern wird an jeder Ecke angeschnorrt, sieht Müll in den Gleisen und neben den Abfallkübeln liegen, Ratten, die sich feist fressen. Man mag mich als Ewiggestrigen oder Nostalgiker halten: Doch endet die Freiheit eines jeden nicht dort, wo die Freiheit des anderen beginnt?

Wie lange soll das noch so weitergehen? Braucht es zuerst Tote und Verletzte in unseren Bahnhöfen, bis Zuständige durchgreifen, weil sie sich plötzlich mit Schadensersatz- und Verantwortlichkeitsklagen konfrontiert sehen?

Die Bahn sabotiert den Zugverkehr

Am Freitag sind – wieder einmal – sehr viele Züge in Deutschland ausgefallen. Dazu hätte es nicht kommen müssen, sagt Claus Weselsky, der Vorsitzende der Gewerkschaft der Lokomotivführer. *NZZ, 21.04.2023 Johannes C. Bockenheimer*

Deutschland steht still, wieder einmal: Mit einem Warnstreik hat die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, kurz EVG, am Freitagvormittag den Zugverkehr lahmgelegt. Zahllose Verbindungen im Nah- und Fernverkehr fielen aus, die Bahnhöfe in vielen Städten waren verwaist.
Scharfe Kritik vor allem am Vorstand der Deutschen Bahn (DB), aber auch an der Gewerkschaftsführung kommt jetzt von Claus Weselsky, dem Chef der konkurrierenden Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, kurz GDL. Anders als von der EVG behauptet, gehe es beim Arbeitskampf nicht um einen Tarifstreit, also die Forderung nach höheren Löhnen für die Bahnangestellten. «Es ist nicht der Streik der EVG, der den Zugverkehr heute zum Erliegen bringt», sagte Weselsky im Gespräch mit der NZZ.

«Auf dem Rücken der Kunden»
Vielmehr werde der Arbeitskampf ausgenutzt, um politische Ziele durchzudrücken: «Der Vorstand der Deutschen Bahn missbraucht den Streik, um ungeliebten Mitbewerbern auf der Schiene massiv zu schaden», sagt der Vorsitzende der GDL. «Die Bahn sabotiert den Zugverkehr auf dem Rücken der Kunden, um eine Debatte über die Zerschlagung des Konzerns, eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb zu verhindern.»
Weselsky weist als Beispiel auf ein wichtiges Stellwerk hin, welches in Niedersachsen bestreikt worden sei, was wiederum starke Auswirkungen auf den Zugverkehr im Norden der Republik gehabt habe. Diese Stelle hätte einerseits umfahren werden können, sagt er. Andererseits hätte die Bahn dort am Freitag einfach einen Mitarbeiter einsetzen und somit den Weiterbetrieb sicherstellen können. Auch das komplette Anhalten des Fernverkehrs sei einfach angeordnet worden, obwohl in sämtlichen Transportbereichen der Bahn Eisenbahner im Dienst und somit einsatzbereit gewesen seien.

Kampf ums Monopol
In vielen privaten Bahnbetrieben finde zudem gar kein Streik statt, weil die EVG dort in der Friedenspflicht sei oder keine Mitglieder habe, fährt Weselsky fort. Anderswo sei der Anteil der streikenden Mitarbeiter minimal, man hätte den Betrieb also aufrechterhalten können. Verhindert worden sei das aber von der DB Netz AG. Das Tochterunternehmen der Bahn, das deren Schienennetz betreibt, habe «mit fadenscheinigen Gründen den Wettbewerbsbetrieben untersagt, ihre Verbindungen fortzusetzen».
«Letztlich gaukelt der Grosskonzern den Deutschen vor, dass eine übermächtige Gewerkschaft den Eisenbahnverkehr zum Stillstand gebracht habe», sagt der Gewerkschafter Weselsky. Tatsächlich machten der Bahnvorstand und die EVG gemeinsame Sache und versuchten die Debatte über eine Zerschlagung des Konzerns zu verhindern.
Das sei ein grosser Fehler, sagt Weselsky. Die Kunden der Bahn litten seit Jahren unter Verspätungen und Zugausfällen, was Folge des Missmanagements durch den Konzern sei. «Eine strikte Trennung von Schienennetz und Betrieb würde helfen, dieses System aufzubrechen.»

Auch CDU und CSU fordern die Zerschlagung
Eine Zerschlagung des Bahnmonopols wird in Deutschland schon länger debattiert. Jüngst hatten sich CDU und CSU dafür ausgesprochen. Ein Reformpapier der Bundestagsfraktion der Unionsparteien sieht vor, die Bereiche Netz, Bahnhöfe und Energie aus dem Verbund herauszulösen, wie die «Augsburger Allgemeine» zu Wochenbeginn berichtete. Sie sollten in einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes gebündelt werden.
Bei der Bahn verblieben dann die Bereiche Nah- und Fernverkehr sowie der Gütertransport, die zudem alle verschlankt werden sollten. «Die Holding der DB wird aufgelöst und die bisherige DB-Struktur mit 740 Beteiligungen und Tochtergesellschaften entflochten», zitierte die Zeitung aus dem Papier. Sowohl der Konzern als auch die EVG lehnten den Plan umgehend ab.

Auf den Warnstreik vom Freitag könnten unterdessen schon bald weitere Streiks folgen. Das kündigte die EVG für den Fall an, dass die nächsten Verhandlungen keine Fortschritte bringen sollten. Die Voraussetzung für einen geplanten Verhandlungstermin am kommenden Dienstag mit der Deutschen Bahn sei, dass der Arbeitgeber schriftlich ein verhandlungsfähiges Angebot vorlege. Andernfalls werde es eine weitere Warnstreikwelle geben. Mögliche Termine hierfür nannte die EVG nicht.

Ein Streik wäre rechtmässig gewesen

Interview mit Clemens Kopetz (CK) und Roman Boller (RB) vom Pilotenverband Aeropers über Verhandlungen mit der Swiss, Arbeiten ohne GAV und die Merkmale eines erfolgreichen Arbeitnehmerverbandes. *Das Interview führte Markus Leutwyler am 23.3.2023 per Zoom Call.*

LocoFolio: Stellt eure Organisation doch bitte kurz vor.
CK: AEROPERS-SwissALPA ist der Dachverband der Schweizer Berufs- und Linienpiloten. Wir sind gleichzeitig der Vertragspartner der Swiss International Airlines und Edelweiss. Mit diesen handeln wir jeweils den GAV aus. Wir haben aktuell 1600 Mitglieder, die für die Swiss oder für Edelweiss tätig sind. Der Organisationsgrad beträgt rund 95 Prozent, das heisst, 95 Prozent der Belegschaft sind bei uns Mitglied. Wir sind die einzige Gewerkschaft des Cockpitpersonals der Swiss und Edelweiss.

