

LocoFOLIO

2024/2 VERBANDSZEITSCHRIFT SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER VSLF





Südosteuropa – Grosse Rundreise im Balkan

6.–17. Mai 2025 (12 Tage)

- Bulgarien mit der Rhodopenbahn
- Fahrt durch Albanien und Nordmazedonien
- Faszinierende Gebirgsbahnen in Montenegro und Serbien

Pauschalpreis CHF 3950.–



Dordogne-Périgord

17.–24. Mai 2025 (8 Tage)

- Wein und Kulinarik
- Fahrt mit dem Trüffelzug
- Weltberühmte Höhlenmalereien

Pauschalpreis CHF 2890.–



Ostfriesland – Bahn und Meer

8.–14. Juli 2025 (7 Tage)

- Die ostfriesischen Inseln und das Wattenmeer
- Historische Eisenbahnen und gemütliche Schiffsausflüge
- Komfortabel logieren ohne Hotelwechsel

Pauschalpreis CHF 1950.–

Weitere Bahnspezialreisen und Flussfahrten 2025

Reisen in Europa

12.03. – 26.03.2025	Kanarische Inseln – Entdeckerreise mit Bahn und Schiff
27.03. – 05.04.2025	Griechenland – Albanien – Metéora-Klöster und Peloponnes
03.04. – 12.04.2025	Sizilien – Barock, Natur und kulinarische Genüsse
24.04. – 30.04.2025	Sylt – Wanderwoche
25.04. – 02.05.2025	Dänemark mit Zug und Fähre entdecken
12.05. – 16.05.2025	Veneto – Venedig, Brenta-Schiffahrt und Prosecco
19.05. – 30.05.2025	Sardinien – Landschaftliche und kulinarische Genüsse
14.06. – 19.06.2025	Mecklenburgische Seenplatte
21.06. – 05.07.2025	Norwegen – Küstenstrasse – Tromsø – Lofoten
14.08. – 23.08.2025	Wales und die kleinen Züge
14.08. – 20.08.2025	Der Böhmerwald – Mit Bahn und Bier
20.08. – 29.08.2025	Hurtigrute mit MS Havila – Norwegen
29.08. – 02.09.2025	Lapland – Finnland Zusatzprogramm
22.09. – 27.09.2025	Slowenien – Julische Alpen und Riviera
29.09. – 03.10.2025	Salzkammergut – Bad Ischl
29.09. – 08.10.2025	Dalmatien – Küsten- und Inselparadies an der Adria
11.10. – 18.10.2025	Valencia mit Alicante und Ibiza
02.12. – 07.12.2025	Winterzauber Oslo – Mit Weihnachtsmarkt
09.12. – 14.12.2025	Adventsreise Harz

Flussfahrten

14.05. – 20.05.2025	Mosel-Rhein-Main – Trier-Würzburg
10.09. – 16.09.2025	Main-Rhein-Mosel – Würzburg-Trier



Infos, Kataloge,
Detailprogramme
und Buchung:
www.servrail.ch oder
031 311 89 51

SERVRAIL GmbH
Postfach 335 | 3027 Bern
031 311 89 51 | www.servrail.ch

++++ Bei Servrail ist (fast) alles inbegriffen: **Bahnбилette** • **Transfers und Carfahrten** • **Unterkunft in guten Mittelklassehotels** • **Halbpension und zusätzliche Mahlzeiten (meist inklusive Getränke)** • **Ausflüge und Besichtigungen** • **Kundengeldabsicherung/Garantiefonds** • **Reiseleitung ab/bis Schweiz** • **Trinkgelder** + + + + +

5	Editorial	67	Lärm
6	Kurzinterview Raoul Fassbind	68	Leasing von Lokomotiven
8	Interview mit Hubert Giger	72	Aus dem «Weltbahnhof» wurde nichts
12	Rückblick 20 Jahre VSLF	75	Sonderzug vom 29./30. März 1960
22	AFAS – nur eine Zwischenstation?	76	Handy statt festen Dienstplans
22	Durchrutschwege	76	IN MEMORIAM
23	Zugschlüsse im internationalen Güterverkehr		
24	Die Anlage ist konform		
26	Zunehmende Probleme mit ETCS		
28	Zu tiefe v_{\max} -Überwachung		
28	Gedanken zum Sicherheitsbericht		
28	Neigungszeiger		
29	Signale SBB Infrastruktur		
30	Signalaufstellungen		
32	Was macht eigentlich ein Cargoführer?		
41	Rücktritt des GDL-Chefs Weselsky		
42	... die 32-Stunden-Woche?		
43	24-Stunden-Betrieb in der Region Genf		
44	Vor- und Nachteile des 24-Stunden-Betriebes		
45	Lokführer im familienfreundlichen Unternehmen		
46	Teilzeitarbeit für das Lokpersonal – ein Drahtseilakt		
49	Ist das Lokpersonal wirklich schuld an allem?		
50	WC		
51	VSLF SHOP		
52	Leserbriefe		
54	Ferrovita		
58	Sektionen		
60	Persönlichkeitsschutz der Mitarbeiter		
62	RailCube bei BLS Cargo		
62	ADL unbrauchbar		
63	Fahrt auf Sicht bei Personen im Gleis		
64	Keller-Sutters Sparwahn zu Lasten des Bahnverkehrs		
66	Grosse Versprechungen, Ernüchterung in der Praxis		
67	Anforderungen an Schicht- und Pikettarbeit		
67	Türe offen bei der Fahrt		



Markus Leutwyler
Redaktion



Stefan T. Gall
Layouter / Artdirector

Auflage: 3275 / Erscheint 2x jährlich / IBAN: CH26 0900 0000 8005 2312 1

© VSLF Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck und Reproduktion nur mit Zustimmung der Redaktion

Loco Folio 25/1: 14.6.2025 | Redaktionsschluss Loco Folio 25/1: 1.4.2025

Redaktion LocoFolio: Markus Leutwyler locofolio@vslf.com

Gestaltung & Produktion: Stefan T. Gall artdirector@vslf.com

Übersetzungen: (I) Anita Rutz (F) Matthieu Jotterand

Print: Feldner Druck AG | Esslingerstrasse 23 | 8618 Oetwil am See



Editorial

Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio



Liebe Leserinnen und Leser Liebe Kolleginnen und Kollegen

Was beschäftigt uns eigentlich bei unserer Arbeit und bei unserer Freizeitgestaltung? Erstaunlicherweise sind es nicht primär die grossen Brocken, also die eigentliche Arbeit, Störungen oder die Fahrzeuge. Es sind zuerst einmal kleine, aber stete mühsame Dinge wie schlecht sichtbare Signale, nicht nachvollziehbare Prozesse oder Anweisungen, praxisuntaugliche Überwachungskurven und dergleichen. Dies scheint eine unendliche Geschichte zu sein und man fragt sich, warum es denn so schwer sein soll, diese Kleinigkeiten anzupacken. Warum ist das so? Wir haben da ein offenes Ohr und wer – auch von höheren Ebenen – etwas bewegen möchte, ist herzlich eingeladen, das zu tun.

Die grossen Brocken gibt es natürlich auch. Die zunehmende Nachtarbeit wird immer mehr zur Belastung, die nur ungenügend durch Kompensationsmassnahmen ausgeglichen wird. Der Ruf

nach Samstagszulagen und einer Erhöhung der bestehenden Zulagen wird immer lauter.

Auch für Raoul Fassbind, der im nächsten März die Nachfolge von Hubert Giger antreten möchte, ist das ein zentraler Punkt. Ausserdem sind ihm die angedachten Zeitfenster im Zusammenhang mit der integrierten Planung (IPP) ein Dorn im Auge. Wo er sonst noch Schwerpunkte setzen möchte, lest ihr im kurzen und durchaus auch humorvollen Interview.

Hubert Giger hat das Präsidium des VSLF bald 19 Jahre lang erfolgreich geführt. Im Jahr 2025 gibt er sein Amt ab. In dieser Zeit hat er einiges erlebt und weiss entsprechend viel Interessantes zu berichten. Er verrät uns auch, was er als Erstes anpacken wird nach seiner «kleinen Pensionierung», wie er es nennt. Viele von uns arbeiten im Personenver-

kehr und haben noch nie einen Güterzug geführt. Auch ich musste feststellen, dass ich keine grosse Ahnung von Cargo habe. Um das zu ändern, bin ich mit Beda Breu von Landquart nach Bülach mitgefahren. Das war interessant, lehrreich und auch unterhaltsam. Beda verrät auch, welches Tier beinahe seine Gehörschütze gefressen hätte!

Es ist Winter, es ist dunkel, doch die Heizungen in den Führerständen funktionieren in der Regel zuverlässig. So hat eine Fahrt im Nebel, im glitzernden Schnee oder unter dem funkelnden Orion doch auch etwas Beruhigendes und Meditatives.

Ich wünsche euch allen frohe Festtage, einen guten Rutsch und bleibt gesund!

Markus Leutwyler,
Redaktor LocoFolio und Lokführer
Depot Zug

Kurzinterview Raoul Fassbind - VSLF-Präsidenschaftsanwärter

Das Interview führte Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

2. Oktober 2024

Markus: Raoul, wer bist du?

Raoul: Ich bin Raoul Fassbind, 37 Jahre alt, aufgewachsen in der Region Zürichsee in Horgen. Ich habe dann im Alter von vier bis fünfzehn Jahren in Deutschland gewohnt. Meine Eltern haben mich anschliessend nach Schwyz «deportiert», nun bin ich in dieser Region verwurzelt. Ich bin seit fünfzehn Jahren SBB-Lokführer. Meine Ausbildung hatte ich in Zug gemacht, jetzt arbeite ich im Depot Goldau.

Seit wann engagierst du dich im VSLF?

Irgendwann hatte ich den Eindruck, es braucht mich dringend ... ;-)

Ich habe zuerst in der Sektion einzelne Ämter übernommen: Depot-Obmann, Delegierter, Vizepräsident, Präsident der Sektion Luzern-Gotthard, mittlerweile Sektion Zentralschweiz. Bald interessierte ich mich auch für Vorstandsarbeit, weil ich mich da gerne auch einbringen wollte. Seit fünf Jahren bin ich in erster Linie für SBB Personenverkehr und Infrastrukturthemen zuständig. Die Zusammenarbeit mit dem Team ist grossartig. Ich kann mich gut einbringen und auch durchsetzen. Mit all diesen Voraussetzungen sehe ich mich als geeigneten Kandidaten, um die Nachfolge von Hubert Giger anzutreten.

Welches ist deine Motivation? Worauf freust du dich?

Die Herausforderungen sind gross, aber auch interessant. Es wird viel zu tun geben. Neu für mich ist sicher die verstärkte öffentlichkeitswirksame Arbeit.

Das ist etwas, das eher nicht so meinem Naturell entspricht. Ich nehme mich eher introvertiert wahr, weshalb ich bis jetzt bevorzugt im Hintergrund die Fäden gezogen habe.

Wie wirst du die Familienarbeit und die Arbeit für den VSLF unter einen Hut bringen?

Mittlerweile lebe ich von meiner Frau getrennt und kann mir gewisse Zeitfenster freihalten. Umgekehrt werde ich montags für den VSLF nicht zur Verfügung stehen. Ich bin zwar bei der SBB zu 100%



angestellt, aber am Montag hüte ich meine Kinder. Die anderen Tage sind aber genau geplant in enger Absprache mit meiner Ex-Frau.

Wovor hast du Respekt?

Wenn ich sehe, welches enorme Pensum Hubert bewältigt hat, muss ich mir überlegen, ob ich das so weiterführen kann. Wo kann ich effizienter werden? Worauf muss ich verzichten? Wo benötige ich Unterstützung? Das sind aber grund-

sätzliche Fragen, welche sich der Vorstand ohnehin stets stellen muss.

Welche Dinge am VSLF möchtest du ändern, was wirst du beibehalten?

Möglicherweise wird als Erstes das Schweizerkreuz aus dem Logo entfernt. :-) Das ist mir viel zu viel Patriotismus, das liegt nicht in meiner Natur. Nationalstolz ist nichts, das auf einer eigenen Leistung basiert. Man wird zufällig an einem Ort geboren, das ist kein Wert, an welchem man sich zu sehr festhalten sollte. Aber Spass beiseite, das ist nur eine Nebensächlichkeit. Beibehalten möchte ich den guten Zusammenhalt, dieses «Gemeinsam etwas erreichen». Der VSLF bietet die einzigartige Gelegenheit, sich direkt für die Arbeitsbedingungen des Lokpersonals einzusetzen. Es gibt genau zwei GAV-Angestellte, die den GAV der SBB verhandeln und weiterentwickeln können: Das sind im Moment Marc Engelberger und ich. Das sehe ich als ein sehr wertvolles Gut, das es zu pflegen gilt.

Was sollen wir ändern?

Das sind aktuell eher Kleinigkeiten. Im Prinzip läuft vieles recht gut. Wahrscheinlich werden wir an den Vorstandssitzungen einzelne Themen anders strukturieren und debattieren und andere Lösungen finden. Es hat in letzter Zeit eine ziemliche Verjüngung stattgefunden. Wir möchten auch die gute Zusammenarbeit mit der SBB und den weiteren Bahnen beibehalten. Auch den anderen Sozialpartnern haben wir uns in letzter Zeit annähern können und die Zusammenarbeit ist deutlich weniger konfliktbehaftet als früher. Wir konnten ein Miteinander entwickeln, um Lösungen zu erarbeiten, und stehen für diese gemeinsam ein.

Welche Ziele möchtest du erreichen?

Der grösste Motivator aktuell sind die Zulagen, welche seit Jahren nicht mehr angepasst wurden; weder an die Teuerung noch an die Veränderungen in den Schichtlagen in letzter Zeit. Ich werde zudem stark dafür einstehen, dass wir unter IPP keine Zeitfenster statt Touren erhalten. Die Einführung von Samstags-

zulagen ist ebenfalls ein grosses Thema. Ich halte die Ausgangslage für recht komfortabel.

Die Bahnen selbst sind hier in einer gewissen Not, die Samstagstouren abzudecken. Das ist sicher ein Hebel, um anzusetzen. Allgemein spielt uns die Tendenz, dass die unattraktiveren Arbeitszeiten direkt zu Personalmangel führen, in die Karten. Im jetzigen finanziellen Umfeld bleibt es aber eine anspruchsvolle Aufgabe.

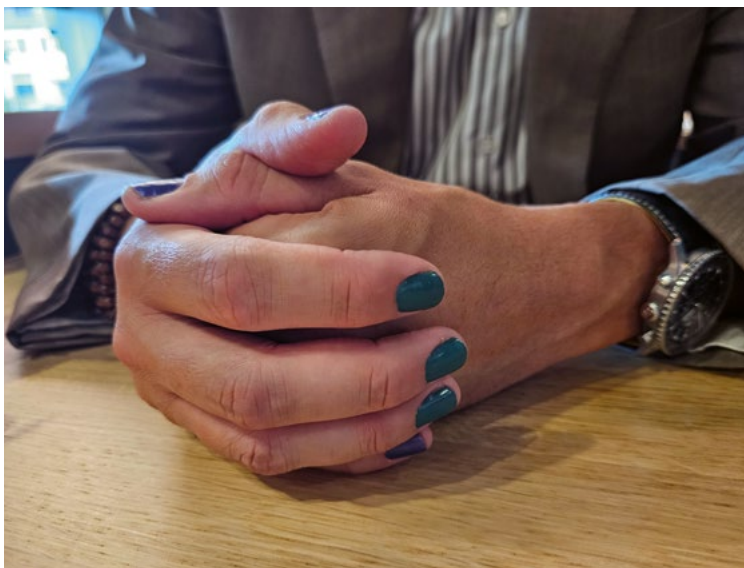
Eine ganz andere Frage: Was hat es mit deinen farbigen Fingernägeln auf sich?

Das ist eigentlich völlig unspektakulär. Ich habe einfach Freude an Farben, an Diversität, an Individualität. Farbige Fingernägel sind ein kleiner Farbkleck in dieser manchmal grauen Welt.

Dann gibt es noch einen Nebeneffekt. Meine farbigen Fingernägel lösen etwas

aus in meinem Gegenüber, er oder sie interpretiert das und oftmals nehme ich ein Nachdenken wahr. Das hat seine spassigen und interessanten Seiten.

Wie lange brauchst du für dein Hairstyling?



Etwa 12 Sekunden. Duschen, abtrocknen, Schaum rein, bürsten. Fertig.

Was ist dir sonst noch ein Anliegen?

Ich bin immer noch dabei, mich in die neue Rolle einzudenken. Das aktuelle Tagesgeschäft steht zurzeit stark im Vordergrund. Wir haben aktuell GAV-Verhandlungen, Lohnverhandlungen und etliche weitere Projekte. Das absorbiert viel Zeit. Wichtig ist mir aber, meine Dankbarkeit gegenüber der Institution VSLF zum Ausdruck zu bringen. Ich möchte besonders auch dem alten Vorstand danken. Er hat über die letzten zwanzig Jahre aus dem VSLF einen starken, grossen, unabhängigen und schlagkräftigen Verband gemacht. Wir werden wahr- und ernst genommen. Die Ausgangslage ist sehr gut, und ich bin sicher, dass wir hier nahtlos weitermachen können.

Der Dank geht sicher auch von den Mitgliedern und vom Vorstand zurück an dich, dass du dich für dieses anspruchsvolle Amt zur Verfügung stellst. Danke für das spannende Gespräch.