Was ist mit den übrigen fünf Prozent?
CK: Sie sind nicht Mitglieder bei uns, zahlen aber einen Vollzugskostenbeitrag, der gesetzlich geregelt ist. Der liegt aktuell bei sechzig Prozent. Schlussendlich profitieren auch sie vom GAV.

Damit sind wir gleich bei einem wichtigen Thema. Die Medien berichteten ja im letzten Jahr von zähen GAV-Verhandlungen zwischen Piloten und der Swiss. Wann fanden die Verhandlungen statt und wie gestalteten sich diese?
CK: Bereits 2020 begannen Verhandlungen zu einer temporären Krisenvereinbarung. Während man mit Edelweiss eine Lösung finden konnte, wurde man mit Swiss nicht einig. Daraufhin wurde von Seiten Swiss der GAV auf Ende März 2022 gekündigt.
Die Verhandlungen begannen 2021, also mitten in der Pandemie. Unsere Vorbereitungen begannen im Sommer 2021, die erste Verhandlungsrunde fand im Oktober desselben Jahres statt. Im Februar 2022 konnte man sich auf ein Memorandum of Understanding einigen, welches dann die Geschäftsleitung der Swiss ablehnte. Es fanden weitere Verhandlungen statt, die bis April 22 dauerten.
Daraus resultierte eine GAV-Vorlage, die für den Vorstand von Aeropers nicht annehmbar war. In einer Abstimmung lehnten 95% unserer Verbandsmitglieder diese GAV-Vorlage ab. Die Swiss wollte das nicht wahrhaben. Im vergangenen Herbst startete die Verhandlungsrunde, bei der sich die involvierten Parteien glücklicherweise einigen konnten. Der neue GAV ist per 1. Januar 2023 in Kraft.

Was waren denn die Gründe, weshalb eure Seite die Vertragsvorlage ablehnte?
CK: Das Hauptproblem war, dass es sich um einen Krisenvertrag handelte. Er enthielt keine Elemente, die den Übergang vom Pandemie- in den Normalbetrieb geregelt hätten. Dabei zeichnete sich schon zu jenem Zeitpunkt ab, dass Corona bald vorbei sein würde. Für uns war klar, dass wir keinen Krisenvertrag brauchen. Zudem war er sehr zu Ungunsten der Piloten ausgelegt.

Inwiefern?
CK: Wir hatten zwei Kernforderungen. Erstens eine bessere Vereinbarung von Beruf und Privatleben. Wie Lokführerinnen und Lokführer arbeiten wir unregelmässig und müssen mit den damit verbundenen Herausforderungen umgehen können. Zweitens ein Fortschritt in der Lohnsituation. Im Lohngefüge hatte es früher eine Abstufung zwischen Kurzstrecken- und Langstreckenpiloten gegeben. Wir wollten diese Abstufung abschaffen und forderten ein einheitliches Lohnsystem für alle Piloten. Der von uns abgelehnte Vertrag sah zu wenige Verbesserungen vor. Hinsichtlich Lohns hätte man sogar eher von einer Verschlechterung sprechen müssen.

Zur Vereinbarung von Berufs- und Privatleben: Welche Avisierungsfristen gelten bei euch, also wann wissen Piloten, wann, wo und wie sie arbeiten?
CK: Die Avisierungsfristen waren ein wichtiger Punkt. Als der alte GAV gültig war, wussten wir erst am 25. des Vormonats Bescheid, wann wir im Folgemonat arbeiteten. Unser Anliegen war eine Vorverlegung dieses Termins. Die Avisierungsfrist im aktuellen GAV liegt beim 18., also eine Woche früher.

Seid ihr mit dem aktuellen GAV zufrieden?
CK: Ja. Der Vertrag ist gut bis sehr gut. Es ist noch nicht alles realisiert, beispielsweise dauern die Anpassungen in den Systemen noch eine gewisse Zeit. Bis Oktober sollte alles umgesetzt sein. Der GAV ist eine gute Ausgangslage, es gibt aber noch Ausbaupotenzial. Der Vertrag kann während seiner Laufzeit weiterentwickelt werden. Man muss noch einmal betonen, wie zermürbend die Verhandlungen waren. Wir standen kurz vor dem Streik. Der Druck war aber notwendig. Ohne diesen hätten wir den Vertrag wohl nicht hinbekommen. Beide Seiten können mit dem Vertrag leben, keine Partei fühlt sich über den Tisch gezogen.

Wie war die Stimmung der Belegschaft, als klar wurde, dass am 1. Januar 2023 ein neuer GAV in Kraft treten würde?
CK: Wir waren zuvor neun Monate vertragslos. Zudem waren auch noch Corona und die Erwägung eines Streiks. Dies alles hat uns sehr gebeutelt. Die Nachricht, dass eine Einigung und ein Grundvertrag zustande kommen würden, wurde mit grosser Erleichterung zur Kenntnis genommen.

Hättet ihr überhaupt streiken dürfen? Wie ist das bei euch juristisch geregelt?
CK: Wir waren ja vertragslos, was eine Grundlage für den Streik war. Ein Streik muss verhältnismässig und das letzte Mittel sein. Aus unserer Sicht waren diese Bedingungen erfüllt und ein Streik wäre daher rechtmässig gewesen. Wir liessen das rechtlich zudem intensiv abklären. Eine gewisse juristische Grauzone hätten wir wohl aber betreten.

Wie hätte ein Streik konkret ausgesehen?
CK: Dazu möchte ich mich lieber nicht äussern (lacht).

Ohne GAV wart ihr arbeitsrechtlich nicht mehr geschützt. Zu denken ist etwa an Kündigungsfristen, Ferien oder Arbeitszeiten. Welches Recht kam ausserhalb des GAV zum Tragen?
CK: Juristisch gesehen galten die normativen Bestimmungen des GAV weiter. Das heisst, Löhne, Ferienansprüche und Arbeitszeiten waren gesichert. Was den regulären Arbeitsalltag betrifft, läuft in so einem Fall alles ziemlich normal weiter. Es ändert sich lediglich, dass der Verband nicht mehr der Ansprechpartner für die Firma ist. Will die Firma etwas ändern, kann sie auf die Arbeitnehmenden direkt zugehen und muss das nicht mehr kollektiv über den Verband machen.

Kam es vor, dass der Arbeitgeber ohne Einbezug des Verbandes Arbeitnehmende kontaktierte, um bestimmte Dinge zu klären?
CK: Nein. Was allerdings zu sagen ist: Dienstplandaten, Geschäftszahlen zur Swiss und weitere betriebliche Grössen erhielten wir nicht mehr. Diese bekommen wir nur im Rahmen eines gültigen GAV. Als Verband wurden wir vom Informationsfluss abgeschnitten. Was man allerdings sagen muss: Die Firma hätte viel Handlungsspielraum gehabt – zu denken ist an das Ausstellen von Einzelarbeitsverträgen. Sie machte davon aber keinen Gebrauch. Keine Seite nutzte die Situation während der Vertragsverhandlungen für sich aus. Dies stabilisierte den fragilen Zustand etwas. Da der Kündigungsschutz des GAV diesen ein Jahr überdauert, konnte im Vertragslosenzustand niemand gekündigt werden. Das bot natürlich einen gewaltigen Schutz.

Wie waren Reaktionen der Mitglieder auf den GAV-losen Zustand? War Nervosität spürbar oder blieb man entspannt?
CK: In der Zeit um den 31. März 2022, als der GAV auslief, trat eine gewisse Anspannung auf. Die meisten von uns, inklusive mir, haben einen vertragslosen

Foto@Swiss

Zustand noch nie erlebt. Die Dienstälteren haben dies schon ein- bis zweimal durchgemacht. Relativ schnell wurde aber klar, dass unmittelbar gar nichts passiert. Da keine Seite eskalierte, gewöhnte man sich rasch an die Situation.

Spürte die Belegschaft, dass beide Seiten versuchten, den vertragslosen Zustand zu beenden? Dass nicht nur gegeneinander gearbeitet, sondern auch am gleichen Strick gezogen wurde?
CK: Wir waren gezwungen, eine Lösung zu finden. Beide Parteien haben ein Monopol: Die Swiss auf Arbeitgeber-, wir auf Arbeitnehmerseite. Es blieb uns also nichts anderes übrig, als uns zusammenzuraufen. Unsere Seite hatte den Vorteil, dass wir ein geeintes Korps hinter uns wussten und 95% der Belegschaft Mitglied bei uns sind. Ohne uns hätte der Betrieb nicht funktioniert. Aufgeben war deshalb nie eine Option. Allerdings stand die Möglichkeit eines Arbeitskampfs im Raum. Auch die Swiss hätte Massnahmen treffen können, die dem Cockpitpersonal geschadet hätten. Beide Seiten hatten das Ziel, dass es zu einer Einigung kommen musste.

Wie sieht die Zusammenarbeit aktuell aus? Ist diese sachbezogen oder gibt es noch Auswirkungen von den Verhandlungen?
CK: Beide Seiten sind momentan sehr bemüht, auf eine konstruktive Arbeitsebene zu kommen. Es waren anstrengende und konfrontative Jahre, die den Beteiligten noch tief in den Knochen stecken. Das möchte man nicht mehr. Ich möchte noch anfügen: Der Erfolg vom Ganzen, was unsere Seite angeht, war der grosse Zusammenhalt unter den Piloten. Wir standen das als Gruppe gemeinsam durch. Das kann auch für euch und andere Verbände ein Zeichen sein: Zusammenstehen. Das ist ein ganz wichtiger Faktor.

Danke für den Tipp! Wie hat sich eigentlich der Flugverkehr seit Corona entwickelt?
RB: Die Nachfrage hat das Vorkrisenniveau wieder erreicht. Das Angebot ist noch nicht im gleichen Mass ausgebaut worden. Aktuell werden rund 85% der nachgefragten Flüge durchgeführt. Ein Grund ist das Personalproblem. Nicht nur beim Cockpitpersonal, sondern auch sonst im Luftfahrtsektor und in anderen Branchen.

CK: Wenn ein Pilot eine gewisse Zeit nicht geflogen ist, muss er ein Retraining absolvieren und kann nicht einfach wieder in eine Maschine einsteigen. Das verschärft das Personalproblem zusätzlich. Zudem ist der Markt an frei verfügbaren Piloten ziemlich ausgetrocknet. Während Corona, also während über zwei Jahren, wurde kein Nachwuchs ausgebildet. Bis ein «Fussgänger» als Linienpilot tätig sein kann, vergehen zwei bis zweieinhalb Jahre. Dank dem Einsatz der Aeropers wurden während der Coronapandemie im Gegensatz zu anderen Airlines keine Piloten entlassen. Das Swiss-Personal stand solidarisch zusammen und nahm sogar einen Lohnverzicht in Kauf, um die jüngeren Kollegen im Unternehmen halten zu können. Nach der Kurzarbeit stand eine Reduktion der Arbeitszeit im Raum. Dazu kam es aber nicht, weil die Nachfrage rasch wieder stieg. Wir entschieden uns bewusst für den solidarischen Weg, damit keine Leute entlassen werden mussten. Andere Airlines haben jetzt damit zu kämpfen: Es wurden Leute entlassen, die man jetzt nicht wieder findet. Auch die Swiss war froh, als der Betrieb rasch und in vollem Schwung wieder aufgenommen werden konnte.

Mit einem Organisationsgrad von 95% könnt ihr mit der Arbeitgeberseite auf Augenhöhe verhandeln. Wie schafft ihr es, dass fast alle Piloten bei euch Mitglied sind?
CK: Da spielen mehrere Gründe eine Rolle: Wir vertreten als Verband unsere Mitglieder sicherlich gut und verhandeln gute GAV. Es ist klar, dass die grosse Solidarität der Mitglieder die Stärke des Verbandes ausmacht. Zudem bieten wir auch anderes an – so besteht eine 24-Stunden-Hotline bei Fragen. Zudem haben wir viel Knowhow, das die Mitglieder schätzen. Wir profitieren auch von einer gewissen Tradition: Leute, die neu in die Firma kommen, treten meist automatisch der Aeropers bei.

Foto@Swiss

RB: Zu erwähnen ist auch, dass es nur einen Verband gibt. Zentral für uns ist, dass wir unsere Mitglieder stets top informieren. Die Kommunikation findet auf verschiedenen Kanälen statt. Wir sind professionell aufgestellt und bieten sehr viel an. Das Wohl der Mitglieder steht im Zentrum. Die Teilnahme an internationalen Konferenzen und eine starke Vernetzung in und über die Branche hinaus sind ebenfalls Teile des Erfolgsrezeptes. Aeropers ist zudem eine Marke, die man auch ausserhalb der Luftfahrt kennt. Corona und der vertragslose Zustand haben das Korps noch stärker zusammengeschweisst.