Zulagen:

Grundsätzlich sind Zulagen Entgelte, welche für Sonderleistungen oder spezifische Arbeitsbelastungen wie Nachtarbeit ausgerichtet werden. Diese werden in Form von Geld oder Zeitzuschlägen ausgewiesen. Aktuell werden beispielsweise bei der SBB für die Nachtarbeit neben den Zeitzuschlägen 6 Franken pro Stunde gewährt, für die Sonntagsarbeit sind dies 16.–. Diese Werte wurden seit vielen Jahren nicht mehr an die Teuerung der letzten Jahre sowie an die steigende Nachfrage nach Personal angepasst. Dies schmälert die Abgeltung von Schichtarbeit in extremen Zeitlagen, welche tendenziell zunehmend ist. Einerseits durch mehr Nacht- und Wochenendverkehr, andererseits durch die zunehmenden Nebentätigkeiten in Büroberufen. Die Bahnen verpassen hier eine Möglichkeit, leichter Personal zu rekrutieren, welches bereit ist, zu unattraktiven Arbeitszeiten zu arbeiten. Es stellt sich die Frage, wie dem entgegengewirkt werden soll. Einerseits sind dringend höhere monetäre Abgeltungen gefragt. Andererseits führt die vermehrte Nachtarbeit zu mehr Zeitzuschlägen und so zu vollen Zeitkonten. Es wird also noch mehr Personal benötigt, um die Kompensation der Zeitkonten zu bewerkstelligen. Dieses Personal soll dann aber wiederum zu

unattraktiven Zeiten arbeiten. Es ist also notwendig, diese Arbeitszeiten entweder durch kürzere Touren oder deutlich höhere Geldzulagen schmackhafter zu gestalten. Zudem muss die Arbeit in Büroberufen wieder uninteressanter werden. Dies erfordert entweder ausgeglichene Arbeitszeiten in Fahrtouren oder aber wohl unpopuläre Ansätze wie den Verzicht auf minimale Übergangszeiten auf Bürotouren, wenn diese nicht sicherheitsrelevant sind. So könnte beispielsweise auch nach einem Nachtdienst noch im Projektmanagement gearbeitet werden. Grundsätzlich sind aber die Bahnen selbst in der Pflicht, diese Problematiken zu bewerkstelligen. Aktuelle Bestrebungen mittels automatisierter, spontaner und bedürfnisabhängiger Einteilungen werden diese Themen nicht lösen oder zumindest nur für diejenigen, welche die neuen Möglichkeiten am effizientesten auszunützen wissen.

Zeitfenster:

Es gibt Bestrebungen, im neuen Einteilungstool IPP die fixe Jahrestourenrotation mit präzisen Arbeitszeiten durch einen losen Freitagskalender mit groben Zeitfenstern abzulösen. Die Bahnen versprechen sich davon, flexibler auf Nachfrageschwankungen und Baustellenfahrpläne reagieren zu können. Diese Lösung

ist aber ein Trugschluss. Allein die im GAV verankerte garantierte Arbeitszeit nötigt die Bahnen dazu, ihr Personal arbeiten zu lassen. Das kurzfristige Anordnen oder Streichen von wetterabhängigen Zusatzverkehren beispielsweise führt weiterhin dazu, dass Personal erst gewonnen werden muss und dann bei Verkehr oder Ausfall bezahlt wird.

Die Koordination von Angestellten, welche freiwillig Freitage beziehen, wird immer noch von Hand bewerkstelligt werden müssen. Die sinkende Verlässlichkeit von massgebenden Arbeitszeiten führt zu weniger Interesse des Personals, von diesen Arbeitszeiten abweichen zu wollen. Zeitfenster hin oder her. Die Freizeit wird verplant und diese Erkenntnis ist heute bereits vorhanden. Wenn die Bahnen Personal beschäftigen möchten, welches in flexiblen Ausnahmesituationen bereitwillig unterstützt, dann müssen sie eine verlässliche und solide Grundstruktur schaffen und nicht die flexiblen Ausnahmesituationen zum Grundsatz weiterentwickeln. Die jetzige Tendenz führt nur weiter dazu, dass das Personal den Bahnen zukünftig seine Arbeitszeiten aufzwingt und diese dann immer stärker in reaktionäre Massnahmen verfallen, welche die Problematiken weiter verschärfen.. ➤



Interview mit Hubert Giger

Das Interview führte Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio
26.9.2024, Zürich

Dann war das die Geburtsstunde der berühmt-berühmtesten Newsletter.

Wir waren tatsächlich nicht immer brav. Wir wurden gebeten, die Informationen erst ab 8 Uhr am nächsten Morgen herauszugeben. Wir haben dies aber bereits am Abend vorher um 19 Uhr nach der Sitzung gemacht. Es war unangemessen, wenn sich die ganze Firma am Morgen auf Grund unserer Newsletter informierte. Ich erklärte dann, dass wir immer schnell und effizient arbeiten und dass es der SBB auch freigestellt sei, die Newsletter früher herauszugeben. Qualität siegt.

Markus: Wie wurdest du zum VSLF-Präsidenten?

Hubi: Mein Vorgänger, Theo Marti, führte den Verband ruhig und kontinuierlich. Dann kam die junge Generation mit Stephan Gut, Dani Ruf, Andreas Jost. 2001 war die Zeit nach der Trennung von Personen- und Güterverkehr, nach dem Ende der KTU und nach dem Ende der SBB als Bundesbetrieb. Da sind die ersten grossen Probleme aufgetaucht mit hohem Druck auf das Lokpersonal. Wir merkten, dass wir dagegenhalten müssen, und haben Arbeiten im Vorstand übernommen. Theo fand es besser, das Zeppter an die nächste Generation zu übergeben.

Markus: Was war deine erste Aufgabe im Vorstand?

Ich war der Kommunikationskoordinator (Koko). Wir führten die EDV ein mit Word und E-Mail. Das war revolutionär! Ich hatte grosse Freude an den Computern und achtete auf ein einheitliches Design. E-Mail ermöglichte ein effizientes Kommunikationsnetz und wir führten eine Website ein. Früher gab es noch Aushänge in den Depots, die per Post verschickt wurden. Das Motto war: «Der VSLF war dabei.»... Später haben wir das über E-Mail erledigt und die Depotobmänner haben es ausgedruckt. Da wurden wir noch schneller. Das ging nahtlos dazu über, dass die E-Mails auch direkt an weitere Empfänger geschickt wurden.

Wie viele Kolleginnen und Kollegen waren damals in etwa beim VSLF?

Wohl um die tausend. Heute sind wir bei über 2800.

Hubi öffnet eine Tabelle auf dem Notebook. Es stellt sich heraus, dass er jeden einzelnen Aspekt seines Lebens und des VSLF in Tabellen erfasst hat. Und zu meinem grossen Erstaunen sind die Tabellen auch jederzeit verfügbar.

Moment ... Ja, um die 1000. Ah, interessant. Am 1.8.1992, 08:25 Uhr, führte ich meinen ersten Zug allein als Lokführer von Zürich nach Linthal. War schön.

Heute könntest Du auch einfach den Personalstundennachweis ablegen.

Ja, schon, aber hier sind auch noch alle Sündenfälle erfasst.

Soso, gibt es das?

Hmm, ja genau. «Änderung nicht beachtet.» Interessant.

Wie ging es weiter im Vorstand? Wann wurdest Du VSLF-Präsident?

Das war an der GV in Twann im Jahr 2006. Meine erste Aufgabe war es, die Sektion Biel zu beerdigen. Das Einzige, was von dieser Sektion noch geblieben war, war eine Schuhschachtel mit Münz. Ein trauriger Start!

Wie ging es weiter?

Der damalige SBB-Generaldirektor Benedikt Weibel wollte GAV-Verhandlungen. Er hatte den Sozialpartnern den GAV gekündigt. Für diese Verhandlungen benötigte er stabile Verhältnisse. Spannungen innerhalb der Verbände sind schlecht für Verhandlungen. Das war ein interessantes Lehrstück: Die Eisenbahn ist auf solide Sozialpartnerschaften angewiesen!

Das war aber ein ziemlicher Sprung ins kalte Wasser?

Dani Ruf war bei uns der Profi in Sachen Arbeitszeit und GAV. Er ging jeweils zusammen mit Stephan Gut an die Verhandlungen. Dani kannte das AZG und das Beamtenrecht auswendig und er kannte sich mit Finanzen aus.

Wie war die Stimmung, das Umfeld in Deinen Anfangsjahren?

Ich fand es ein ganz tolles Umfeld. Alles war noch sehr militärisch. Man wurde für den Dienst aufgeboten wie in die Rekrutenschule. Alles war klar geregelt, die Aufstiege, die Dienste, die Rangfolge. Und die Eisenbahn war wirklich eine Familie. Man hat das Zugpersonal und die Rangierer gekannt. Am Vortag um 10 Uhr hat man erfahren, was man am nächsten Tag arbeitet. Ausser den Freitagen war nichts bekannt. Von planbarer Freizeit waren wir damals meilenweit entfernt. Dafür wurde man dann irgendwann einmal eingeteilt und diese Einteilung war dann auch verbindlich. Man hat sich seine Karriere verdient. Von der Reserve bis zur Einteilung dauerte es zehn bis 15 Jahre. Es war auch wichtig, in der Nähe des Depots zu wohnen. Das Leben richtete sich nach der Arbeit. Auch die Kollegen waren von der Arbeit. Der Beruf war das Leben.

Wie ist das, wenn Du das mit heute vergleichst?

Lokführer ist immer noch ein spezieller und toller Beruf. Einige Aspekte sind geblieben: Die Selbstständigkeit, die Eigenverantwortung, der unregelmässige Dienst. Man hat seine Ruhe und keinen Vorgesetzten im Nacken. Man kommt in der Schweiz herum, man sieht das Wetter und die Jahreszeiten. Ich finde das dank-

bar. Auch ist es nicht nötig, dauernd in einem Team zu arbeiten. Für viele ist das heute schon fast eine Drohung ... Auch heute noch ist es nötig, den ganzen Tag konzentriert sein zu können. Die Mischung ist spannend. Umgekehrt kann sich das Ganze sehr negativ auf das Sozialleben auswirken.

Dieses Problem ist mit der Zeit eher grösser geworden. Früher hat man mehr mit Leuten zusammengearbeitet. Sei das beim Rangieren, im Stellwerk, mit dem Zugpersonal. Heute bin ich den ganzen Tag allein. Wenn ich nach Genf fahre, spreche ich mit kaum einem Menschen.

Zurück zu Deiner Arbeit als Präsident des VSLF. Was waren die Meilensteine?

Ich war relativ jung und naiv, als ich das Amt übernahm. Ich brauchte eine gewisse Zeit, bis ich meine Rolle gefunden hatte. Ich hatte weder Befehlsgewalt noch Weisungsbefugnis, aber alle wollten etwas von mir ... Belastend war am Anfang auch die Tatsache, dass ich gegen aussen als Vertreter des Lokpersonals angesehen wurde. Die ersten zwei Jahre waren eher Aufbau und Konsolidierung. Es mussten zuerst die ganzen Kontakte geknüpft und die Ansprechpersonen gefunden werden. Zuerst wurden wir auch einfach als «Zürcher Mafia» wahrgenommen. Unser Anliegen war aber, dass wir als gesamtschweizerischer Verband agierten. Dani Ruf, Stephan Gut und ich hatten es immer gut zusammen, es gab keine Rivalität. Wir machten unser Ding mit Freude und nutzten die Chance, dass wir am Verhandlungstisch unsere Anliegen durchsetzen konnten. Das machte uns ziemlich unangreifbar. Wir haben auch unseren Zürich-Instinkt überwunden, weil es einfach Umstände gab, die die ganze Schweiz betrafen. Beispielsweise die «Vision 2010». Da wurde aus politischen Gründen den grossen Depots die Lohnstufe 15 zugeteilt. Die Verteilung der Lohnstufen war völlig willkürlich. St. Gallen hatte sie, Romanshorn nicht, Luzern und Zürich hatten sie, Fribourg nicht, Basel schon, Olten auch nicht ... Kein Mensch konnte das begründen. Die Vision 2010 ist eine der grössten Katastrophen, die die Verbände nicht nur unterschrieben, sondern sogar initiiert hatten! Die Idee kam aus dem Lokpersonal, Namen sind noch bekannt. Vor der Vision 2010 waren alle Lokführer in der gleichen Lohnstufe 14 eingeteilt. Von einem Verband kam die Idee, einigen Lokführern die Lohnstufe 15 zu geben, dafür werden die Stufen 11 und 12 geöffnet. Ein paar Standorte mit ein paar alten Führern wurden bevorteilt, die anderen hat man verarscht. Generell wa-

ren die Lokführer nun auf der Stufe 11, was unter dem Zugführer ist. Der Aufstieg hatte weder mit Dienstalter noch mit Leistung zu tun, sondern es gab eine interne Verteilung auf die verschiedenen Lohnstufen anhand einer Prozentzahl an Personen. Das war eine riesige Willkür. Der VSLF hat das leider auch unterschrieben. Das war mit ein Grund, in den Verband einzusteigen. Plötzlich waren alle neuen Lokführer in der Lohnstufe 11. Dafür stiegen einige ältere in die Stufe 15 auf. So wurde plötzlich sichtbar, woher der Vorschlag gekommen war ...

Die Gewerkschaften haben das dann verkauft als Massnahme zur Verbilligung des Regionalverkehrs, was unbedingt notwendig sei. Von Seiten SBB hatte man natürlich nichts dagegen.

So habe ich die Gewerkschaften auch erlebt, als ich Lokführer wurde: Es ging vor allem um die Kollegen kurz vor der Pensionierung. Sie versuchten, sich eine möglichst hohe Rente zu sichern. Was wir Jungen dann für eine Welt vorfinden würden, war ihnen herzlich egal. Auch mein Anfangslohn und der Lohnaufstieg waren unterirdisch. Die Vision 2010 hat der VSLF dann gekündigt. Wie ging das vor sich?

Es gab einen kleinen Aufstand bei den Depots, welche nun zu kurz kamen. Es war einfach gewesen, die Vision 2010 zu unterschreiben, weil man noch keine Menschen vor sich hatte, die betroffen waren. Erst nach und nach tauchten die Gesichter dazu auf. Die Unzufriedenheit bei den jungen Kolleginnen und Kollegen war gross und es folgten auch etliche Kündigungen, weg zu anderen Bahnen. Die Situation war insgesamt unhaltbar und Lohnklagen wegen Ungleichbehandlung hätten gute Chancen gehabt. Der VSLF hat die Vision 2010 gekündigt, was rückblickend auch im Sinn der SBB gewesen sein muss. Die Löhne wurden dann in ein neues Lohnsystem überführt. Wir haben unsere eigene Lokführer-Lohnkurve bekommen.

Wie haben die anderen Gewerkschaften darauf reagiert?

Wir haben klargemacht, dass wir es nicht zulassen werden, dass die anderen Gewerkschaften uns auch nur einen Franken wegnehmen. Dass es nur noch eine Kategorie gab, stiess nicht überall auf Gegenliebe. Wir konnten das aber mit unserer speziellen Arbeitssituation begründen. Abgesehen davon war ja die Vision 2010 auch so ein Einzelding, das es nur beim Lokpersonal gab. Das Lokpersonal gerät sowieso immer zu-

erst ins Visier, wenn es um Sparübungen geht. Einerseits sind wir eine grosse Berufskategorie, andererseits sind wir firmenintern nicht allzu vernetzt und haben keine Lobby.

Dann wurde ja auch der Lohn angeglichen, damit diese «Badewanne» in der Lohnkurve endlich wegfällt.

Der Grund für diese Stagnation war, dass die Lohnkurve davon abhängig war, ob neues Lokpersonal eingestellt wird. Erst wenn Junge nachrücken, war für die Bestehenden ein Aufstieg möglich.

Uns wurden bei der Einstellung 12 Jahre Aufstieg versprochen, de facto wären es ohne Anpassung über 25 Jahre geworden.

Wir konnten tatsächlich Angleichungen durchbringen, insbesondere auch Unterschiede zwischen jahrgangsgleichen Klassen. Das Thema war heikel, und auch da gab es noch kleinere Ungerechtigkeiten, die nicht ausgegübelt werden konnten.

Nun haben wir einen Lohnaufstieg von 10 Jahren. Den gab es ja auch nicht umsonst. Wie hat der VSLF das fertiggebracht?

Ein Zug fährt nun mal nicht mit 0.9 Lokführern. Zu Andreas Meyers Zeiten war in der Branche die Überzeugung vorhanden, dass man in wenigen Jahren automatisch fahren würde und das nervige Lokpersonal in seiner heutigen Form überflüssig wird. Das ist ein wichtiger Grund für den massiven Lokführermangel Anfang der 2020er Jahre. Der Mangel gipfelte in ausgefallenen Zügen und der Betriebseinstellung einzelner Linien! Mit Andreas Meyer hatte ich nur wenig Austausch. Aber an ein Treffen erinnere ich mich gut. Das war in Zürich. Meyer sprach mich auf den Lokpersonalmangel an und suchte nach Lösungen. Zu diesem Zeitpunkt war der Zug aber bereits abgefahren. Ich riet ihm, den Betrieb geordnet runterzufahren, oder es passiere spontan und unkontrolliert. Eine Lösung mit dem bestehenden Personalbestand war nicht mehr möglich. Alle hatten Überzeiten angehäuft, die Stimmung war im Keller und mit ihr auch die Bereitschaft zu noch mehr Überstunden. Genauso wie letzthin bei der RhB. Ich hatte ihm auch nichts anzubieten. 50-Stunden-Woche für die Lokführer? Warum? Weil das Management die Signale nicht gesehen hat? Er blickte dann etwas traurig drein ... Verantwortung dafür musste niemand übernehmen, Corona sei Dank.

Diese Situation führte zu einem Umdenken im Betrieb. So schnell konnte nicht auf das Lokpersonal verzichtet werden und es war wichtig, die Jungen zu halten. Die Forderung nach einem definierten Lohnaufstieg stiess deshalb schlussendlich auf offene Ohren. Nun scheint bei dieser Frage etwas Ruhe eingekehrt zu sein. Ein anderes Thema ist sicher das Lohnmaximum, welches nach wie vor 30% zu tief ist. Im bahn-internen Vergleich sind wir klar unterbezahlt.