Führt ihr Verbandsanlässe wie Ausflüge durch, bei denen sich die Mitglieder besser kennenlernen können?
RB: Ja, das machen wir. Wichtig ist die Generalversammlung, dann gibts Aktivitäten unter dem Jahr, zum Beispiel ein Glühweintrinken vor Weihnachten oder Raclette-Essen. Es gibt regelmässig Videobotschaften vom Präsidenten Clemens. Die Mitglieder schätzen dieses Engagement sehr.

Könnt ihr uns noch etwas über euch erzählen?

RB: Ich bin 33-jährig und neu auf der Boeing 777 als First Officer. Seit zwei Monaten bin ich im Vorstand im Ressort Mitgliederbetreuung und Kommunikation. Zuvor war ich fünf Jahre bei der «Rundschau» (Magazin von AEROPERS-SwissALPA) als Redaktor tätig. Seit 2015 bin ich Pilot. Ich habe keine Kinder und wohne in Zürich.

CK: Ich bin 38 Jahre alt, komme aus Österreich und bin seit 13 Jahren für die Swiss tätig. Seit zehn Jahren bin ich bei Aeropers aktiv, seit zwei Jahren stehe ich dem Verband als Präsident vor. Seit Kurzem bin ich Kapitän auf dem Airbus 220. Mit meiner Lebenspartnerin und zwei Kindern wohne ich in Zürich.

Presse zum Personalmangel

«20 minuten» / 28. Februar 2023
von Christina Pirskanen
Swiss-Piloten verkaufen Ferien und erhalten bis 2400 Franken pro Tag. Wegen Personalmangels können Swiss-Mitarbeitende arbeiten, statt Ferien zu nehmen. Das lässt sich die Airline viel kosten.

Der Swiss fehlen rund 70 vollzeitangestellte Pilotinnen und Piloten. Damit sie ihr geplantes Flugprogramm trotzdem einhalten kann, kann das Personal nun freiwillig seine Ferientage, welche über das gesetzliche Minimum von 28 Tagen hinausgehen, an die Swiss verkaufen. Das geht aus einem internen Schreiben hervor. Damit lässt sich ganz gut Geld verdienen, denn: Pro Ferientag zahlt die Swiss 1,2 Prozent des vollständigen Jahreslohns. Ein erfahrener Swiss-Pilot mit einem Jahreslohn von 200'000 Franken würde somit rund 2400 Franken pro Ferientag erhalten. Zudem wurde die Entschädigung für Pilotinnen und Piloten, die an einem freien Tag freiwillig einspringen, verdoppelt – auf 600 bis 800 Franken pro Tag.

Pilotenausbildung soll nach Ende der Coronamassnahmen wieder anfangen
Der seit Mitte Januar gültige neue Gesamtarbeitsvertrag verbessere für die Swiss-Pilotinnen und Piloten die Planbarkeit ihres Soziallebens spürbar, so die Swiss. Denn der Arbeitsplan werde nun eine Woche früher kommuniziert. «Daraus resultiert ein Mehrbedarf an Pilotinnen und Piloten – diesen können wir nicht unmittelbar decken, da die Ausbildung für Neu-Pilotinnen und -Piloten rund zwei Jahre dauert», so ein Mediensprecher.

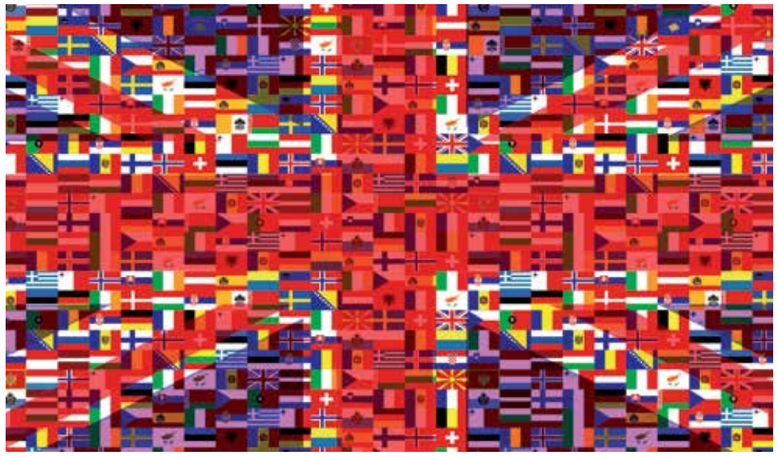
Gewerkschaft unterstützt freiwillige Massnahme
Die Vereinbarung zur Ferienrückkauf-Aktion wurde mit der Pilotengewerkschaft Aeropers ausgehandelt. Diese sei eine von vielen Massnahmen, um die Streichung von Flügen trotz Pilotenmangel zu verhindern. Die Pilotinnen und Piloten seien zudem verpflichtet, nur zum Dienst zu erscheinen, wenn sie ausgeruht und fit sind. Längerfristig müssten jedoch so schnell wie möglich neue Pilotinnen und Piloten ausgebildet und angestellt werden, fordert Aeropers. Es wäre gar sinnvoll, einen leichten Überstand anzustreben, um für zukünftiges Wachstum besser gewappnet zu sein, so die Gewerkschaft.

Der VSLF pflegt einen regelmässigen Kontakt mit der Gewerksaft der Piloten Aeropers. Die Aeropers hat einen Organisationsgrad von 97%. Sie verhandelt allein am Tisch mit dem Arbeitgeber, da die Piloten einen eigenen GAV haben.
Auf Seiten Arbeitgeber ist die Linie/Produktion am Verhandlungstisch und nicht wie beim VSLF oftmals HR.
aeropers.ch

AEROPERS
Airline Pilots Association

Englisch als zukünftige Eisenbahnersprache

In Europa soll Englisch die Kommunikationssprache des Eisenbahnpersonals auf den Zügen und den Fernsteuerzentren werden. Die Idee hat die Europäische Kommission ersonnen, das Sprachniveau wäre B1*. *Technikgruppe VSLF*



Dass somit auch alle Blaulichtorganisationen wie Feuerwehr, Sanität und Polizei von Portugal über Polen bis Bulgarien Englisch verstehen müssten, hat sich wohl noch niemand vertieft überlegt. Bei der Luftfahrt ist das bedeutend einfacher. Die Frage, ob sich in der Praxis jemals zwei Kollegen auf der S-Bahn München oder den Trains Express Régionaux TER in Bordeaux miteinander auf Englisch unterhalten, stellt sich wohl gar nicht.
Zu bedenken ist, dass die Fahrdienstvorschriften z.B. von Frankreich wohl kaum in Englisch herausgegeben werden. Somit muss für die Fahrdienstvorschriften die jeweilige Landessprache doch erlernt werden, das Englisch kommt einfach noch dazu. Somit trägt einmal mehr einzig das Lokpersonal die Lasten. Schulungen und eine erhöhte Entlöhnung sind, wie bisher, für die Sprachfähigkeit nicht zu erwarten.
Man munkelt sogar, dass dieser Vorschlag der Europäischen Kommission von der Auto- und Lastwagenlobby kommt, um die Eisenbahnen zu schwächen. Das Ergebnis wäre genau das.