Neben der SBB gibt es ja noch die anderen Bahnen und die Tochtergesellschaften. Die sind auch sehr wichtig. Ich habe mich um das Turbo-Dossier gekümmert. Als die Gesellschaft gegründet wurde, war von einem Aufstieg in 20 Jahren die Rede. Zwanzig Jahre später waren die Leute erst in der Hälfte. Das heisst konkret: Man hat die Vorgaben nie eingehalten, man hat nie genügend Geld in die Hand genommen und man hat die Leute um die Hälfte betrogen. Heute würde ich solche Geschäfte anders angehen, aber zusammengefasst kann gesagt werden: Egal welches Lohnsystem man hat, ohne das nötige Geld geht nichts. Die Alten behalten die Kohle und den Jungen fehlt der Aufstieg.



Was würdest Du denn heute anders machen?

Stellen wir fest: Wenn es sein muss, ist das Geld vorhanden. Die SBB hat den 10-Jahres-Aufstieg auch geschafft. Das Geld kommt von der öffentlichen Hand, z.B. von den Verkehrsverbänden. Da muss man einfach ganz klar sagen: «So und so viel kostet die Arbeit im Führerstand.» Pro Kilometer gefahrener Strecke gerechnet ist unser Anteil relativ klein, doch es wird natürlich überall nach Einsparmöglichkeiten gesucht. Bei Turbo konnten wir den Aufstieg nun immerhin verbindlich auf 18 Jahre festlegen. Das hat gezeigt, dass in einer guten Sozialpartnerschaft vieles möglich ist.

Wie kommst Du an die Leute, wie baust Du ein Netzwerk auf?

Das Netzwerk ist wichtig, aber es ist nicht das Einzige. Wir müssen auch einen gewissen Druck aufbauen und unsere Standpunkte öffentlich sichtbar machen, beispielsweise mit den Newslettern und dem LocoFolio. Da gehört auch etwas Drama dazu. Die Lokführerinnen und Lokführer sind im Grossen und Ganzen sehr anständig und zurückhaltend, umso wichtiger ist es, ihren Ärger nach aussen zu tragen, wenn er vorhanden ist. Dann kommen die Gespräche, wo man berechtigte Argumente vorlegen muss. In der Schweiz haben berechtigte Forderungen immer gute Chancen.

Wie findest Du überhaupt heraus, was die Forderungen sind?

Hier haben wir beim VSLF einen entscheidenden Vorteil gegenüber anderen Organisationen: Wir sind alles Lokführer. Wir wissen genau, wo unsere Probleme sind, weil wir sie tagtäglich erleben. Es gibt drei wichtige Kernelemente: Lohn, Arbeitszeit (Einteilung, Pausen, Jahresregelungen usw.) und Arbeitsgestaltung (Ergonomie, Abwechslung oder auch Sa-

chen wie WCs auf den Bahnhöfen). Aktuell ist der Lohn nach zwanzig Jahren des Kampfs wieder einigermassen aus der Talsohle raus. Hier wurde aufgeräumt, was in relativ kurzer Zeit kaputt gemacht wurde.

Ein neueres Phänomen ist die Konkurrenz unter den Bahnen.

Früher konnte man kaum den SBB-Kreis wechseln. Die Konkurrenz ist ein zweischneidiges Schwert. Die Leute verlassen eine schlechte Firma und gehen zur besseren, weil diese vielleicht einen Schnelzug mehr hat. Ein anderes Phänomen ist aber die Flucht aus dem Führerstand. Wer mit 50 immer noch im Führerstand sitzt, scheint etwas falsch gemacht zu haben. Ich bereue es irgendwie, dass wir den Beruf nicht attraktiver machen konnten, sodass mehr Leute ihm treu bleiben. Die Elemente wie Unplanbarkeit und

Unregelmässigkeit sind natürlich geblieben, was viele langfristig abschreckt. Viele suchen sich zumindest teilszeitmässig noch einen Bürojob. Warum wollen alle in die Lokleitung, die Einteilung, zu Infra oder in irgendein Projekt? Wohl um dieser Unregelmässigkeit und der monotonen Arbeit zumindest teilweise zu entkommen. Offensichtlich ist die Unregelmässigkeit völlig ungenügend abgegolten. Dazu kommt das gesundheitliche Risiko, das einen von einem Tag auf den anderen aus dem Führerstand werfen kann. Der Bahnarztbesuch hängt wie ein Damoklesschwert über uns allen, mit zunehmendem Alter immer mehr. Nicht gerade ein Aufsteller sind auch die periodischen Prüfungen, auf die hin man völlig unentgeltlich und in der Freizeit Berge von Vorschriften lernen muss. Zusammengefasst ist der Beruf einfach zu wenig attraktiv. Innerhalb der Branche gibt es so gut bezahlte Jobs, dass ein Umstieg in vielen Fällen attraktiver ist. Was ist nur los? Eigentlich sollten doch alle Eisenbahner unbedingt Lokführer werden wollen, doch das Gegenteil ist der Fall!

Wir kompensieren auch stillschweigend andere mühsame Umstände, die bei anderen Jobs nicht so eine grosse Rolle spielen. Beispielsweise liegt es an uns, hochpünktlich zur Arbeit zu erscheinen. Dass die Verkehrswege zusehends verstopft und unberechenbar sind, geht voll zu unseren Lasten. Während andere am Samstag mit dem Einkaufsverkehr die Strassen blockieren, gelangen wir kaum mehr zu unserem Arbeitsplatz. Und das erst noch ohne Samstagszulagen.

So wie ich dich kenne, hast Du auch gleich konkrete Ideen, wie der Beruf attraktiver gemacht werden könnte.

Die Antworten stehen in den LocoFolios der letzten 20 Jahre ... Es wird langsam langweilig. Mir scheint, es ist gar kein Interesse vorhanden von Seiten Arbeitgeber, sich um dieses Thema zu kümmern. Man soll sich einfach bitte nicht wundern, wenn der Lokführerberuf

zum Durchlauferhitzer degradiert wird. Die Frage ist, ob sich das die öffentliche Hand wirklich leisten kann. Ich finde es einfach nur dumm, wenn man die Leute mit einer anderthalbjährigen Ausbildung nicht halten kann. Man sollte doch zu diesen teuer ausgebildeten Leuten Sorge tragen. Das betrifft die ganze Branche, bei den Busbetrieben ist es noch extremer. Arbeitnehmer finden sich auch nicht mehr so leicht im Ausland und die Umschulungen verlaufen nicht immer so reibungslos wie gewünscht.

Wir sind jetzt mitten in der Gegenwart gelandet. Nun gibst Du Dein Amt weiter. Warum gerade jetzt?

Die ersten vier Jahren waren Konsolidierung, dann folgte die Aufbauphase, dann kam die Kür und alles lief gut. Die letzten vier Jahre wurden etwas harzig und ich merkte, dass ich das Amt weitergeben möchte. Dann kam der brutale Schnitt mit Stephan Guts Tod. Seit da ist alles anders. Deshalb muss ich auch nicht die zwan-

nicht allzu viel direkten Kontakt mit solchen Dingen. Die Kolleginnen und Kollegen wenden sich da wohl eher an den Sektionspräsidenten. Viel öfter wurde ich von Seiten Bahnen kontaktiert. Da musste ich aufpassen. Denn ich wurde auch als Sozialpartner wahrgenommen und eine einfache Anfrage an mich wurde dann auch als «in Absprache mit den Sozialpartnern» ausgelegt. Ich musste ganz klar triagieren. Meine täglichen Beschäftigungen waren Vorstandssitzungen vorbereiten, Gruss- und Beileidskarten schicken, Mails an die zuständige Person weiterleiten. Ich glaube, ich habe etwas wenig delegiert. Umgekehrt war ich dadurch natürlich immer bei allen Geschäften auf dem Laufenden, was ich für einen Präsidenten schon wichtig finde.

Du wirst bald mehr Zeit für dich haben. Was wirst Du mit dieser freien Zeit anfangen?

Da kann man sogar Kunst machen damit!

Nein, im Ernst, ich muss wirklich lernen, die Zeit mit etwas Erfüllendem zu verbringen. Ich empfinde das wie eine kleine Pensionierung. Ich fahre nach wie vor sehr gern. Wenn man sich ein wenig vom alltäglichen Ärger bei der Arbeit abgrenzen kann, hat man es relativ gemütlich.

Das Thema Hobbys ist nicht so ergiebig.

Ich habe keine wirklich grossen Hobbys!

Und eine Vision 2025 hast Du auch nicht?

Ich werde ein neues Hühnerhaus bauen. Ausserdem möchte ich die alltäglichen Dinge bewusster angehen. Z.B.



zig Jahre erreichen. Es geht nicht um die Zahl. Ich habe meinen Rücktritt auch seit Längerem angekündigt. Insgesamt ist der Zeitpunkt ein Bauchentscheid.

War das VSLF-Präsidium ein Fulltime-Job?

Das war mein Leben, mein Zweitberuf, mein Baby ... Es war auch meine Freude und meine Herausforderung. Ich war ja auch noch 70% im Führerstand unterwegs. Pro Tag habe ich drei bis vier Stunden für den VSLF gearbeitet. Die Wochenenden benötigte ich zum Koordinieren und die Ferien zum Aufräumen.

Neben den grossen Kisten wie GAV-Verhandlungen gab es ja sicher auch die kleinen Dinge, die an dich getragen wurden. Z.B. wenn sich eine Schuhsohle vom Sicherheitsschuh gelöst hat und jemand sich darüber aufregen wollte. Wie bist Du mit Bagatellen umgegangen?

Obwohl eigentlich alle Mitglieder meine Nummer und Adresse kannten, hatte ich

Für mich ist das schon ein grosser Prozess. Der verjüngte Vorstand hat auch signalisiert, dass er die Karten eher selber in die Hand nehmen möchte. Das akzeptiere ich natürlich und es ist wohl auch richtig so. So kann ich auch eher loslassen. Ich freue mich, am Morgen einfach einen Kaffee trinken und die «NZZ» lesen zu können. Ich stelle mir das unglaublich befreiend vor. Sicherlich werde ich auch mehr Zeit haben zum Wandern und für den Garten.

Wenn ich Dich richtig verstehe, müssen wir nicht damit rechnen, dass Du nach Deinem Rücktritt zu allem und jedem deinen Senf dazugibst. Das fällt ja anderen zurückgetretenen ehemaligen Direktoren etwas schwer ...

Ich habe mir mal überlegt, ob ich irgendwo eine Kolumne «Der Alte ohne Filter» machen soll. Bis jetzt durfte ich einiges nicht sagen als Repräsentant des VSLF.

Hast Du Hobbys?
Tabellen in Excel!

möchte ich mir richtig Zeit lassen, um zu kochen. Ich muss das wirklich wieder lernen. Seit zwanzig Jahren ist für mich von früh bis spät VSLF ... Ich freue mich auch auf mehr Zeit mit meiner Partnerin und Freunden.

Welche Tipps gibst Du Deiner Nachfolge?

Bleibt authentisch. Für mich macht das Milizsystem den VSLF aus. Ich habe mir ein paar Mal überlegt, Profis einzustellen. Aber das hat viel zu viele Nachteile. Weil wir wirklich alle diesen Beruf ausüben, sind wir sehr glaubwürdig. Wir wissen, wovon wir reden. Und die Regeln, die wir aushandeln, die betreffen uns anschliessend tagtäglich. Es ist toll, dass wir auch immer genügend Nachwuchs finden.

Ein Buch schreiben?

Nein, das ist alles alter Kaffee. Die Zeit vergeht unglaublich schnell. Die alten Zeiten bringen nicht viel.

Hubi, es war eine tolle Zeit mit Dir! Danke für alles und für Deine stets motivierende Unterstützung beim LocoFolio. ➔

Rückblick 20 Jahre VSLF

Mein Rücktritt als Präsident des VSLF ist ein guter Anlass zurückzublicken. Diese Rückschau über 20 Jahre VSLF würdigt die Arbeit des gesamten VSLF und aller Funktionäre. Ich habe die aus meiner Sicht wichtigsten Meilensteine zusammengefasst, gäbe es doch noch viel mehr zu erwähnen.

Hubert Giger, Präsident VSLF

Entwicklung des VSLF

Nach der Übernahme der Arbeiten im neu zusammengestellten Vorstand nach der Generalversammlung vom 18. März 2006 in Twann BE begann eine grosse Aufbauphase. Die Organisation der Aushänge in den Depots, der Internetauftritt, die Bildungskurse und die internen Abläufe und Kontakte wurden strukturiert und teilweise neu aufgebaut. Grossen Einsatz leistete dabei Kay Rudolf (Depot Chur) in seiner Funktion als Sekretär. Die einfachen und unkomplizierten Strukturen konnten wir bis heute aufrechterhalten.

Nach wie vor funktioniert der VSLF als reines Milizsystem, das heisst, alle Funktionäre arbeiten als Lokführer und die Arbeit im VSLF wird nur teilweise entschädigt. Einzige Ausnahme ist die Mutationsstelle.

Es gab immer wieder Überlegungen zur Professionalisierung des VSLF. Die Ideen wurden aber immer wieder verworfen, da die Übernahme der Arbeit durch «Profis» nicht mehr Erfolge versprach, aber den VSLF zum Arbeitgeber gemacht hätte und die Kenntnisse der täglichen Arbeit nicht mehr direkt hätten einfließen können. Für externe Hilfe konnten wir über die CAP jederzeit auf Spezialisten zurückgreifen. So hat uns Serge Flury, Rechtsanwalt mit Spezialgebiet Arbeitsrecht, viele Male tatkräftig unterstützt. Zu erwähnen sind das «Orange-Urteil» (Zulagen in den Ferien) und diverse Schiedsgerichtverfahren. Aktuell ist der Entscheid, die Arbeit im VSLF weiterhin selber zu erledigen, sicher noch richtig. Was in Zukunft Sinn macht, werden wir sehen.

Besonders das LocoFolio wurde von einer kleinen Zeitung mit zweimonatigem Erscheinen zum soliden A4-Heft, welches zuerst viermal jährlich und seit 2006 zweimal jährlich erscheint. Das LocoFolio wurde zum gerne gelesenen Querschnitt über die Verbandsarbeit und den Lokführerberuf. Die Mischung aus solider Redaktionsarbeit und gutem Biss hat sich bewährt. Das Erscheinen des LocoFolio vor den Sommerferien und vor Weihnachten war auch für die Ver-

antwortlichen bei den Bahnen bis hin zur Politik und Presse ideal.

Nach Roland Hurni (Depot Basel) übernahm der Artdirector Stephan Gut (Depot Zürich) 2006 die Redaktion. Darauf folgten 2009 Daniel Hurter und Richard Widmer (Depot Zürich) und ab 2016 Markus Leutwyler (Depot Zug). Markus hat auch an der GV im März 2018 in Basel das «Fischer Bettwaren»-Video als SBB-Parodie veröffentlicht, was weitherum für Lacher gesorgt hat.

Parallel dazu wurde ab 2004 die gesamte Kommunikation neu aufgebaut. Ein Verteilsystem mit E-Mails an die Depotverantwortlichen garantierte aktuelle Aushänge in allen Depotstandorten. Die Informationen wurden intensiviert und erreichten über 850 Newsletter in drei Sprachen bis Mitte 2024, also ca. 85 Newsletter im Jahr. Die Newsletter wurden weitherum zur Kenntnis genommen und trugen die Informationen, wenn auch nur regional oder eher unwichtig, transparent nach aussen.

Eine komplett neue und massiv erweiterte Website wurde im Jahr 2005 aufgeschaltet. Erstellt wurde sie vom langjährigen Webmaster Roland Brunner (Depot Ziegelbrücke). Die Website vslf.com wurde schnell zur wichtigen Stütze für den gesamten Verband. 2016 wurde die Seite komplett erneuert und der aktuellen Technik angepasst. Betreut wird die Seite durch den Koordinator Kommunikation Koko, eine wichtige Funktion für die Koordination aller Informationen im VSLF, welche zeitweise verschiedene Personen innehatten.

Die Pressearbeit wurde stetig gepflegt und war um die Jahre 2010 besonders intensiv. Durch Unfälle und stellenweise grosse Unterbestände an Lokpersonal war der VSLF stets gefragt. Nicht jeder Pressekontakt des VSLF war wertvoll und auch für den Austausch mit den Arbeitgebern eignete sich die Presse nicht in jedem Fall.

Entwicklung des Vorstands VSLF

Nach der Ära Hans-Georg Wiget (Depot St. Gallen, SBB P), der von 1994 bis 1997 als Präsident des VSLF amtierte, folgte

Theo Marty (Depot Bellinzona, SBB Cargo) von 1998 bis 2005. Es war die Zeit, als versucht wurde, im Hinblick auf die Entstehung der SBB AG und eines neuen Gesamtarbeitsvertrags (GAV) einen Lokführer-GAV zu verhandeln. Der VSLF hatte mit dem Ansinnen keinen Erfolg, wollten doch alle anderen Verbände zusammen mit der SBB nicht darauf eingehen.

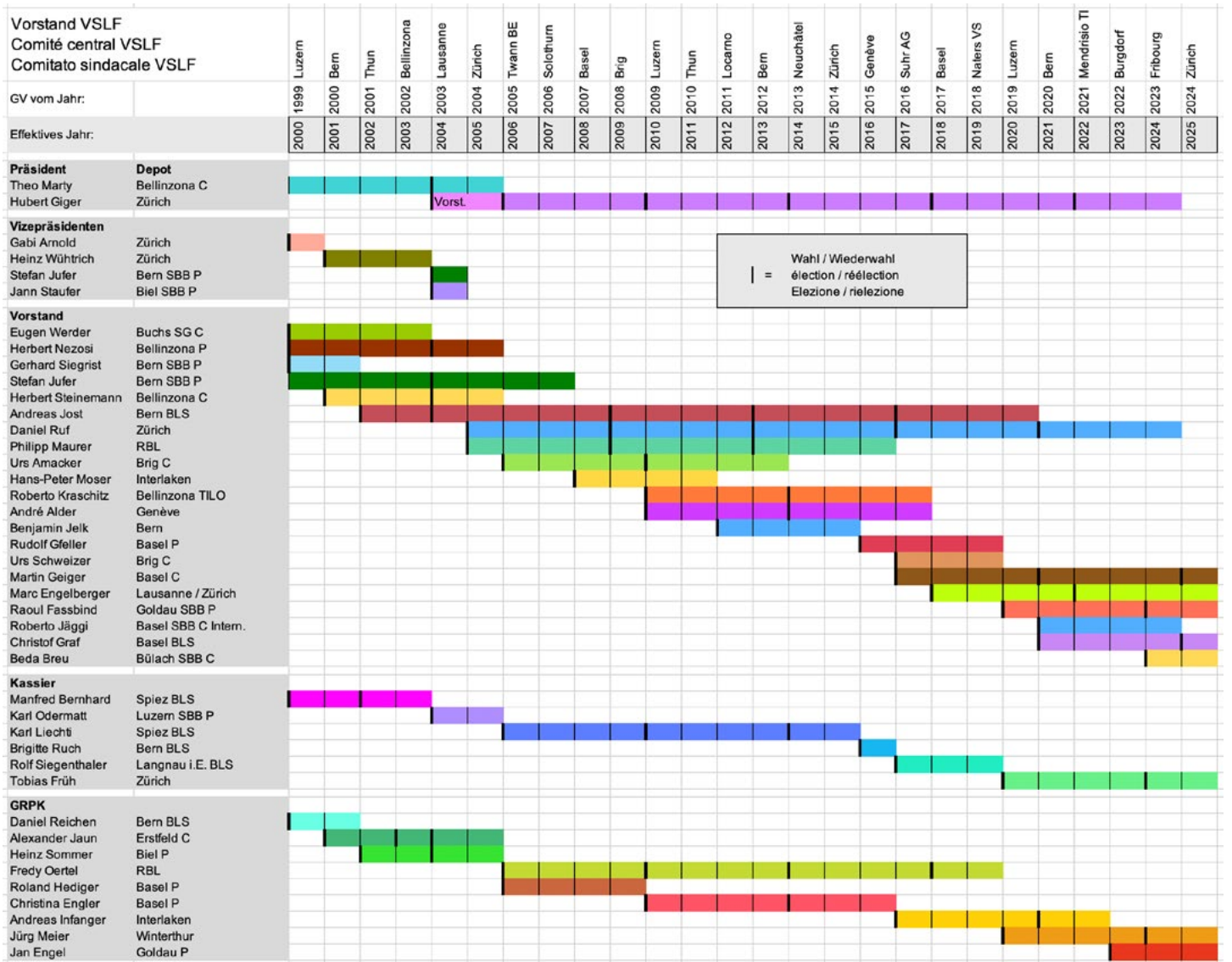
Der Vorstand bestand immer aus bis zu neun Personen. Im Jahr 2005 wurde an der GV durch eine Statutenänderung der Vizepräsident im VSLF abgeschafft. Auslöser war ein Antrag an der GV 2003 in Bellinzona, an welcher ein zweiter Vizepräsident abgelehnt wurde.

An der Delegiertenversammlung von 2004 in Nottwil wurde beschlossen, dass die Funktion des Präsidenten direkt gewählt wird und die Anzahl der Vorstandsmitglieder anhand der Menge der zu besetzenden Funktionen festgelegt wird. Der Vorstand soll sich dann selbst konstituieren und aus den Reihen seiner Mitglieder auch die Geschäftsleitung selbst bestimmen.

Durch den immer grösser werdenden Verband wurde auch die Arbeit des Kassiers immer umfangreicher. Nach der zehnjährigen Tätigkeit von Karl Liechti (Depot Spiez BLS) als Kassier übernahm 2016 Brigitte Ruch (BLS), welche leider aus gesundheitlichen Gründen nach nur einem Jahr die Kasse an Rolf Siegenthaler (BLS) weitergeben musste. Rolf führte die AHV-Abrechnungen und die Lohnausweise ein.

Dies war ein wichtiger Schritt von einem kleinen Verband hin zu einem professionellen Berufsverband.

Durch die Belastung infolge des zweimaligen Wechsels der Kasse innert zwei Jahren und entsprechender Diskussionen an den Generalversammlungen hat sich der Vorstand entschieden, die Kasse parallel mit zwei Personen zu führen, um Stabilität garantieren zu können und mögliche Ausfälle aufzufangen. 2020 übernahm Tobias Früh (SBB P Zürich) den Kassier und mit Claudio Vanoli (SBB P Zug) konnten wir das erste Mal die neue Funktion «Stellvertreter Kassier» besetzen, welche nicht dem Vorstand



Entwicklung des Vorstands VSLF

angehört. Der Stellvertreter Kassier entlastet den Kassier, bearbeitet die Spesen und könnte alle Geschäfte übernehmen, sollte es notwendig sein.

Seit ca. 1998 fanden die Vorstandssitzungen des VSLF jeweils im Restaurant Gotthard in Arth-Goldau statt. Ab 2006 kamen Zofingen und Herzogenbuchsee dazu. Dies hing vor allem davon ab, wie weit der Anreiseweg der Vorstandsmitglieder war.

Entwicklung der Sektionen

2006 musste die Sektion Biel aufgelöst werden, da kein Vorstand mehr vorhanden war. Die Mitglieder der Sektion wurden entsprechend der Sprache der Sektion Lausanne oder Bern zugeteilt.

Unter der Führung von André Alder (Dédé) (SBB P Genève) wurde 2009 die Sektion Genf gegründet und von der Sektion Lausanne abgekoppelt. Die neue Sektion entwickelte sich gewaltig und schon bald waren gegen 90% der Lokführer

aus dem Depot im VSLF organisiert. Es gab auch Namenswechsel: So wurde aus der Sektion «Hauenstein» «Hauenstein-Bözberg», aus «Luzern» «Luzern/Gotthard» und schliesslich «Zentral-schweiz». Auch gab es Wechsel von Depots: So wechselte das Depot Brugg AG von der Sektion Ostschweiz zur Sektion Hauenstein-Bözberg.

In den Sektionen konnte immer junger Nachwuchs gefunden und konnten in der Regel alle Funktionen besetzt werden. Das Funktionieren der Sektionen ist wichtig für die Betreuung und Vertretung der Mitglieder vor Ort sowie die Präsenz des VSLF in den Depotstandorten. Leider steht die Sektions- und Depot-Arbeit immer etwas im Schatten und wird wenig wahrgenommen.

Dies zu Unrecht, sind doch gerade auch Begleitungen von Mitgliedern zu Einvernahmen und Klassenbesuche wichtige persönliche Kontakte, welche lange anhalten. Mit etwas Engagement und Fan-tasie können die Lokführer gut erreicht

werden. An den jährlichen Sektions-Generalversammlungen gegen Ende Jahr nimmt nach Möglichkeit jeweils auch der (Zentral-)Präsident als Vertreter des Gesamtvorstandes teil.

An den Sektionsversammlungen können so aktuelle Informationen von anderen Bahnen und die VSLF-Interna besprochen werden und gleichzeitig die Probleme und Begehren vor Ort aufgenommen werden. Der Kontakt zur Basis an den Sektions-GV ist intensiver und direkter als an der nationalen GV im Frühling.

Eine Spezialität innerhalb der Sektionen sind die «Untersektionen» SOB und Turbo. Diese sind keine eigentlichen Sektionen und haben doch eigene Strukturen und eigene Versammlungen. Statutarisch sind sie der Sektion Ostschweiz und auch deren Sektionsversammlung angeschlossen. Die Kolleginnen und Kollegen bei der SOB und Turbo haben nicht das Bedürfnis, eine eigene Sektion zu gründen, und fühlen sich in der Sektion Ostschweiz gut aufgehoben.

Zusammenarbeit mit den Partnern

Seit über 25 Jahren arbeitet der VSLF mit der CAP-Rechtsschutz-Versicherungsgesellschaft AG zusammen. Die CAP deckt für alle aktiven Mitglieder den Berufsrechtsschutz ab. Zusätzlich haben wir für die Mitglieder Vergünstigungen bei der Privat- und Verkehrs-Rechtsschutzversicherung der CAP, bei den allgemeinen Versicherungen der Allianz und bei der Krankenkasse KPT erreichen können.

Die Zusammenarbeit funktioniert sehr gut und insbesondere mit dem Berufsrechtsschutz bieten wir eine gute und wichtige Dienstleistung für unsere Mitglieder.

Entwicklung der internationalen Zusammenarbeit

Der VSLF war Gründungsmitglied der autonomen Lokomotivführer-Gewerkschaften EUROPA ALE 1989. Bis zum Fall des Eisernen Vorhangs waren die Mitglieder die Lokführergewerkschaften von Deutschland, Italien, der Niederlande, der Schweiz, Spanien und Portugal. Nach 1990 kamen Ungarn, die Tschechische Republik, die Slowakei, Bulgarien, Serbien, Rumänien, Griechenland, Polen, Kroatien und später Belgien und Dänemark dazu.

Nach Differenzen, ob die ALE der European Transport Workers' Federation ETF beitreten sollte, begannen interne Spannungen ihre Wirkung zu entfalten. In der Folge sind die Gewerkschaften GDL (Deutschland), VVMC (Niederlande), DJF (Dänemark) und der VSLF aus der ALE 2018 ausgetreten und haben ein neues, loses Kontaktnetz gebildet.

Insbesondere haben wir den Kontakt zur GDL in Deutschland immer gepflegt, welche mit Abstand die grösste und auch die aktivste (Lokführer-)Gewerkschaft in Europa ist. Die Sektionen Genève und Ticino pflegen jeweils den direkten Kontakt zu den Nachbargewerkschaften in Frankreich resp. Italien.

Der VSLF hat für die ins Ausland fahrenden Lokführer Visitenkarten mit den jeweiligen Notfallnummern erstellt.

Bildung VSLF

Die Bildung im VSLF wurde nach 2006 von Matthias Oppliger (Depot Olten SBB

Generalversammlungen VSLF						Anzahl Besucher: Mitglieder: Gäste:		
	Geschäftsjahr:	Datum	Lokalität:	Ort:				
1. Generalversammlung	1958	30. Nov. 1958	Rest. Waid	Zürich				
2. Generalversammlung	1959	8. Nov. 1959	Rest. Urania	Zürich				
3. Generalversammlung	1960	27. Nov. 1960	Rest. Urania	Zürich				
4. Generalversammlung	1961	5. Nov. 1961	Rest. Du Pont	Zürich				
5. Generalversammlung	1962	25. Nov. 1962	Rest. Du Pont	Zürich				
6. Generalversammlung	1963	24. Nov. 1963	Rest. Du Pont	Zürich				
7. Generalversammlung	1964	31. Jan. 1965	Rest. Du Pont	Zürich				
8. Generalversammlung	1965	30. Jan. 1966	Hotel Le Château	Lausanne-Ouchy				
9. Generalversammlung	1966	29. Jan. 1967	Municipio	Lugano				
10. Generalversammlung	1967	25. Feb. 1968	Hotel Hirschen	Zürich				
11. Generalversammlung	1968	2. Feb. 1969	Hotel de la gare	Biel				
12. Generalversammlung	1969	1. Feb. 1970	Rest. Schützenburg	Zürich				
13. Generalversammlung	1970	6. März 1971	Municipio	Lugano				
14. Generalversammlung	1971	5. März 1972	Rest. Du Pont	Zürich				
15. Generalversammlung	1972	4. März 1973	Salle communale	Lausanne-Paudex				
16. Generalversammlung	1973	3. März 1974	Hotel Mittenza	Muttenz				
17. Generalversammlung	1974	2. März 1975	Hotel International	Zürich				
18. Generalversammlung	1975	7. März 1976	Hotel International	Zürich				
19. Generalversammlung	1976	13. März 1977	Palazzo die Congressi	Lugano				
20. Generalversammlung	1977	5. März 1978	Hotel International	Zürich				
23. Generalversammlung	1978	4. März 1979	Hotel International	Zürich				
22. Generalversammlung	1979	2. März 1980	Hotel International	Zürich				
23. Generalversammlung	1980	8. März 1981	Hotel Rialto	Basel				
24. Generalversammlung	1981	7. März 1982	Hotel International	Zürich				
25. Generalversammlung	1982	6. März 1983	Hotel Cereda	Sementina TI				
26. Generalversammlung	1983	25. Feb. 1984	Hotel Elite	Brig				
27. Generalversammlung	1984	23. März 1985	Hotel Hilton	Basel				
28. Generalversammlung	1985	15. März 1986	Hotel International	Zürich				
29. Generalversammlung	1986	21. März 1987	Palazzo Municipio	Bellinzona				
30. Generalversammlung	1987	5. März 1988	Salle Communale	Lausanne-Paudex	95	93	2	
31. Generalversammlung	1988	4. März 1989	Hilton	Basel	108	107	1	
32. Generalversammlung	1989	17. März 1990	Pfarrheim	Brig	114	113	1	
33. Generalversammlung	1990	2. März 1991	Hotel Union	Luzern	156	152	4	
34. Generalversammlung	1991	21. März 1992	Hotel Ekkehard	St. Gallen	155	152	3	
35. Generalversammlung	1992	13. März 1993	Hotel Alfa	Bern	157	149	8	
36. Generalversammlung	1993	12. März 1994	Hotel Unione Bellinzona	Ticino	154	143	11	
37. Generalversammlung	1994	25. März 1995	Uni	Lausanne	112	98	14	
38. Generalversammlung	1995	23. März 1996	Swisshotel	Zürich	174	161	13	
39. Generalversammlung	1996	22. März 1997	Hotel Bären	Twann	146	136	10	
40. Generalversammlung	1997	28. März 1998	Hotel Hilton	Basel	161	243	18	
41. Generalversammlung	1998	13. März 1999	Simplonhalle	Brig	181	168	13	
42. Generalversammlung	1999	18. März 2000	Casino	Luzern	167	156	11	
43. Generalversammlung	2000	24. März 2001	Kursaal	Bern	194	147	47	
44. Generalversammlung	2001	23. März 2002	Hotel Seepark	Thun	126	115	11	
45. Generalversammlung	2002	15. März 2003	Castelgrande	Bellinzona	118	109	9	
46. Generalversammlung	2003	20. März 2004	Alpha Palmir	Lausanne	156	146	10	
47. Generalversammlung	2004	19. März 2005	Swisshotel	Zürich	135	122	13	
48. Generalversammlung	2005	18. März 2006	Hotel Bären	Twann	111	109	2	
49. Generalversammlung	2006	17. März 2007	Landhaus	Solothurn	138	120	18	
50. Generalversammlung	2007	15. März 2008	Hotel Hilton	Basel	166	142	24	
51. Generalversammlung	2008	28. März 2009	Simplonhalle	Brig	165	147	18	
52. Generalversammlung	2009	13. März 2010	Hotel Schweizerhof	Luzern	173	150	23	
53. Generalversammlung	2010	12. März 2011	Restaurant Freienhof	Thun	161	130	31	
54. Generalversammlung	2011	24. März 2012	Teatro di Locarno	Locarno	204	175	29	
55. Generalversammlung	2012	23. März 2013	Weltpostverein	Bern	197	157	40	
56. Generalversammlung	2013	22. März 2014	Aula des Jeunes-Rives, Université	Neuchâtel	189	150	39	
57. Generalversammlung	2014	21. März 2015	Papierfabrik Sihlcity	Zürich	220	175	45	
58. Generalversammlung	2015	19. März 2016	Uptown Geneva	Genève	142	111	31	
59. Generalversammlung	2016	18. März 2017	Bärenmattensaal	Basel	203	152	51	
60. Generalversammlung	2017	17. März 2018	Volkshaus	Naters	183	137	46	
61. Generalversammlung	2018	16. März 2019	Zentrum Mission	Naters VS	181	130	51	
62. Generalversammlung	2019	21. März 2020	Verkehrshaus Luzern	Luzern	ABGESAGT			
63. Generalversammlung	2020	20. März 2021	Eventfabrik	Bern	ABGESAGT			
64. Generalversammlung	2021	19. März 2022	Hotel Coronado	Mendrisio TI	137	89	48	
65. Generalversammlung	2022	25. März 2023	Markthalle	Burgdorf BE	233	165	68	
66. Generalversammlung	2023	16. März 2024	Salle communale Saint-Léonard	Fribourg Poja	208	158	50	

Generalversammlungen VSLF

P) zielstrebig ausgebaut. Nachdem über Jahrzehnte die Bildungskurse zur periodischen Prüfung in der Deutschschweiz im Bürgenstock stattgefunden hatten, wurde 2010 nach Sigriswil ins Berner Oberland gewechselt.

Die Bildungskurse, welche wir auch in der Westschweiz wie auch im Tessin anbieten, sind begehrt und wir haben gute Feedbacks. Auch konnten immer neue Referenten gewonnen und die Unterlagen aktuell gehalten werden. Dies alles ist mit ein Grund, warum der VSLF bisher keine externen Referenten- und Bildungsunterstützungsleistungen eingekauft hat.

Ab 2018 wurde ein deutsches wie auch ein französisches FDV-Heft im ansprechenden Design an alle Mitglieder versendet. 2023 konnte der VSLF das Lernprogramm «Phönix», leider bisher nur auf Deutsch, vom Ersteller übernehmen und bewirtschaftet es nun selbst. Die FDV-Hefte und das «Phönix» sind gute

Werbeträger für den VSLF.

Die gesamte Bildung ist ein wichtiges Standbein im VSLF und wird weitherum geschätzt. Entsprechend ist das Team bei der Bildung gewachsen und die Belastung hat zugenommen. Dies nicht zuletzt auch wegen immer mehr Klassenbesuchen.

Generalversammlungen

Die Generalversammlungen des VSLF haben sich im Lauf der Zeit zum eigentlichen Event der Schweizer Eisenbahnszene entwickelt. Durch die Auswahl der Gäste und Referenten wurde der öffentliche Teil der Versammlung für alle immer interessanter. Der gewollte Austausch beim Willkommenskaffee und dem anschliessenden Stehlunch garantierte interessante Begegnungen.