Eine gemeinsame Erklärung der beiden Sozialpartner auf europäischer Ebene ETF und CER bezeichnete Anfang Dezember 2022 diese Idee als «unrealistisch».
In der Zeitung des SEV Nr. 1 vom 27. Januar 2023 hat es Hanny Weissmüller, die Präsidentin des SEV-Unterverbands LPV, treffend zusammengefasst: *«Englisch auf Niveau B1 für das ganze Bahnpersonal hat keinen Sinn. Es hat viel mehr Sinn, die Sprache des Landes zu sprechen, in dem du fährst.»*
Dem ist nichts beizufügen.

*B1 Fortgeschrittene Sprachkenntnisse: Sie finden sich in fast allen Alltagssituationen sprachlich zurecht. Kann die Hauptpunkte verstehen, wenn klare Standardsprache verwendet wird und wenn es um vertraute Dinge aus Arbeit, Schule, Freizeit usw. geht. Kann sich einfach und zusammenhängend über vertraute Themen und persönliche Interessengebiete äussern. Kann über Erfahrungen und Ereignisse berichten, Träume, Hoffnungen und Ziele beschreiben und zu Plänen und Ansichten kurze Begründungen oder Erklärungen geben.
Yves Sancey / Übersetzung Peter Moor yves.sancey@sev-online.ch

Die **European Transport Workers' Federation (ETF)** ist eine gesamteuropäische Gewerkschaftsorganisation, die Transportgewerkschaften aus der Europäischen Union, dem Europäischen Wirtschaftsraum und den mittel- und osteuropäischen Ländern umfasst.
Heute vertritt die ETF mehr als 5 Millionen Transportbeschäftigte aus mehr als 200 Transportgewerkschaften und 38 europäischen Ländern.
Folgende Sektoren sind in der ETF:
Zivilluftfahrt, Fischerei, Binnenwasserstrassen, Logistik, Seeverkehr, Häfen und Docks, Eisenbahnen, Strassentransport, Tourismus, Städtischer öffentlicher Verkehr

Community of European Railway and Infrastructure Companies CER
Aus der Schweiz sind die SBB und die BLS Mitglied der CER.

Von Brandblasen zu Stromschlägen – der Lokführeralltag anno dazumal

Welche Arbeitsbedingungen herrschten auf einer Dampflok, wie lang waren die Arbeitsschichten, was änderte die Elektrifizierung und welche Bedeutung hatte der Heizer? Der nachfolgende Text gibt Einblicke in den Wandel des Lokführerberufs im 19. und 20. Jahrhundert.

Benjamin Spielmann, Lokführer Zürich; Bilder: query.sta.be.ch

Heute ist ein Lokführer oder eine Lokführerin im Normalfall alleine unterwegs. Die meisten Aufgaben können bequem vom luftgefederten Führerstuhl im klimatisierten Führerstand aus erledigt werden. Bis ins 20. Jahrhundert waren ganz andere Anforderungen an das Lokpersonal gestellt, besonders zu Zeiten des Dampfbetriebs.

Einerseits war der Lokführer zwingend auf einen Heizer angewiesen. Es bestand eine klare Aufgabenteilung, wie das Allgemeine Dienst-Reglement aus dem Jahr 1879 festschrieb: Der Lokführer war verantwortlich für das Fahrzeug, die Fahrgäste und die Güter, die befördert wurden. Vor Einfahrt in den Bahnhof musste der Lokführer die Stellung der Weichen beobachten. Bei Nacht, Nebel und Schneefall war er verpflichtet, mit «grösster Vorsicht» zu fahren. Weiter musste er die «zweckmässige Feuerung», den korrekten Dampfdruck und Wasserstand sowie die Schmierung der beweglichen Teile überwachen. Der Heizer hatte die Feuerbüchsen von Schlacken zu reinigen, 400 bis 600 kg Kohle in die Feuerbüchse zu befördern sowie Zylinder, Schieber, Regulatoren und das Triebwerk zu schmieren. Während der Fahrt musste er das Feuer mit Kohle beschicken und für die Wassereinspeisung des Kessels besorgt sein (Bild 2). Zudem musste er imstande sein, den Zug sofort anzuhalten, sollte dem Lokführer etwas zustossen; er durfte den Zug aber nicht selber fahren.

Voller Körpereinsatz auf dem Führerstand einer Dampflok

Andererseits forderte der Dampfbetrieb das Lokpersonal auf allen Ebenen. Die sengende Hitze der Feuerbüchse, die dampf- und russgeschwängerte Umgebung sowie die konstante Zugluft im offenen Führerstand beanspruchten das Lokpersonal psychisch und physisch. Ausserdem kam es bei Heizern regelmässig zu Hautverbrennungen. Verrusste Gesichter und Kleider sowie ölverschmierte Hände markierten die äussere Erscheinung des Lokpersonals. Ein Zitat aus der Jubiläumsschrift, die der VSLF 1939 anlässlich seines 50-jährigen Bestehens herausgab, lässt nur erahnen, wie und unter welchen Voraussetzungen Heizer und Lokführer auf einer Dampflok ihre Arbeit ausführten:

«Die Arbeit des Lokomotivheizers ist vorwiegend physischer Art. Muskeln und Nerven, aber auch Herz und Lunge sind im Dampfbetrieb fortgesetzt stark angespannt (…) Niemand kann abschätzen, welche Anforderungen an einen Menschen gestellt werden, der Tag für Tag auf stets rüttelndem, schwankendem Boden Hunderte, ja Tausende von Kilogramm schwerer Kohle in die glühende Feuerbüchse hineinschaufeln muss. Dazu muss er mit schweren Feuerhaken, Spiess und Spachtel den Rest und die Rohrwand vor Verschlackung und Verstopfung rein halten, um eine rasche und zweckdienliche Dampfentwicklung zu erzeugen.»

«Mit sicherer Hand, mit rascher Überlegung hat er [der Lokführer] die Hebel, Apparate und Ventile zu bedienen, den scharfen Blick nach vorn zu richten und festzustellen, ob die Bahn frei, ob die Signale geöffnet sind (...) Zuverlässig und zielsicher bedient er die automatische Bremse, die er sorgfältig mit Hand und Fuss reguliert (...) Ruhig und entschlossen blickt er den vielerlei Gefahren, die ihm drohen, entgegen.»