Hatten wir an der Generalversammlung 2005 vom März 2006 in Twann BE noch

zwei externe Gäste (inkl. des Referenten), so konnten wir an der GV 2023 am 25. März 2023 in Burgdorf stolze 68 Gäste begrüssen.

Die Anzahl der anwesenden Mitglieder stieg an diesen Generalversammlungen von 109 auf 165. Hier ist zu beachten, dass jeweils ca. 70% aller Lokführer immer am Schlafen oder am Arbeiten sind und somit der grösste Teil unserer Mitglieder die GV gar nicht besuchen kann.

Die Generalversammlungen waren auch immer ein Gradmesser der Qualität der Sozialpartnerschaft mit den jeweiligen Arbeitgebern, zeugt doch unsere Einladung wie auch die Teilnahme von gegenseitigem Respekt und Wertschätzung.

Delegiertenversammlungen

Delegiertenversammlungen konnten anberaumt werden, wenn der Vorstand wichtige Entscheide nicht allein fällen wollte und die Delegierten der Sektion miteinbezogen werden sollten. In den 2000er Jahren wurde dieses Instrument nur noch selten genutzt.

An den beiden Generalversammlungen in den Jahren 2020 und 2021, welche infolge der Covid-19-Pandemie abgesagt werden mussten, wurden auf dem Zirkularweg die statutarischen Geschäfte durchgeführt und somit ein Minimum an Kontrolle und demokratischer Mitbestimmung der Mitglieder garantiert.

der Aufhebung des Zweimanndienstes darstellt, war die Enttäuschung über die Verbände gross.

Auch die Aufteilung des Personals in die neuen Tochterfirmen der SBB (besonders Turbo, Zentralbahn und TILO) hat weiter zu dieser Enttäuschung beigetragen.

So dümpelte die Zahl der aktiven Mitglieder lange Jahre bei knapp über 1000 herum. Kontinuierlich erhöhte sich die Zahl bis heute auf aktuell 2635 Aktive, 221 Pensionierte, 66 Ehrenmitglieder und 73 Gönner (September 2024).

Dass so viele junge Kolleginnen und Kollegen uns das Vertrauen schenken und die alten Kolleginnen und Kollegen im VSLF verbleiben, zeigt, dass der Weg des VSLF als Ergebnis der Arbeit aller Funktionäre in die richtige Richtung geht. Danke an alle an dieser Stelle.

Delegiertenversammlungen des VSLF			
	Datum:	Lokalität:	Ort:
1. Delegiertenversammlung	9. Nov. 1964	Rest. Wilerhof	Olten
2. Delegiertenversammlung	30. Sept. 1966	Hotel Rothaus	Luzern
3. Delegiertenversammlung	31. Okt. 1968	Hotel Gütsch	Luzern
4. Delegiertenversammlung	30. Aug. 1986	Rest. Du Nord	Zürich
5. Delegiertenversammlung	22. Nov. 1989	Hotel Flora	Luzern
6. Delegiertenversammlung	26. Nov. 1990		Luzern
7. Delegiertenversammlung		Hotel Flora	Luzern
8. Delegiertenversammlung	19. Jan. 1998	Hauptpost	Luzern
9. Delegiertenversammlung	11. Sept. 2001	Restaurant Gotthard	Goldau
10. Delegiertenversammlung	13. Sept. 2004	Seminarhotel	Nottwil
11. Delegiertenversammlung	10. April 2020	Zirkularweg	Ersatz für abgesagte GV Lz
12. Delegiertenversammlung	10. Feb. 2021	Zirkularweg	Ersatz für abgesagte GV Bn

Delegiertenversammlungen VSLF

Zu den Höhepunkten an den Generalversammlungen gehört sicher der Besuch der Bundesräte und Departementschefs des UVEK, Frau Doris Leuthard am 24. März 2012 in Locarno und Herr Albert Rösti am 16. März 2024 in Fribourg. Herr Rösti erhielt als Geschenk eine ETCS-Balise, was Schmunzeln auslöste und in Bundesbern zu fragenden Gesichtern führte.

Ein unvergessliches Ereignis war die GV im Jahr 2015 im Papiersaal Sihlcity in Zürich, als der SBB CEO Andreas Meyer auf den GDL-Chef Claus Weselsky traf. Die Aussage von Meyer in seiner Rede, dass Weselsky «seinen Kampf in Deutschland» weiterführen solle, sorgte für angelegte und hitzige Diskussionen.

Die Geschäftsberichte zum jeweiligen Geschäftsjahr im internen Heft zur GV (GV-Heft 2) sind immer sehr ausführlich und somit informativ.

Bereits an der GV 2007 im März 2008 in Basel wurde im internen Teil der Versammlung der Traktandenpunkt «Résumé» eingeführt, wo jeweils die Umsetzung der Anträge der Vorjahre erläutert wurde. Der Vorstand legte damit Zeugnis für seine Arbeit ab.

Die GRPK kam unerwartet zu einer wichtigen Aufgabe und hat diesen Prozess eng begleitet und kontrolliert.

Entwicklung der Mitgliederzahl

Nach der Verhandlung über den ersten GAV bei der SBB AG und der Aufteilung des Lokpersonals in Personenverkehr und Güterverkehr am 31. Mai 2000, welche einen der grössten Einschnitte in das Berufsbild des Lokpersonals seit

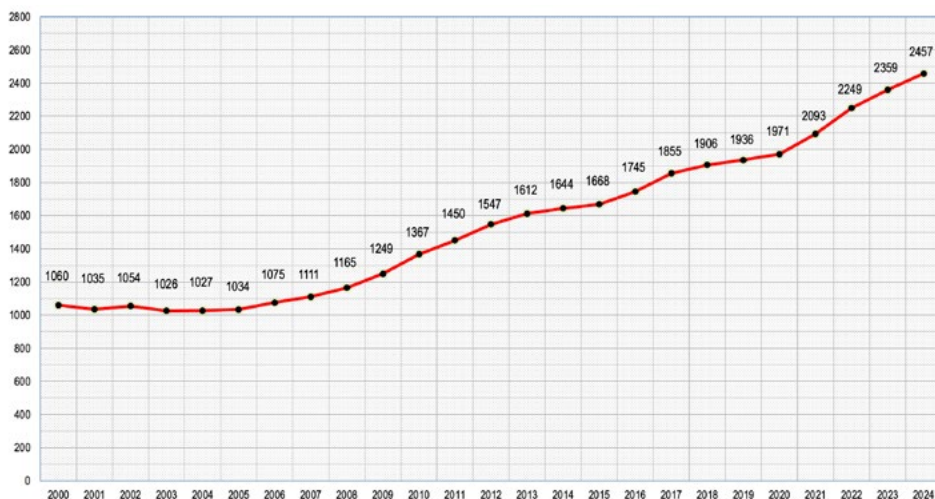
Interessant ist, dass einige Lokführer nach der Pensionierung aus dem VSLF austreten. Dies könnte ein Hinweis sein, dass viele Mitglieder den VSLF als eigentlichen Berufsverband betrachten und weniger als sozialen Eisenbahner-Club.

Mit zum Erfolg haben sicher auch die professionellen Klassenbesuche über all die Jahre beigetragen. Unsere Argumente für den VSLF überzeugen und das Vertrauen der Lokführer ist unsere Arbeitsgrundlage.

Erfolge und Misserfolge

Als Berufsverband und Sozialpartner hat man in der Regel wenig eindeutige Erfolge zu verkaufen.

Und wenn, dann teilt man sich die Lorbeeren oft noch mit Anderen.



Anzahl aktive Mitglieder im VSLF jeweils am 1. Januar

Entwicklung bei den Normalspurbahnen in der Schweiz

Die grosse Veränderung für das Lokpersonal der SBB, und später auch anderer Bahnen, war die Umwandlung in eine spezialrechtliche Aktiengesellschaft. Damit einhergehend wurde der erste GAV verhandelt und später «weiterentwickelt». Die SBB Tochterfirmen Turbo, TILO, RegionAlps und Zentralbahn, als teilweise praktisch reine Lokführer-Firmen, entstanden. Bei der Mutterfirma SBB wurde das Lokpersonal in SBB und SBB Cargo aufgeteilt. Im Jahr 2012 spaltete sich SBB Cargo International ab.

Gleichzeitig wurden die bewährten Strukturen innerhalb der alten «Zugförderung und Werkstätten ZFW» zerlegt, welche seit Entstehung der Eisenbahn dafür verantwortlich waren, dass für jeden Zug eine brauchbare Lokomotive mit fähigem Personal darauf bereitstand. Der ZFW funktionierte von der Ausbildung bis zum Rapportdienst aus einem Guss hervorragend.

«Divide et impera» («Teile und herrsche») galt auch beim Lokpersonal. Durch die neuen regionalen Tochterfirmen konnten tiefere Löhne eingeführt werden und alles in allem entstanden auch viele neue Jobs in den immer zahlreicheren Geschäftsführungsabteilungen.

Mit dem Ausbau der Zugleistungen, insbesondere im Regionalverkehr, wurde mehr Personal im Führerstand gesucht, und das kostete. Rückblickend war die Spaltung des Lokpersonals und das Absenken des Lohnniveaus aus Sicht der SBB eine gelungene Strategie. Der VSLF hat um die Jahre 2000 diese Entwicklung aufzuhalten versucht, weitgehend ohne Erfolg. Dies ist auch dem Umstand geschuldet, dass die anderen Partner nicht mitgezogen haben. Durch die Arbeit des VSLF und durch die Marktsituation konnten einige Verbesserungen erreicht werden. Es dauerte leider lange.

Immer wieder versuchten wir, den gemischten Einsatz des Lokpersonals zu ermöglichen und somit auch Einsparungen für die Bahnen. Sei es innerhalb der Firma oder zwischen den EVU. Es fehlt grundsätzlich der Wille bei den Bahnen, würden die Verantwortlichen doch ihre eigenen Stellen gefährden.

Und der Druck zum Sparen ist noch zu wenig gross.

Lokführer GAV

Die Idee eines eigenen Lokführer-GAV konnte von Beginn an nicht erreicht werden und ist auch heute bei den Bahnen (noch) kein Thema.

Aufgrund der Entwicklung, dass die Werkstätten und der Unterhalt eigentliche Industriearbeitsplätze sind, die Infrastruktur teilweise dem Bau zugeordnet werden kann und der restliche Teil der Bahn Reinigungs-, Büro- und Verwaltungsstellen sind, ist es durchaus denkbar, dass dereinst ein GAV für das «Fahrende Personal» Sinn ergeben würde. Der VSLF wäre dann eine wichtige und wertvolle Stimme am Verhandlungstisch.

Ein «Rahmen-GAV Normalspurbahnen Regionaler Personenverkehr» wurde 2009 in Kraft gesetzt. Er sollte die wichtigsten Arbeits- und Anstellungsbedingungen sowie deren Mindeststandards für die Branche «Regionaler Personenverkehr» sicherstellen. Er beinhaltet aber nur die minimalen Bedingungen, und eine Ausweitung auf den internationalen Güter- oder Fernverkehr war nicht möglich. Regelungen für allfällige Personalübernahmen bei Firmenübernahmen ergeben durchaus Sinn. Eine ständige paritätische Kommission zum Erhalt des Vertragswerks kam nie zustande, weshalb der jetzige Rahmen-GAV wohl aus der Zeit gefallen ist.

BLS GAV

Die BLS erhielt 2005 ihren ersten GAV. Aus Sicht des VSLF waren die Verschlechterungen gegenüber den bisherigen Regelungen nicht akzeptabel und er lehnte eine Unterzeichnung ab. Nach der Kommunikation der restlichen Verhandlungsgemeinschaft, dass dieser erste GAV ein guter GAV sei, kündigte der SBB Chef Benedikt Weibel den SBB GAV auf und wollte ebenfalls einen solch «guten» GAV mit schlechteren Arbeitsbedingungen. Später unterschrieb der VSLF doch noch den BLS GAV, ohne dass die erwarteten Verluste an Mitgliedern eintraten.

Der VSLF erlangte Glaubwürdigkeit und zeigte, dass er den Lokführern aller Bahnen verpflichtet ist. Die ganzen Geschehnisse sind nachzulesen im Internet:



AZG-Kommission

Der VSLF hat immer wieder versucht, eine Person in die Eidgenössische Arbeitszeitgesetzkommission zu entsenden. Uns wurde hinter vorgehaltener Hand gesagt, wenn wir eine Frau aus dem Tessin hätten, wären wir dabei. Die Sitze in der Kommission auf Seite Arbeitnehmer sind fest verteilt und werden auch verteidigt. Wir glauben, dass wir vom VSLF, wo alle aktiven Lokführer sind, wichtige Beiträge zu den Problemen im unregelmässigen Dienst und im Alltag des öffentlichen Verkehrs einbringen könnten. Wir bleiben dran. Dass das AZG zum grossen Teil ein Gesetz aus dem Jahr 1971 ist, lässt erahnen, dass es mit den heutigen Vorstellungen von Gesundheits- und Arbeitnehmerschutz nicht mehr vereinbar ist.

SBB P «Vision 2010»

Eines der grossen Desaster für das gesamte Lokpersonal bei SBB Personenverkehr wurde im Jahr 2005 mit aktiver Hilfe von Sozialpartnern herbeigeführt. Waren bisher alle Lokführer in der Funktionsstufe (FS) 14 eingereiht, sollten neu die FS 11, 12, 14 und 15 für das Lokpersonal als Karriere gelten. Man hat alle zukünftigen Lokführer/-innen in die FS 11 und 12 verkauft, mit dem erklärten Ziel, für das Lokpersonal neu die FS 15 zu öffnen. Wohlgemerkt nur für die Dienststellen und nur für die Hälfte der Depotstandorte.

Im Ingress der «Vision 2010» ist aufgeführt: «Ab 2007 laufen viele Konzessionen im Regionalverkehr aus. Die Netze können ausgeschrieben werden. Es ist das Ziel von SBB Personenverkehr, konkurrenzfähige Angebote für den Regionalverkehr abzugeben, um den Leistungsumfang weiterhin beibehalten zu können.»

Ohne Not hat man das Lohnniveau des Lokpersonals als neue Basis von der FS 14 auf die FS 11 gesenkt. Die Lohnsumme für das Lokpersonal sank mit jedem zukünftigen Lokführer, dafür konnten ein paar alte Lokführer an grossen Standorten in die FS 15 gelangen. Ein klassisches Beispiel von Angstmacherei, Versprechen für eine vermeintliche Karriere und Verkauf der Zukunft für Partikularinteressen (einzelner Funktionäre).

Im VSLF gab es grosse Widerstände gegen diese «Vision 2010». Die Unterzeichnung durch den VSLF konnte damals nicht verhindert werden. Ob der

VSLF das Inkrafttreten der «Vision 2010» überhaupt hätte abwenden können, sei dahingestellt.

Dieses Geschäft entwickelte sich im Lauf der Jahre nicht nur als katastrophal für das Einkommen der neuen Kolleginnen und Kollegen, sondern auch als personalpolitische Zeitbombe für die SBB. Und es war ein Hauptgrund für den Einstieg des «Schwarzen Blocks aus Zürich» in den Vorstand und das Präsidium des VSLF an der GV in Twann im Frühling 2006.

Aufhebung der «Vision 2010»

Im Jahr 2009 war die Zeit reif, dass der VSLF die Vereinbarung «Vision 2010» kündigte. Alle rieten uns ab, es könnte noch schlechter werden. Wir waren der Auffassung, dass es unmöglich noch schlechter werden könnte. Und wir hatten recht.

Mit SBB Personenverkehr und der HR haben wir fast ein Jahr lang in einer Re-traite alle das Lokpersonal betreffenden Punkte neu aufgegleist und anständig geregelt: die Grundausbildung,

den Ausbildungs- und Anfangslohn, das Einhalten von Arbeitszeit-Bandbreiten, die Arbeitsorte und auswärtige Dienste, die Auslandentschädigung, die Einhaltung von Vereinbarungen (3x24h) und vieles mehr. Es kehrte wieder etwas Ordnung ein und eine anständige Entlohnung wurde wieder erreicht.

Was nicht korrigiert werden konnte, war die rückwirkende Gewährung der entgangenen Gelder. 2015 fanden durch dienstjunge Lokführer initiierte Verhandlungen für eine einmalige Lohnanpassung der unter «Vision 2010» angestellten Lokführer statt. Ein wichtiger Schritt, doch die rückwirkende Gewährung der Verluste konnte auch hier leider nicht erreicht werden. Noch heute erzeugt diese Lücke im erhaltenen Lohn und auch in der Pensionskasse Bitterkeit. Diese durch die Sozialpartner mitverursachte Wunde bleibt offen. 2020 konnte der lange Wunsch nach einer deutlichen Anhebung der Ausbildungslöhne erreicht werden.

Weitere Informationen zur «Vision 2010»

60 Minuten beschränkt wird. Ein grosser Erfolg, hatte das Lokpersonal doch oft unbezahlte Pausen von bis zu zwei oder drei Stunden.

Fester Lohnanstieg SBB

Im GAV SBB ab Juni 2022 konnte für das Lokpersonal Kategorie B ein beschleunigter Lohnanstieg von jährlich 4,5% erreicht werden. Dies entspricht einem zehnjährigen Aufstieg zum Lohnmaximum. Ein grosser und wichtiger Erfolg, auch wenn dies eigentlich in etwa dem Anstieg vor der SBB AG zu Beamtenzeiten entspricht. Auch bei anderen Bahnen erreichte man in der Folge feste Lohnaufstiege, was lange als unmöglich bezeichnet worden war.

Auch hier sind keine rückwirkenden Lohnzahlungen möglich, was bei den bestehenden Lokführern nicht nur Freude auslöst. Erfolge generieren immer auch echte oder gefühlte Verlierer.

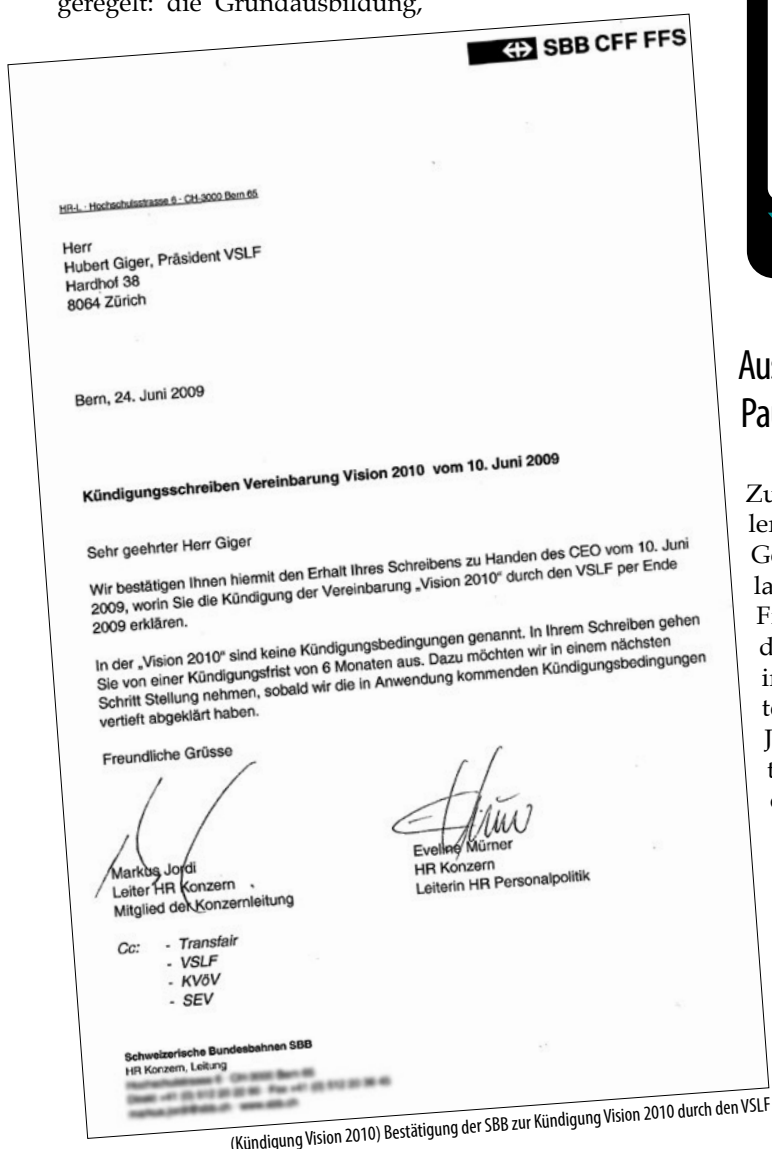
VHBL-Berufsprüfung

Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer können neu eine eidgenössische Berufsprüfung ablegen und so den Titel «Lokomotivführer/-in mit eidgenössischem Fachausweis» erlangen.

Mit der Schaffung der eidgenössischen Berufsprüfungen für Lokführer konnten eine anerkannte Qualifizierung des Berufes und die Verankerung im Bildungssystem erreicht werden. Der eidgenössische Fachausweis ist als Bildungsabschluss unbeschränkt gültig, dies im Gegensatz zum Ausweis für Triebfahrzeugführende, den das Bundesamt für Verkehr BAV ausstellt. Dies ist vor allem bei einer gesundheitsbedingten Fahruntauglichkeit ein Vorteil für die betroffenen Lokomotivführer. Mit dem Abschluss in der höheren Berufsbildung stehen ihnen vielfältigere Anschluss- und Weiterbildungsmöglichkeiten offen als bisher.

Es war der VSLF, welcher 2011 die entscheidende Initialzündung für ein Projekt zur Erarbeitung einer eidgenössischen Berufsanerkennung für die Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer gegeben hat. Das Projekt wurde im Auftrag und mit grosser Unterstützung von SBB HR durch unsere Lokführerkollegen Benjamin Jelk und Felix Traber (beides damals Mitglieder im VSLF) geleitet.

Die Tatsache, dass über Jahrzehnte viele Versuche, den Beruf der Lokomotivfüh-



Auslandzulagen / Pausen

Zu den wichtigen Meilensteinen gehörte die Gewährung von Auslandzulagen von 2500 Fr. und 5000 Fr. für das SBB Lokpersonal im grenzüberschreitenden Verkehr im Jahr 2011. Die Initiative dazu kam von der VSLF-Sektion Genève.

In der BAR von SBB P konnte im Jahr 2013 vereinbart werden, dass pro Arbeitsschicht die Summe aller unbezahlten Pausen auf maximal

rerinnen und Lokomotivführer eidgenössisch anerkennen zu lassen, erfolgreich blieben, zeigt den grossen Erfolg.

Technik / Sicherheit

Der VSLF hat sich auch immer für die Sicherheit und die Technik eingesetzt.

Wimmis BE

In Wimmis wurde 2009 eine Person bei der Abfahrt eines Zuges verletzt, weil die Tür noch offen war. Die Gerichtsverhandlung vor dem Obergericht in Bern fand 2013 statt und der VSLF setzte sich aktiv und direkt mit dem Verteidiger für den angeklagten Kollegen ein. Bei der BLS war der Einsatz des VSLF noch lange in guter Erinnerung.

Vauderens FR

Die Geschwindigkeit der Bahnhofsausfahrt in Vauderens FR Richtung Lausanne ist 95 km/h ab Mitte Bahnhof aus 140 km/h heraus. Die Fahrt in den Bahnhof ist seit ca. 2007 ZUB überwacht, die ZUB-Spule war jedoch falsch programmiert und es erfolgte keine korrekte Überwachung und Zwangsbremmung.



Vauderens (Google Earth)

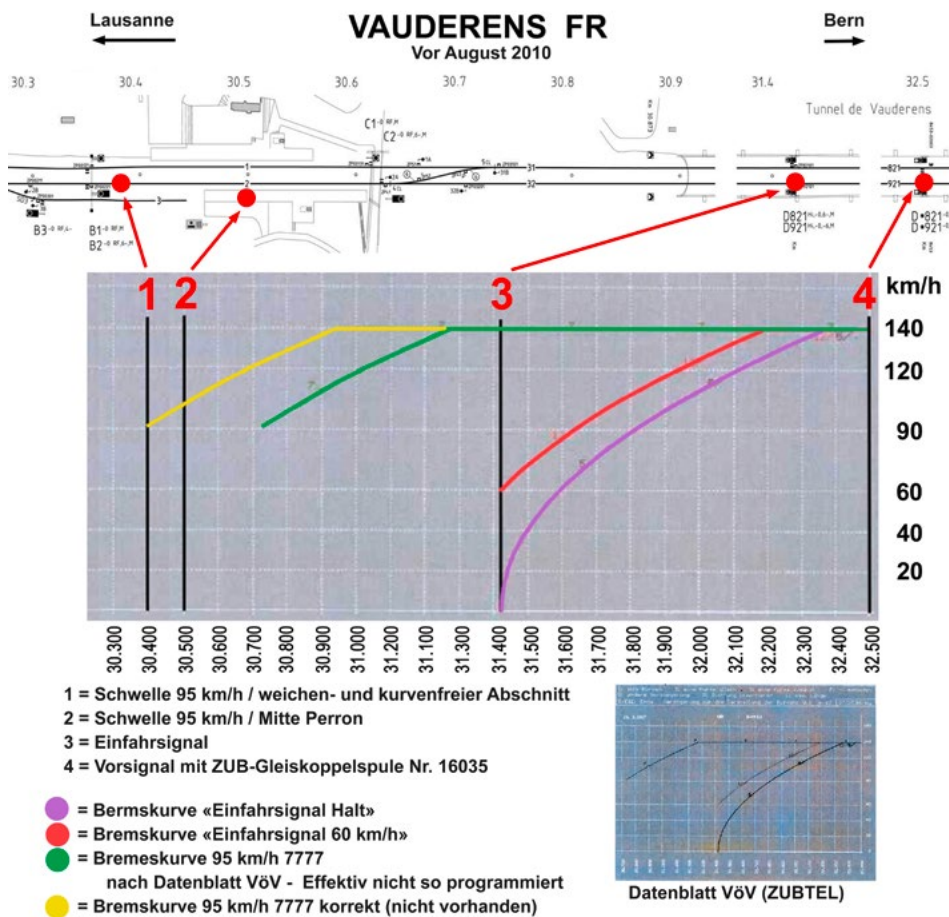
Das Lokpersonal hatte diesen gefährlichen Zustand seit 2005 mit diversen Lokführer-Meldungen gemeldet. Und sogar an einem KVP-Zirkel mit anwesenden Vorgesetzten im April 2009 wurde der Zustand angeprangert. Geschehen ist über all die Jahre nichts, die offiziellen Antworten waren, dass alles in Ordnung sei und das Lokpersonal aufgrund der Anzeige im Führerstand nicht feststellen könne, wie die effektive Programmierung des ZUB sei. Das stimmte leider nicht.

Am 19. August 2010 fuhr ein IC2000 St. Gallen-Genève in Vauderens FR mit 140 km/h ungebremst in eine Kurve, welche für 95 km/h zugelassen war. Es hätte wohl nicht mehr viel gebraucht, bis die Doppelstockwagen gekippt wären.

Sämtliche Meldeprozesse und interne Abläufe haben versagt.

Der Fall wurde nie aufgearbeitet, die Namen aller damals Beteiligten liessen dies auch so erwarten. Seit der Auflösung der alten ZFW wird das Lokpersonal nur allzu oft nicht ernst genommen, was die Meldekultur bis heute negativ beeinflusst. Mangelhafte Prozesse haben verantwortungsvolle Entscheidungsträger abgelöst. Dies konnten wir bis heute nicht korrigieren.

Durch das Sammeln von Meldungen hat der VSLF einen guten Überblick über die Vorkommnisse in allen Bereichen.



Granges-Marnand VD

Am 29. Juli 2013 verstarb unser Kollege Jonathan vom Depot Payerne auf tragische Weise beim Unfall von Granges-Marnand VD.

Die einspurige Nebenlinie wurde mit Selbstabfahrt des Lokführers betrieben, obwohl die Sicherungsanlagen für einen solchen Verkehr in keiner Weise ausgerüstet waren. Zu Ehren von Jonathan wurde zum Zeitpunkt seiner Beerdigung zu einem schweizweiten «Pfiif zum letzten Gruss» aufgerufen, welcher grossen Widerhall fand.

Nach dem Unfall liess die SBB externe Gutachten «Arbeitsumfeld Lokführer» und «Zugbeeinflussung» erstellen.

Der VSLF würdigte dies mit einer ausführlichen Stellungnahme und stellte fest, dass die Interviews für das Gutachten «Lokführer» als nicht repräsentativ bezeichnet werden müssen.

Wertvolle Punkte wurden angesprochen, gelöst wurden sie jedoch nicht.

Nach langjährigen Forderungen und als Folge dieses Gutachtens wurde die Vorschriftenflut von der SBB intern angegangen. Das Ergebnis war die Vorschriften-App, also ein digitales Ordnungssystem, aber keine Verkleinerung der Vorschriftenflut.

Weitere Informationen über Wimmis, Granges-Marnand und das Gutachten «Arbeitsumfeld Lokführer» unter:



Beim Unfall zweier Züge von SBB Personenverkehr in Rafz ZH am 20. Februar 2015 wurde ein Lokführerkollege schwer verletzt und sechs weitere Personen zogen sich leichte Verletzungen zu. Die nicht ideale Signalaufstellung in Rafz war aus Sicht des VSLF mit ursächlich für die Signalverwechslung. Auf unseren Vorschlag hin wurde als Ersatz für die fehlende ZUB-Überwachung bei der Abfahrt über eine Vorschrift die Geschwindigkeit bei der Abfahrt auf 40 km/h begrenzt. Der VSLF hat sich in verschiedenen Gremien immer wieder für eine korrekte Signalaufstellung eingesetzt. Insbesondere die Links/Rechts-Signalaufstellung wurde immer wieder kritisiert und es wurde die Einhaltung der Vorgaben verlangt.

Die gesamten Digitalisierungen der Eisenbahn mit ETCS- und ATO-Systemen (Automatic Train Operation) hat der VSLF immer sehr kritisch begleitet. Im Lauf der Jahre hat sich immer mehr gezeigt, dass die Systeme problembehaftet sind und insbesondere die Versprechen von mehr Kapazität in keiner Form erfüllen. Zudem sind sie sehr teuer und generieren höchstens minime Einsparungen. So hat der VSLF-Newsletter vom Januar 2020, in welchem aufgezeigt wurde, dass im ETCS Level 1 mit 15 km/h in die Bahnhöfe eingefahren werden muss, ein wahres Erdbeben in der Branche ausgelöst. Jeder Lokführer kennt all diese Probleme bestens aus dem Alltag. Die aktuelle Entwicklung zu ATO-Systemen, bei welchen der Zug selbst fährt, aber der Lokführer die Verantwortung trägt, ist eine Pervertierung der Verantwortlichkeit, bringt ökonomisch keinen Mehrwert und die Unattraktivität des Berufs wird zunehmen.

Entwicklung Sozialpartnerschaft

Der VSLF hat sich als verlässlicher Sozialpartner etabliert. Kritik und Forderungen waren immer begründet und nie ideologisch. Wir versuchten immer, das Mögliche zu erreichen und auch die Probleme der Arbeitgeber anzuerkennen.

Aus der Zeit der Staatsbahnen ist der VSLF automatisch bei den ersten GAV-Verhandlungen miteinbezogen und als vollwertiger Sozialpartner anerkannt worden. Ursprünglich nur bei der SBB und der BLS aktiv, ergaben sich die neuen Sozialpartnerschaften bei den neu gegründeten Tochterfirmen automatisch, zumal ohne Sozialpartner nicht verhandelt werden kann.

Bei der SOB war der VSLF nicht Sozialpartner, und nachdem sich viele SOB-Kollegen im VSLF organisiert hatten, hat der VSLF 2007 ein Gesuch für die Aufnahme als Sozialpartner gestellt. Es dauerte ein Jahr, bis wir den GAV mitunterzeichnen konnten.

Der VSLF ist offen für neue Sozialpartnerschaften, so auch z.B. bei den Schmalspurbahnen. Die Initiative muss aber von der Basis kommen, da die Kollegen vor Ort dann auch ihre Sozialpartnerschaft mit ihrem Arbeitgeber weitgehend selbst gestalten und verantworten müssen.

Ein grosses und extrem schwieriges Geschäft war die Sanierung der Pensionskasse der SBB ab 2008. In dieser Thematik zogen die SBB und wir Sozialpartner am selben Strick. Eine Rentnerkasse wurde im Jahr 2000 verworfen und die Folgen waren durch die dadurch entstehende chronische Unterdeckung gravierend. Der Bund, die SBB und die aktiven Versicherten brachten über viele Jahre grosse Opfer zur Sanierung.

Erst zweimal wurden Gesamtarbeitsverträge von den Arbeitgebern gekündigt. Einmal im Frühling 2006 durch Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB AG. Dies im Verlauf der Verhandlungen zum GAV 3 der SBB (2007).

Die zweite Kündigung erfolgte durch SBB Cargo International im Jahr 2022 nach aus unserer Sicht komplett gescheiterten GAV-Verhandlungen. Der VSLF akzeptierte einseitige Verschlechterungen beim unregelmässig arbeitenden Personal nicht, worauf der GAV gekündigt wurde. Vom VSLF verlangte Neuverhandlungen haben alle Parteien abgelehnt und stattdessen einen neuen

GAV mit dem vorherigen Verhandlungsergebnis zusammen unterzeichnet. Da ein vom VSLF einberufenes Schlichtungsverfahren im Sand verlaufen ist, sah sich der VSLF nach langem Zögern dazu genötigt, den neuen GAV doch auch zu unterzeichnen.

Dieser Fall hat deutlich vor Augen geführt, dass auch schlechte Verträge von den anderen Sozialpartnern ohne Not unterzeichnet werden und der VSLF ohne Zögern als Sozialpartner ausgeschlossen wird. Der Ausschluss des VSLF wäre der Weg in die «Opposition» gewesen, welche sehr negative Folgen für alle haben kann.

Eine grosse Belastung für die Sozialpartnerschaft war immer wieder der Lokführermangel. Es ging so weit, dass im Jahr 2020 bei der SBB der Verkehr auf ganzen Linien eingestellt werden musste. Der Traum von automatischen Zügen war ausgeträumt.

Der VSLF hat immer darauf bestanden, dass die Regelungen in Bezug auf die Zeiten und Bandbreiten einzuhalten sind und wir nicht bereit sind, wegen offensichtlicher Managementfehler Mehrleistungen zu erbringen. Einen Einfluss hatte sicher auch das Schiedsgerichtsurteil vom Jahr 2010 wegen Verletzung der Arbeitszeit-Grenzwerte bei SBB Personenverkehr. Es wurde durch uns gewonnen und war ein grosser Erfolg und ein Lehrstück für fehlerhafte interne Verantwortlichkeiten. Viele Kollegen konnten sich daraufhin ihre Mehrarbeitszeit zu 125% auszahlen lassen.

Schiedsgerichte wurden vom VSLF immer wieder angerufen – einmal mit mehr, einmal mit weniger Erfolg, aber nie ungerechtfertigt.

Entwicklung der Verhandlungsgemeinschaft

Mit den weiteren Arbeitnehmervertretern von der «Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV», dem «Kaderverband des Öffentlichen Verkehrs KVöV» und dem «Personalverband transfair» haben wir bei praktisch allen Bahnen eine Verhandlungsgemeinschaft (VG) gebildet. Ziel ist es, gegenüber dem Arbeitgeber geschlossen aufzutreten und die Verhandlungsziele möglichst zu koordinieren.

Die Zusammenarbeit war immer von Hochs und Tiefs geprägt. Die Ziele sind teilweise doch divergent und es geht

auch schlicht um die Mitgliederzahl und die sich daraus ergebenden Möglichkeiten. Lange wurde der VSLF als eher lästiger Juniorpartner betrachtet. Heute übernehmen wir in der VG eine aktive Rolle und gehören zu den Entscheidungsträgern in den Verhandlungen.