Besonders in längeren Tunnels waren die Zustände fast unerträglich. Ein Lokführer beschrieb in seinen Lebenserinnerungen, wie er als Heizer die Fahrt durch den Gotthardtunnel um 1900 erlebte:

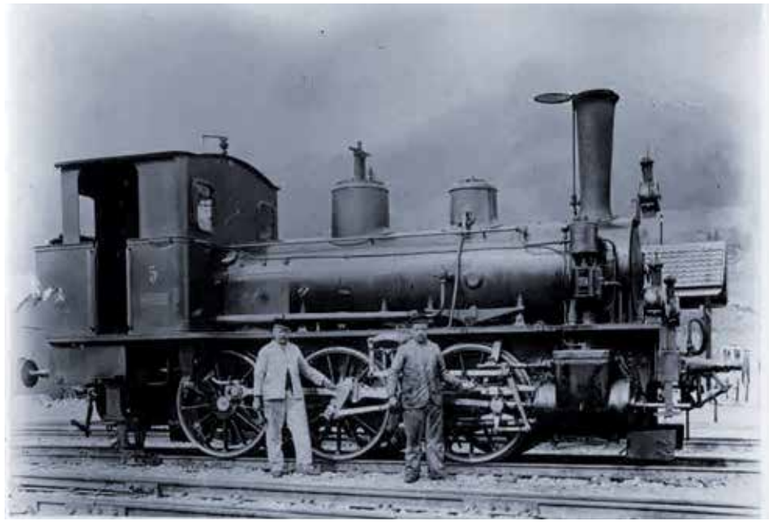
«In kurzer Zeit füllte sich unsere Kabine mit dickem Rauch und Dampfqualm, von Sekunde zu Sekunde steigerte sich die beinahe unausstehliche Hitze und der Ekel erregende Gasgeruch. Und in diesem Höllenpfuhl soll man atmen, schnaufen können? Solange es ging, unterliess man es, zuletzt freilich musste man sich zu einem kleinen Versuchsschnaufer entschliessen. Wie schlecht bekam einem diese Kost! (...) Längst schon blieb einem nichts anderes übrig, als diese ganze abscheuliche Atmosphäre einzuatmen, wie sie eben war: giftig, heiss, stinkend.»

Auch die Schicht-, Arbeits- und Ruhezeiten lassen sich mit den heutigen Verhältnissen kaum vergleichen. In den Anfangsjahren der Eisenbahn verfassten die Kantone Vorschriften und Regelungen für das Personal. Erst das Eisenbahngesetz von 1872 gab erste nationale Richtlinien vor. Der Bund hielt aber nur fest, dass das Eisenbahnpersonal mindestens jeden dritten Sonntag frei haben musste. Schichtdauern, Arbeitszeiten und Pausen waren nach wie vor ungeregelt. Problematisch war, dass die Bahngesellschaften die Sonntage teilweise nicht von sich aus frei gaben, sondern das Personal musste die Ruhetage von sich aus einfordern. Das Fahrpersonal, also auch die Lokführer, hatte alle sechs bis acht Arbeitstage einen Ruhetag. Schichtdauern von 18 Stunden waren keine Seltenheit, wenngleich sie mehrstündige Pausen enthielten.

Das Eisenbahngesetz von 1872 bedeute kaum eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal. Das damalige Eisenbahndepartement sprach 1881 deshalb eine Empfehlung aus: Schichten durften nur noch 16 Stunden dauern, es musste eine Ruhezeit von acht Stunden gewährt werden, die tägliche Arbeitszeit wurde auf elf Stunden begrenzt, und auf sechs Stunden durchgehende Arbeitszeit musste eine einstündige Pause folgen. In den folgenden Jahren erhöhte der Bund die Ruhe- und reduzierte die Arbeitszeiten weiter. 1902 entschied er, dass das Lokpersonal mindestens acht aufeinanderfolgende Ferientage sowie einen Zuschlag für das Arbeiten in der Nacht erhalten musste. 1921 hatten mindestens 20 freie Tage auf Sonn- und allgemeine Feiertage zu fallen. 1930 kamen Lokführer in den Genuss von mindestens zwei, aber höchsten vier bezahlten Ferienwochen pro Jahr.

Nicht nur das Eisenbahnpersonal, sondern die meisten Lohnempfänger durften sich zwischen der zweiten Hälfte des 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts über Arbeitszeitreduktionen und dadurch mehr Freizeit freuen. Die Beschäftigten verfügten dadurch über immer mehr Zeitressourcen, über die sie selber bestimmen konnten. Viele verbrachten einen grossen Teil davon im Wirtshaus, wo nicht selten ein beträchtlicher Teil des Lohnes vertrunken wurde. Es gab Arbeitgeber, die Lesesäle, Kegelbahnen, alkoholfreie Kantinen und Bibliotheken einrichteten, um ihren Beschäftigten sinnvollere Tätigkeiten anzubieten. Daneben entstanden in dieser Phase viele Gesangs- und Musikvereine, wo Arbeiter ihre Freizeit verbringen konnten. Auch im SBB-Personalblatt von 1927 wurde von Wirtshausbesuchen abgeraten. Es riet den Eisenbahnern, ihre Freizeit in erster Linie der Familie und besonders der Erziehung der Kinder zu widmen. Auch Sprachkurse, Besuche von Konzerten und Theateraufführungen und sportliche Aktivitäten wurden als sinnvolle Hobbys empfohlen. Die Tätigkeiten in der Freizeit sollten jedoch so gestaltet sein, dass der Dienst ausgeruht angetreten und zuverlässig ausgeführt werden konnte.

Benjamin Spielmann, 1978, startete seine Ausbildung zum Lokführer P im Jahr 2019. Er ist im Depot Zürich tätig und fährt seit letztem Dezember auch in die Westschweiz. Vor seinem Lokführerdasein studierte Benjamin Geschichte und Volkswirtschaftslehre an der Universität Bern. 2020 erschien sein Buch zur Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis 1939. Er ist Vater von zwei Kindern.



Lange Zeit ein unzertrennliches Gespann: Lokführer und Heizer mit ihrer Lok

Trotz aller Bemühungen seitens Arbeitgeber war der Alkoholkonsum in geselliger Runde in Arbeiterkreisen bis ins 20. Jahrhundert beliebt. Dazu muss erwähnt werden, dass der Konsum von Alkohol im Alltag weit verbreitet war. Dass Alkohol und Betriebssicherheit nicht zusammengehen, war den Eisenbahnunternehmen bewusst. So wurde eine schwere Trunkenheit im Dienst sofort disziplinarisch geahndet. Hingegen erkannten Vorgesetzte ein leichtes Angetrunkensein nicht zwingend, weshalb dieses oft folgenlos blieb. So gab es immer wieder betriebliche Zwischenfälle mit angetrunkenem Fahrpersonal: 1885 blieb ein Zug in der Nähe von Rheineck auf offener Strecke stehen, weil der Dampf ausging. Lokführer und Heizer waren betrunken. Zehn Jahre später vergass ein aus St. Gallen abgehender Lokführer, im Bahnhof Bruggen anzuhalten. Auch er war alkoholisiert.