Kontakte des VSLF

Neben der eigentlichen Sozialpartnerschaft hat der VSLF auch wertvolle Kontakte in die Politik, zu Verwaltungsräten, zum UVEK, dem BAV, der SUST und der Industrie aufgebaut.

Tiefpunkte

Ein Tiefpunkt in der Sozialpartnerschaft, welcher explizit Denk- und Verhaltensmuster offenbart, war zu Beginn der Coronapandemie zu verzeichnen.

Anfang März 2020 hatten wir mit der VG und der Bahnspitze eine letzte Sitzung vor Ort, bevor das ganze Land am 19. März 2020 in einen nie dagewesenen Lockdown versetzt wurde. Am chaotischen Treffen war nur die Hälfte der Arbeitgebervertreter anwesend, da im Hintergrund mit dem Bundesrat und

weiteren Entscheidungsträgern das Vorgehen für den Bahnverkehr besprochen wurde.

Ganz am Schluss des Treffens wurden wir Sozialpartner aufgefordert, unser Einverständnis für die Aussetzung von Arbeitszeitregeln bis hin zu AZG-Regeln zu geben. Dies im Hinblick auf die völlig unbekanntes Folgen der Pandemie für das Land und die daraus zu treffenden Massnahmen. Die Eisenbahn müsse in jedem Fall fahren.

Dies hiess übersetzt: Ihr Eisenbahner an der Front müsst in jedem Fall den Verkehr aufrechterhalten unter Umgehung aller Regeln, und die Verwaltung zieht sich für lange Zeit und zum Schutz der eigenen Gesundheit ins Homeoffice zurück.

Tatsächlich begann man, ohne uns, über die Bedingungen zu feilschen. Das wahre Gesicht zeigt sich oft in Notsituationen.

Höhepunkte

Eine gefreute Aktion war die Möglichkeit, eine Re 460 Werbelokomotive zu gestalten. Sie war ab 2013 während fast fünf Jahren unterwegs. Design: Stephan Gut.

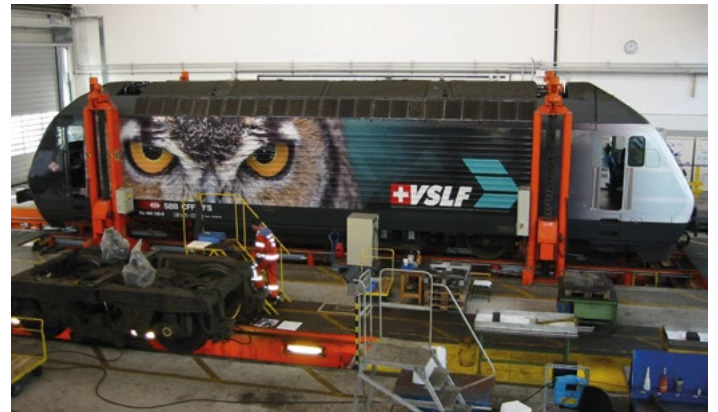
Zukunft

Es war und ist eine Tatsache, dass vom Lokomotivpersonal immer mehr gefordert wird, da wir bei den meisten Bahnen die grösste Personalkategorie sind, an der Basis am meisten verdienen und aufgrund unserer extremen Arbeitszeiten auch am meisten Zulagen generieren. Darum gibt es auch den VSLF. Das Lokpersonal müsste, zumindest im Vergleich zu anderen Löhnen in den Eisenbahnunternehmungen, eine deutlich höhere Entlohnung erhalten.

Eine Tatsache ist auch, dass das Lokpersonal seit jeher nur bedingt geliebt wird. Und somit auch der VSLF. Dies ist wohl dem Umstand geschuldet, dass nur wenige wissen, was diesen Bedarf in der Praxis wirklich ausmacht.

Die Basis des VSLF waren immer das gegenseitige Vertrauen im Verband, das gemeinsame Ziel und auch die Kollegialität. Auf dieser Basis wird es auch in Zukunft gelingen, die Interessenvertretung für das Lokpersonal im Milizsystem professionell zu erbringen.

Das Fundament ist gut und solide. Und das Wichtigste: Das Vertrauen der Basis ist vorhanden. So darf der VSLF weiterhin in eine gute Zukunft blicken. ➡



Exklusives Rechtsschutzangebot für Mitglieder des Verbandes Schweizer Lokomotivführer und Anwärtler (VSLF)

In einem Streitfall ist guter Rat sprichwörtlich teuer. Schon die Kosten für Gericht und Expertise übersteigen schnell einmal die im Raum stehende Streitsumme – es sei denn, Sie haben eine Rechtsschutzversicherung. Mit der CAP haben Sie erfahrene Spezialistinnen und Spezialisten an Ihrer Seite, die sich für Ihr Recht einsetzen.

Mit unserem Privat- und Verkehrsrechtsschutz privaLex® gehen Sie auf Nummer sicher. Zusätzlich können Sie den Baustein Multi Risk abschliessen. Damit sind Sie ebenfalls gegen Risiken wie Cyber Risk, Inkasso, Baurecht, Schulrecht, Todesfall oder Kindes- und Erwachsenenrecht geschützt. Sicher ist sicher.

Wir übernehmen für Sie folgende Kosten:

- Honorare für Anwältinnen und Anwälte
- Prozessentschädigungen
- Gerichts- und Untersuchungskosten
- Strafkautionen
- Kosten für Expertisen
- Mediationskosten
- Reisekosten für Gerichtsverhandlungen
- Übersetzungskosten

Anmeldung Privat- und Verkehrsrechtsschutz privaLex®

Einpersonenversicherung

<input type="checkbox"/> Mieter:in	CHF 184.70 statt 369.50 / Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 165.50 / Jahr
<input type="checkbox"/> Eigentümer:in einer selbstbewohnten Liegenschaft an der Wohnadresse*	CHF 222.50 statt 416.80 / Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 203.30 / Jahr

Mehrpersonenversicherung

<input type="checkbox"/> Mieter:in	CHF 220.60 statt 441.20 / Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 196.50 / Jahr
<input type="checkbox"/> Eigentümer:in einer selbstbewohnten Liegenschaft an der Wohnadresse*	CHF 258.40 statt 488.50 / Jahr	<input type="checkbox"/> ohne Multi Risk CHF 234.30 / Jahr

Ihre Vorteile

- ✓ Günstige Prämien: bis 50% Spezialrabatt
- ✓ Geldleistungen bis CHF 750 000.– pro Schadenfall
- ✓ Weltweite Deckung

* Sie sind Eigentümer:in weiterer Liegenschaften (z.B. Ferienhaus, Zweitwohnung, nicht selbstbewohnte Liegenschaft)? Dann melden Sie sich bitte direkt bei der CAP Rechtsschutz (T 058 358 09 00, underwriting@cap.ch), damit wir Ihnen ein entsprechendes Angebot unterbreiten können.

Vertragsdauer: 1 Jahr, mit jährlicher, stillschweigender Erneuerung, wenn nicht 3 Monate vor Verfall gekündigt wird.
Zahlbar: Jährlich im Voraus

0000410

Gültig ab (frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP)	Mitgliedschafts-Nr.
Name / Vorname	Geburtsdatum
Strasse / Nr.	PLZ / Ort
Telefon / Mobil	E-Mail

Ich bin Mitglied des Verbandes Schweizer Lokomotivführer und Anwärtler VSLF und habe die Allgemeinen Bedingungen (AB) privaLex® Rechtsschutz für Privatpersonen, Selbständigerwerbende und Kleinunternehmende, die Allgemeinen Bedingungen Immobilienrechtsschutz sowie die entsprechenden Kundeninformationen auf cap.ch gelesen.

Es gelten die AB privaLex® Rechtsschutz für Privatpersonen, Selbständigerwerbende und Kleinunternehmende, Ausgabe 09.2023, sowie die AB Immobilienrechtsschutz, Ausgabe 09.2021. Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit des VSLF wird ausschliesslich über die Grunddeckung des VSLF gewährt. Ihre Daten werden absolut vertraulich behandelt. Bei der Bearbeitung und Aufbewahrung von Personendaten beachten wir die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG) und seiner Verordnung. Die Daten werden nur für die gewünschten Zwecke genutzt (z.B. Erstellen einer Offerte / Police oder Zustellung von Unterlagen) und nicht an Dritte weitergegeben. Wir behalten uns aber vor, Ihre Daten im Zusammenhang mit Produkteoptimierungen und für interne Marketingzwecke zu bearbeiten. Sie haben ein Recht auf Auskunft sowie unter bestimmten Voraussetzungen ein Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung Ihrer elektronisch gespeicherten Daten. Weitere Informationen, auch zu weiteren Nutzungen und Empfänger:innen Ihrer Daten und zu Ihren Rechten, finden Sie in unserer Datenschutzerklärung (cap.ch/privacy).

Ort / Datum	Unterschrift
-------------	--------------

Einsenden an: CAP Rechtsschutz | Postfach | 8010 Zürich
Kontakt: T 058 358 09 00 | underwriting@cap.ch

AFAS – nur eine Zwischenstation?

AFAS: Die SOB will eine Vorreiterrolle beim automatischen Fahren einnehmen. Energie- und Zeiteinsparungen sollen die Motivation sein, doch bei genauerem Betrachten beschleicht einen ein anderer Verdacht.

Michael Däscher, Lokführer

Ab Herbst 2024 startet bei der SOB für ein Jahr der Probetrieb mit AFAS, dem automatischen Fahrassistenzsystem, auf kommerziellen Zugfahrten, auf der Linie der S31 zwischen Arth-Goldau und Biberbrugg. Siehe VSLF-Newsletter vom 17.07.2024.

Was gut für die Energie- und Zeiteinsparung sein soll, hinterlässt bei mir einige offene Fragen im Hinblick auf meine berufliche Zukunft.

Die Argumentation mit der Energie- und Zeiteinsparung erscheint mir nämlich nur die halbe Wahrheit.

Im Jahr 2019 wurde anlässlich der 45. Schienenfahrzeugtagung in Graz, in der Eisenbahn-Revue 6/2019, zum Thema ATO GoA2 euphorisch verkündet: «Eine neue Lokomotivführerkategorie, die nicht mehr 14 Monate Ausbildung braucht, sondern nur mehr zwei, wird kommen.»

In einer (im Internet frei zugänglichen) Präsentation an genau dieser Tagung ist ausserdem Folgendes zu lesen:

«Mittelfristig muss ein sehr hoher Grad der Automatisierung erreicht werden.

Zusätzliche Effizienzgewinne müssen realisiert werden.»

Heute schreiben wir das Jahr 2024, aus ATO wurde AFAS und die Energie- sowie die Zeiteinsparung stehen im Vordergrund. Die 2019 gemachten Äusserungen über die neue Lokomotivführerkategorie hinterlassen bei mir aber bis heute einen schalen Beigeschmack.

Wurde die damalige Version mit dem Lokführer light tatsächlich verworfen, oder wird uns einfach die halbe Wahrheit verschwiegen?

Einerseits ist unser Beruf in den letzten Jahren monotoner geworden, unter anderem wegen der abnehmenden Fahrzeugvielfalt. Andererseits aber auch anstrengender, beispielsweise durch Arbeitszeiten bis zu fünf Stunden am Stück. Eine Überwachungstätigkeit wie bei AFAS trägt sicher nicht zur Steigerung der Abwechslung bei. Auch das Gefühl, am eigenen Ast zu sägen, hält sich hartnäckig.

Meine Motivation, die Verantwortung für die Fahrt dieses Systems zu übernehmen, hält sich unter Anbetracht dieser Aspekte in engen Grenzen. Ebenso be-

stand nicht nur bei mir wenig Anreiz, offene Touren zu übernehmen, solange für AFAS-Testfahrten anderes Lokpersonal eingebunden wurde.

Das Projekt AFAS im Namen der Energie- und Zeiteinsparung ist die eine Seite. Aber jeder Lokomotivführer mit einem Funken Berufsstolz fährt von sich aus schon so effizient und so pünktlich wie möglich, sofern es die Sicherheit zulässt. Die Werkzeuge dazu nutzen wir ja bereits!

Die Vorstellung jedoch, Wegbereiter zu sein für die 2019 erwähnte Lokomotivführerkategorie, ist schlecht für die Motivation, und es beschleicht einen das Gefühl, für dumm verkauft zu werden.

Was werden die nächsten Schritte sein? Folgt wieder ein neues Projekt, mit einem neuen Namen und mit neuen Zielen? Stehen wir dereinst vor der Entscheidung, für weniger Lohn zu arbeiten oder den Beruf zu wechseln?

Wahrlich keine beruhigende Vorstellung. Nicht nur, wenn man mitten im Erwerbsleben steht und familiäre Pflichten hat. ➤

Durchrutschwege

Technikgruppe

Je mehr Züge und je kürzer die Blockabstände, desto mehr kommt es zu Situationen wie auf dem Foto.

Da nur ein Achszähler vorhanden ist, könnte der ICE problemlos 3–4 Meter in den Bereich vor dem roten Signal hinausragen.

Trotz Durchrutschwegen wird die Zugüberwachung immer restriktiver. Bei Blocksignalen wie auf dem Foto hat man dagegen keinen Durchrutschweg.

Aber es hat auf jedem Zug noch einen Lokführer, der die Signale beachtet und vorsichtig und verantwortungsvoll arbeitet. Das hilft der Sicherheit.

Bild: Einfahrt Bern von Wankdorf her. ➤



Im internationalen Güterverkehr kommt es immer noch vor, dass die einzelnen Länder ihre eigenen Regeln haben, was die Zugschlusskennzeichnung bei den Güterzügen betrifft.

Christof Graf Vorstand VSLF, Leiter BLS

Lange reichte in der Schweiz eine Zugschlussstafel oder Zugschlusslampe. Seit einiger Zeit sind deren zwei nötig. In Deutschland waren schon immer zwei Zugschlussstafeln an Güterzügen Standard. Crossrail fährt heute schon bei einigen Zügen mit zwei Zugschlusslampen durch Europa.

Durchfährt jedoch ein Zug aus Frankreich im Transit die Schweiz, so müssen bei diesem in Muttenz die zwei gelben Zugschlussleuchten nach französischen Vorschriften durch zwei Zugschlussstafeln nach Schweizer Vorschriften ausgetauscht werden. Diese bleiben dann bis an die südliche Grenze in Chiasso, Luino oder Domodossola am Zug.

Dort werden sie wieder durch zwei Zugschlussleuchten nach italienischen Vorschriften ausgetauscht. Zusätzlich kommt noch bei Güterzügen aus Frankreich hinzu, dass diese unabhängig vom Gewicht generell in der Bremsstellung «G» verkehren. So müssen also bei allen Zügen aus Frankreich, welche weiterhin durch die Schweiz verkehren, in den Grenzbahnhöfen die französischen Zugschlusslampen und je nach Gewicht sämtliche Bremsen einheiten umgestellt

werden. Dies wird durch einen Visiteur oder das Lokpersonal erledigt.

Solche simplen Gegebenheiten wie Zugschlusssignale zeigen, dass Regulierungen im internationalen Güterverkehr auch in der heutigen Zeit, welche von Digitalisierungen und Automatisierungen geprägt ist, nicht immer ganz einfach sind. Andererseits ist so noch ein Stück Eisenbahnromantik von früher geblieben, ähnlich dem Vierkantschlüssel, welcher aber immer mehr durch andere Schliesssysteme abgelöst wird. ➡



Schweizer Eisenbahnkalender 2025

- Format XXL 50cm x 34cm
- Offsetdruck mit bester Bildqualität
- Spiralbindung mit Wandaufhängung
- 13 farbige Bilder aus der Schweiz
- 12 verschiedene Fahrzeugtypen
- 12 verschiedene Bahnunternehmen
- 1 Zusatzblatt mit detaillierten Hintergrundinformationen
- Preis inkl. Versand innerhalb der Schweiz 36.50 SFr
- Versand in weitere Länder auf Anfrage möglich

Zu bestellen bei:
Daniel Schärer
079 800 67 33
dani_e189@sunrise.ch

Die Anlage ist konform: Ein Exkurs in die Funktionsweise von SBB Infrastruktur

Immer häufiger werden althergebrachte Regelungen zwischen Stellwerken, Gleisgeometrie, Signalen und den RADN-Fahrplanunterlagen bunt durcheinandergemischt und verknüpft. Das Ergebnis sind viele Spezialfälle und eine laufend defensivere Fahrweise. Sekunden und Minuten werden nicht gewonnen, sondern verloren. *Von Simon Steinmann, Co-Präsident VSLF Ostschweiz und Hubert Giger, Präsident VSLF*

Seit der RADN-Änderung vom 19.11.2023 hat der Bahnhof Olten bei der Einfahrt von Dulliken her eine abgestufte Geschwindigkeit 125–90 km/h.

Bild 1: Man erhält am Einfahrsignal, bei dem das Vorsignal für den nächsten Einfahrabschnitt wie bisher höchstens Fahr-begriff 5 / 90 km/h signalisiert, eine «Warnung 90» und fährt bei «Freier Fahrt» mit 125 km/h über die erste Weiche.

Nun hat man als Lokführer die korrekte Erwartungshaltung, dass man bis zum nächsten Hauptsignal Zeit hat, um die signalisierte Geschwindigkeit 90 km/h zu erreichen.

Bild 2: Nach etwa halber Distanz zum Einfahrabschnittssignal folgt eine «Merktafel für die Änderung der Höchstgeschwindigkeit», wo die abgestufte Geschwindigkeit 90 gemäss RADN beginnt.

Bild 3: Erst rund 200 m später folgt dann wie erwartet das Einfahrabschnittssignal, welches wie bisher «Ausführung 90» anzeigt.

Unten ist die Situation in einem Ausschnitt des Übersichtsplans von Olten dargestellt. Das Problem besteht nur bei der Fahrt nach Olten, bei der Fahrt über die Verbindungslinie VL wird bereits ab Einfahrsignal auf 90 km/h heruntersignalisiert.