Die Elektrifizierung der Eisenbahn, die nach dem Ersten Weltkrieg verstärkt einsetzte, veränderte die Arbeitswelt des Lokführers grundlegend. Die geschlossenen Führerstände der elektrischen Loks schützten das Lokpersonal vor Witterungseinflüssen und es gab kaum mehr heisse Maschinenteile, an denen man sich verbrennen konnte. Das äusserst anstrengende Kohleschaufeln für den Heizer fiel weg und die saubere Umgebungsluft erlaubte ein besseres Atmen sowie eine klare Sicht auf den Fahrweg. Die physischen Strapazen nahmen deutlich ab, wenngleich der elektrische Strom eine neue Gefahrenquelle war. So kam es in der Anfangsphase des elektrischen Betriebs immer wieder zu schweren Unfällen mit Starkstrom: Von 1929 bis 1935 gab es beim SBB-Personal 24 tödliche Betriebsunfälle wegen Stromschlägen. Dies war die Kategorie mit den zweithöchsten Todeszahlen nach den Unfällen durch Überfahrenwerden (48).

Um einen Zug bewegen zu können, war der Lokführer nicht mehr auf einen Heizer angewiesen. So führte die SBB 1926 auf den Linien Bern–Thun und Bern–Olten Versuche mit dem sogenannten Einmannsystem durch. Von Lokführerverbänden kam grosser Widerstand gegen das Einmannsystem, da sie Bedenken wegen der Betriebssicherheit und der Gesundheit des Lokpersonals hatten. Doch schon 1933 wurden 65% aller Zugkilometer mit einmänniger Besetzung gefahren. Im gleichen Jahr setzte sich die SBB zum Ziel, 80% der Züge nur noch mit Lokführern und ohne Heizer auszurüsten.

Die ganze Verantwortung lastete nun auf den Schultern des Lokführers. Aus Sicherheitsüberlegungen drängte sich die Einrichtung eines Zugsicherungssystems auf, das den Zug in bestimmten Situationen automatisch anhalten konnte. Bei den schweren Eisenbahnunglücken in Bellinzona von 1924 und im Luzerner Gütschtunnel von 1932 mit insgesamt 21 Todesopfern hatte das Überfahren von Halt zeigenden Signalen zur jeweiligen Katastrophe geführt. Die Wahl fiel auf Integra-Signum, welches den Zug in so einem Fall angehalten hätte. Weiter warnte dieses System den Lokführer, wenn er die Geschwindigkeit reduzieren musste oder gegen ein Halt zeigendes Signal fuhr. Bis zum Zweiten Weltkrieg war Integra-Signum auf allen Zügen eingebaut, die auf den Hauptlinien verkehrten.

Die Einrichtung einer Zugsicherung reichte allerdings nicht aus, um einen sicheren

Betrieb zu gewährleisten. So rückte die gesundheitliche Verfassung des Lokführers ins Zentrum der Aufmerksamkeit. 1935 wurden alle Lokführer über 50 Jahre medizinisch einmalig untersucht. Bei einem Drittel gab es Beanstandungen. Die grössten Probleme waren Herz- und Gefässleiden, zu hoher Bluthochdruck und Diabetes. Eine zweite bahnärztliche Untersuchung wurde 1945 durchgeführt, und von da an fand diese in Fünfjahresabständen statt. 1958 wurde die Altersgrenze auf 30 Jahre herabgesetzt.

Die Lokführer sahen in ihrer Tätigkeit aber nicht nur die Schattenseiten. Gerade weil der Beruf voller Gefahren und Herausforderungen war, liebten ihn die Lokführer. Viele Lokführer waren zudem fasziniert von der Technik der Lokomotiven und vom Zusammenspiel von Mensch und Maschine. In Lokführerbiografien ist oft die Rede von intensiven Naturerlebnissen, die Lokführer vom Führerstand aus geniessen konnten. Auch die grosse Verantwortung, die sie für die transportierten Passagiere und Güter trugen, wird vielfach genannt. Diese Aspekte sind heute noch Gründe, weshalb Lokführerinnen und Lokführer ihren Beruf gerne ausüben.

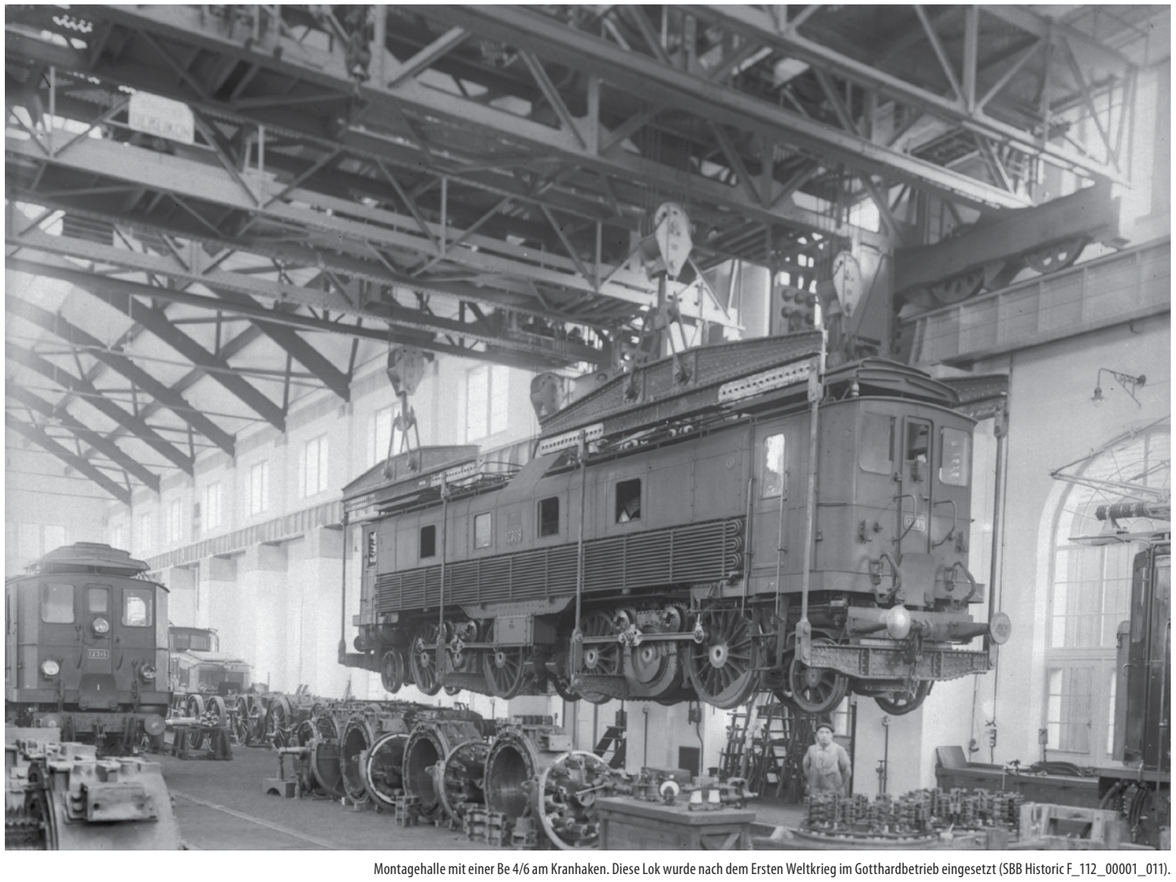
Energiemangellage im Ersten Weltkrieg

Wie eine Kohleknappheit vor über hundert Jahren die Elektrifizierung der Bahn vorantrieb und einen wichtigen Grundstein für ein neuartiges Bahnerlebnis legte.

Benjamin Spielmann, Lokführer Zürich

Zur Zeit des Ersten Weltkrieges herrschte wegen eines Mangels an Kohle eine Notsituation, die die ganze Schweizer Volkswirtschaft und damit auch die Eisenbahn betraf. Die Ursachen in jener Zeit waren eine Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen sowie das Angewiesensein auf Importe und instabile Warenflüsse wegen kriegerischer Ereignisse. Damit lässt sich die damalige Energiemangellage mit jener vergleichen, wie sie im vergangenen Winter in aller Munde war.

Kohle war von der Mitte des 19. bis ins 20. Jahrhundert der wichtigste Energieträger in der Schweiz. 1910 betrug ihr Anteil am Primärenergieverbrauch 78%. Die Schweiz war dabei fast ausschliesslich an Importe gebunden, die aus den Nachbarländern stammten. Mit dem Fortschreiten des Ersten Weltkrieges gerieten die Kohlelieferungen zunehmend ins Stocken, da die Herkunftsländer die Kohle für den eigenen Bedarf benötigten. Kohle wurde in der Schweiz teuer und knapp: Sie kostete 1918 mehr als das Fünffache im Vergleich zur Vorkriegszeit. In städtischen Mietskasernen froren die Menschen in ihren Wohnungen und mussten kalt essen, auch wegen Mangel an Gas. Die ausserordentlich kalten Winter von 1916 bis 1918 verschärften die Lage zusätzlich. Die Eisenbahnen verkehrten nach einem ausgedünnten Fahrplan und Billettpreise wurden erhöht, was das Bahnfahren beinahe unerschwinglich machte. Auf dem Höhepunkt der Kohlekrise 1918 und 1919 wurde mehr als jeder zweite Personenzug aus dem Fahrplan gestrichen. Schnellzüge fielen weg und an Sonntagen verkehrten gar keine dampfbetriebenen Züge mehr. Güterzüge waren weiterhin unterwegs, um die Landesversorgung zu gewährleisten. Die BLS, deren Züge seit Betriebsbeginn 1913 vollständig elektrisch fuhren, musste sich nicht einschränken.



Montagehalle mit einer Be 4/6 am Kranhaken. Diese Lok wurde nach dem Ersten Weltkrieg im Gotthardbetrieb eingesetzt (SBB Historic F_112_00001_011).

Elektrifizierung des Bahnhofs Le Locle-Col-des-Roches, Anfang 1930er-Jahre (SBB Historic SL_31026_08).

Die Kohleknappheit war der Anlass, weshalb die SBB die Elektrifizierung ihres Streckennetzes an die Hand nahm (Bild 1). Die Elektrifizierung der Bahnen war bereits vor dem Krieg technisch gelöst und betrieblich erprobt. Beispielsweise verkehrte schon 1888 eine elektrisch betriebene Bahn am Genfersee zwischen Vevey und dem Schloss Chillon. Der Grund für das lange Zögern der SBB waren die hohen Kosten (rund 6 Milliarden Franken in heutigen Werten). Dadurch musste sich die defizitäre SBB weiter verschulden. Mit der Elektrifizierung konnte in der Zwischenkriegszeit und insbesondere während der Weltwirtschaftskrise die Arbeitslosigkeit bekämpft werden. Ausserdem sorgte sie für volle Auftragsbücher bei der schweizerischen Maschinenindustrie (Bild 2). Die Privatbahnen elektrifizierten ihre Bahnen noch rascher als die SBB: 1920 waren 8% des Streckennetzes der SBB elektrifiziert, bei den Privatbahnen waren es 55%. Die SBB holte rasch auf, sodass zur Zeit des Zweiten Weltkrieges über drei Viertel des Schweizer Schienennetzes elektrifiziert waren (SBB 75%, Privatbahnen 79%).

Die Kundschaft lernte das Reisen mit elektrischen Zügen rasch schätzen. Einerseits wegen der gesunkenen Reisezeiten – manche Strecken benötigten nur noch die Hälfte der Zeit. Andererseits fanden das ruhige, gleichmässige und sanfte Dahingleiten sowie das verhältnismässig rasche Beschleunigen grossen Anklang. Zudem wurden Passagiere und Zugpersonal nicht mehr von Dampf, Russ und herumfliegenden Kohlestückchen geplagt. Dies erhöhte den Komfort des Bahnfahrens besonders in längeren Tunnels.

Literatur:

- *Daniel Krämer, Christian Pfister, Daniel Marc Segesser (Hg.): «Woche für Woche neue Preisaufschläge.» Nahrungsmittel-, Energie- und Ressourcenkonflikte in der Schweiz des Ersten Weltkrieges, Basel 2016*
- *Daniel Marek: Kohle, Kapitel 2. Import und Verbrauch, in: Historisches Lexikon der Schweiz, hls-dhs-dss.ch/de/articles/047174/2007-08-17, abgerufen am 23.03.2023*
- *Benjamin Spielmann: «Im Übrigen ging man zu Fuss.» Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis 1939, Basel 2019*

IN MEMORIAM

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

Willy Hagmann
Sektion Ostschweiz
*1924
† 8.1.2023

Walter Krebs
Sektion Bern
*1929
† 17.2.2023

In stiller Anteilnahme – der Vorstand VSLF und alle Kollegen