Das ist aus Sicht des Lokpersonals störend. Es ist eine weitere Verkomplizierung und mögliche Falle. Hier werden die zwei Systeme Aussensteuerung und Innensteuerung vermischt, die grund-



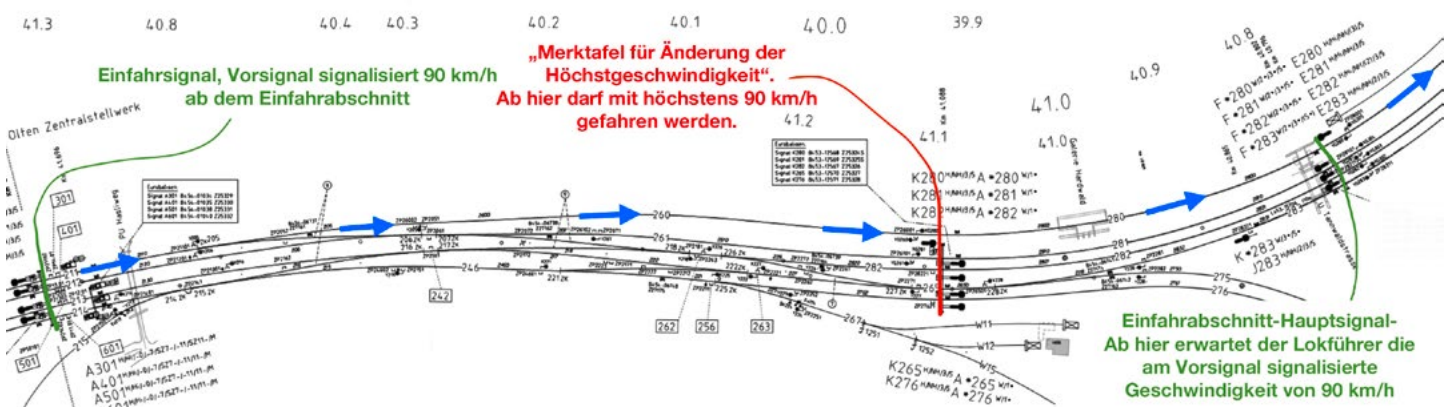
Bild 1 - Einfahrsignal, Vorsignal signalisiert 90 km/h ab dem Einfahrabschnitt



Bild 2 - «Merktafel für Änderung der Höchstgeschwindigkeit». Ab hier darf mit höchstens 90 km/h gefahren werden.



Bild 3 - Einfahrabschnitt-Hauptsignal. Ab hier erwartet der Lokführer die am Vorsignal signalisierte Geschwindigkeit von 90 km/h.



sätzlich nicht vermischt werden sollten. Normalerweise ist die Innensteuerung (RADN) immer grösser als die Aussensteuerung (Signale).

Entweder signalisiert man «freie Fahrt» und senkt die Geschwindigkeit mit Merktafeln. Oder man gibt eine maximal mögliche Geschwindigkeit vor und signalisiert bei Bedarf herunter.

Eine Konstellation, dass man an einem Vorsignal eine tiefere Geschwindigkeit signalisiert bekommt, die man jedoch bereits nach der halben Entfernung zum korrespondierenden Hauptsignal bei einer «Merktafel für Änderung der Höchstgeschwindigkeit» erreichen muss, ist keine intelligente Lösung.

Einmal mehr wurde eine Lokführerfalle installiert.

Wir forderten SBB Infrastruktur dazu auf, diese Situation zu korrigieren.

Von den Verantwortlichen von SBB Infrastruktur erhielten wir am 20.12.2023 eine Rückantwort:

«Wir haben die Situation bei der Einfahrt in Olten von Dulliken in der Plattform Signalisierung PlaSi besprochen. Aus Sicht der Infrastruktur und der PlaSi ist die Signalisierung konform.

- Aufgrund der Ergebnisse routinemässiger Kontrollen der Gleisgeometrie wurde die Geschwindigkeit über eine abgestufte Bahnhofsgeschwindigkeit angepasst.
- Das Einfahrtsignal zeigt den Fahrbegriff 1 und das Vorsignal kann W, Fb2*, Fb3* oder Fb5* ankündigen.
- Das Hauptsignal zeigt «freie Fahrt», und der Lokführer muss die Geschwindigkeit im RADN beachten, d.h. beispielsweise die abgestufte Bahnhofsgeschwindigkeit 120 km/h für die Reihe R ab der ersten Weiche und dann 90 km/h ab der Km-Tafel.
- Die nächste Signalstaffel bei Km 40.796 signalisiert höchstens den Fahrbegriff Fb5. Obwohl die Signalstaffel schon im Bereich mit 90 km/h steht, wird die 90 km/h bei dem Vorsignal angekündigt, was richtig ist.
- Mit dem Stellwerkersatz (IBN 2031) wird die Signalisierung mit Signal-system N umgesetzt werden. Die Einfahrt wird dann mit M signalisiert. Da die heutige Situation regelwerkskonform ist, wird sie bis zur IBN des neuen Stellwerks so belassen.»

Einschätzung VSLF:

Wir bedauern, dass die von uns vorgebrachten Bedenken nicht aufgenommen wurden. Wenn man aus der nach Innensteuerung (Fb 1 = RADN) vorgegebenen Geschwindigkeit an eine Ankündigung kommt, hat man das «Recht», bis zum dazugehörigen Hauptsignal die Verzögerung auszuführen. Dass in dieser Situation einfach eine zweite Geschwindigkeitsschwelle vorgelagert wird, ist zwar nirgends explizit verboten, aber es widerspricht einer sauberen Arbeitshygiene und klaren Arbeitsprozessen, dass man immer nur einen Befehl ausführt und nicht zwei miteinander kombiniert.

Leider wird seit Langem die Innen- und Aussensteuerung vermischt und verknotet.

Man erwähnt, die Signalisierung sei konform. Sie wird von anderen Stellen auch als «speziell» beschrieben. Wir bezeichnen sie als «nicht sauber». Und nein, sie ist nicht konform, sondern sie ist «nicht verboten». (Ob sie notwendig ist, lassen wir hier offen.)

Wir stellen fest, dass die betroffenen Kunden von Infrastruktur, also die Lokführer, bei der PlaSi nicht vertreten sind (die PeKo war beim Entscheid nicht anwesend). Infra, welche die meisten Personen stellt, ist wohl bestimmend. Allen Teilnehmern ist gemeinsam, dass sie kein direktes Interesse an unkomplizierten, klaren und simplen Vorgaben für klare Arbeitsabläufe im Führerstand haben. Dies betrifft direkt die Sicherheit. OneSBB sehen wir anders.

Nun, wir werden damit leben müssen, wir haben ja keine andere Wahl. Solche Spezialfälle laufen einer gewünschten Operabilität der Infrastruktur entgegen. Wir als Fahrpersonal haben gelernt, uns gegen «Abschüsse» (Zwangsbremssungen) abzusichern.

Bei mehreren Geschwindigkeitsschwellen wählen wir nicht nur die tiefere, sondern gleichzeitig auch die erste, auch wenn an dieser Stelle noch schneller gefahren werden dürfte. Das Ziel von Infrastruktur, durch immer mehr Geschwindigkeitsschwellen die Fahrt zu beschleunigen, wird nicht gelingen. Im Gegenteil.

Bei Interesse sind wir gerne bereit, die Problemstellungen vertieft zu erläutern und Lösungen zu präsentieren. Auch vertreten wir die Meinung, dass das Lokpersonal direkt ein Vetorecht für solche Entscheide haben muss.

Würdigung

Es ist stossend, wie das Vorgehen bei der Erstellung sicherheitskritischer Infrastruktur geregelt ist. Zu Zeiten der «alten» Bundesbahn gab es damals noch die OLF (Oberlokomotivführer). Ein Ingenieurstudium (Elektro oder Maschinenbau) war für diese Funktion Pflicht. Diese OLF hatten, was die Aufstellung von Signalen angeht, ein umfassendes Vetorecht.

Im Depot Romanshorn findet sich noch ein altes Signalmodell aus Holz, mit welchem jeweils die Sichtbarkeit der Signale vor Ort überprüft wurde. Ohne die Zustimmung der OLF durfte die Infrastruktur nicht gebaut werden.

Und heute? Es hat ganz den Anschein, als wolle die SBB wirklich alles daran setzen, dass errechnete Signalaufstellungen und «Blechtafel-Geschwindigkeitsschwellen» auf jeden Fall in die Tat umgesetzt werden. Die SBB Zugführung ZFR ist minimal eingebunden, der Entscheid erfolgt im Konsens, und ein negativer Entscheid eskaliert einfach an die nächsthöhere Stufe, die noch weniger Interesse an einer Bauverzögerung hat als die PlaSi selbst und wo der Einfluss von ZFR gar nicht mehr vorhanden ist.

Es werden immer alle Regeln eingehalten, sind es doch die Regeln, welche von Infrastruktur selbst eingegeben und im Gremium «Regelwerk Technik» RTE selbst genehmigt werden. Dass ein direkter Vertreter des Lokpersonals ein Vetorecht hat, ist uns nicht bekannt.

Das Lokpersonal kompensiert auch weiterhin durch Vorsicht und Erfahrung die verschiedensten Spezialitäten und Unzulänglichkeiten im täglichen Eisenbahnbetrieb. Wenn dies an einer Stelle einmal nicht reichen sollte ... Der VSLF unterstützt dich.

Schreiben VSLF an SBB Infrastruktur

Der VSLF hat aus Unzufriedenheit mit der netzweiten Signalisierung im Februar 2024 die Leitung SBB Infrastruktur angeschrieben und Aufnahme in die Plattform Signalisierung PlaSi verlangt.

Dies in erster Linie wegen der Signalaufstellung wie auch der sich daraus ergebenden zusammenhängenden Vorgaben zu Fahrgeschwindigkeiten und deren Darstellung.

An den seit 2001 stattfindenden Treffen mit SBB Infrastruktur im Rahmen der

«Koordinationsitzung Signalisierung» werden kaum Grundsatzfragen besprochen und höchstens indirekt entgegengenommen.

Wir stellen fest, dass die Sicht des anwendenden und ausführenden Fahrpersonals für eine logische, einheitliche und handhabbare Arbeitsweise in der Signalisierung kein Gewicht hat und nicht berücksichtigt wird.

Offenbar haben auch die Fachführung ZFR (SBB PP), die Spezialisten Signalisierung (SBB PP) wie auch die Vertreter der PeKo ZFR keine Möglichkeit, die Sicht des Lokpersonals konsequent einzubringen und angemessen zu vertreten.

Aus diesem Grund verlangte der VSLF von SBB Infrastruktur den Einbezug des Lokpersonals durch den VSLF in die PlaSi mit einem Vetorecht bei einseitigen Entscheiden.

Damit würden eine netzweite logische, einheitliche und handhabbare Signalisierung und Vorgaben zu Geschwindigkeiten mehr Gewicht erhalten, um eine vorausschauende und sichere Fahrweise zu garantieren.

Wir gaben zu bedenken, dass durch schlechte Signalisierungsvorgaben und die daraus folgenden Zwangsbremungen eine sehr defensive und langsamere Fahrweise stark forciert wird.

Damit werden errechnete minimale Zeitgewinne negativ kompensiert, wenn nicht sogar vernichtet. Zumal es einer einheitlichen und somit planbaren Fahrweise des Lokpersonals durch I-B entgegenwirkt.

Antwort von SBB Infrastruktur

SBB Infrastruktur wies in ihrer Antwort vom März 2024 darauf hin, dass in der Plattform Signalisierung PlaSi sechs EVU, die Personalkommission PeKo und die Infrastruktur vertreten sind und Entscheidungen grundsätzlich im Konsens gefällt werden. Die Vertreter werden nicht durch Infrastruktur bestimmt und es liegt in der Verantwortung des jeweiligen EVU und der Personalkommission, ihre Vertreter zu wählen.

Der VSLF bedauert, dass der Einbezug nicht ermöglicht wurde und der VSLF als unabhängige Organisation wichtige und neutrale Positionen nicht einbringen kann. ➡

Zunehmende Probleme mit ETCS L1 LS (Teil 1)

Fehlende Bildschirmanzeige im ETCS L1 LS – und die Konsequenzen
Technikgruppe VSLF

Im VSLF-Newsletter Nr. 812 vom 17. Mai 2024 informierte der VSLF über die Fehlprogrammierung von Balisen im ETCS L1 bezüglich des Nachschaltens von Signalen.

Am 22.07.2024 um 07:28 Uhr schrieb uns die SBB:

Hallo Raoul

Der VSLF hat sich betreffend der Programmierung von Balisen im ETCS L1 an SP gewandt. Inzwischen haben wir den Sachverhalt mit (I-NAT-BST) geklärt.

Im ETCS-Netz-Rollout wurden die Balisen so programmiert, dass bei einer Geschwindigkeits-Tiefhaltung die vorhandene Überwachung bei ETCS-BL3-Fahrzeugen nicht angezeigt wird. Dieses Problem wurde 2021 erkannt und wird im Projekt «Rollout Optimierung ETCS L1 LS schweizweit» behoben. Das konkrete Problem in Killwangen wurde priorisiert und wird bis Ende Juli 2024 für die Signale 93R, F**83 und E*88 korrigiert. Danach wird dort die Tiefhaltung auf dem DMI wieder angezeigt. Die Verständigung der Lokführer erfolgt über die Fachführung ZFR in Abstimmung mit I-NAT.

Freundliche Grüsse

Betriebssicherheit

Produktion Personenverkehr / Sicherheit, Qualität und Umwelt

Am 22.07.2024 um 07:28 Uhr schrieb der VSLF:

Guten Tag

Vielen Dank für die Information.

Da sich das Lokpersonal nicht darauf verlassen kann, ob bei einem Nachschalten von Signalen bei einer Tiefhaltung die Befreiung der Sicherheitsüberwachung im ETCS Level 1 LS angezeigt wird oder nicht, wird es sich aus Gründen des Selbstschutzes vor arbeitsrechtlichen Konsequenzen für die zurückhaltendere, sicherere Variante entscheiden.

Die Fahrzeitverluste werden ja neu durch Verlängerung der Fahrzeiten in der gesamten Schweiz kompensiert. Somit haben wir alle kein Problem damit.

Da die Anzeige von Geschwindigkeiten in der linken Spalte im ETCS L1 LS nur zu oft einer nicht nachvollziehbaren Logik entspricht und letztlich keine verlässliche Information darstellt, empfiehlt es sich grundsätzlich, diese nicht zu beachten, um sich selbst zu schützen. Die Fahrzeitverluste hat nicht das Lokpersonal zu beantworten.

Beste Grüsse

Zunehmende Probleme mit ETCS L1 LS (Teil 2)

Projekt Optimierung ETCS L1 LS SBB Infra
Technikgruppe VSLF

Projektziel:

Mit dem Projekt «Optimierung ETCS L1 LS» wird die Geschwindigkeitsüberwachung eines Zuges unter dem Zugsicherungssystem ETCS L1 LS optimiert. Das Projekt beinhaltet hauptsächlich die Anpassung der ETCS-Daten an ca. 11 000 Zugbeeinflussungspunkten. Da die Umsetzung auf dem ganzen optisch signalisierten Streckennetz der SBB erfolgt, verhält sich nach Projektende die Hintergrundüberwachung überall gleich. Eine defensive Fahrweise ist dann nicht mehr notwendig. Dies wirkt sich positiv auf die betriebliche Leistungsfähig-

keit unter Beibehaltung des heutigen Sicherheitsstandards aus.

Zeitdauer: Das Projekt von SBB Infrastruktur wird bis Ende 2028 alle relevanten Zugbeeinflussungspunkte (Balisen) optimieren.

Technikgruppe VSLF

Wir fassen zusammen: Aufgrund der restriktiven Programmierung von Bremskurven und nicht praxistauglichen Anzeigen muss zum Teil sehr langsam gefahren werden. Die Kollegen in den

Betriebsleitzentralen können davon erzählen, was die Konsequenzen sind. Nun versucht man über vier Jahre, die Probleme zu verkleinern, in der Hoffnung, dass man den bereits schlechteren Zustand von vorher erreichen könne. Die Kosten werden gross sein, der Nutzen

mässig. Die Parameter bestimmt offenbar die Schweiz nicht selbstständig. Bis in ein, zwei Jahren hat sich das Lokpersonal an die sehr defensive Fahrweise gewöhnt respektive gewöhnen müssen, denn Zwangsbremungen gehen immer auf die eigene Kappe und

werden durch die Vorgesetzten geahndet. Folglich hilft nur, die Fahrzeiten der Züge zu verlängern und zusätzliche Gleise zu bauen, ohne mehr Züge fahren zu lassen. Sehr hohe Kosten für weniger Kapazität und kein bisschen mehr Sicherheit. ➤

Zunehmende Probleme mit ETCS L1 LS (Teil 3)

Hubert Giger, Lokführer SBB P Zürich

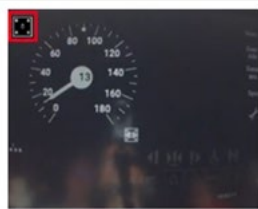
Die Problematik der wirren Anzeigen in der linken Spalte am ETCS-Bildschirm, welche manchmal Gültigkeit haben, manchmal informativ sind und manchmal gar nicht erscheinen, ist bekannt (siehe Teil 1 und Teil 2). Es führt zu immer defensivem Fahren. Und es ist ein Schritt mehr, dass der Lokführer keine Übersicht mehr hat, was überhaupt überwacht wird und wie folglich zu fahren ist.

Der grosse Paukenschlag kam mit der Information Anfang August 2024, dass

Ausgangslage 2:

- Restriktivste überwachte Geschwindigkeit innerhalb der Fahrerlaubnis (LSSMA) «0»
- Am DMI wird **keine** Befreiungsgeschwindigkeit (RS) angezeigt

→ Fahrt erlaubt mit v_{max} 15 km/h



weise verheerend oder auch egal; es löst jedenfalls massive Fahrzeitverluste aus. Das Problem ist bereits jetzt so gross, dass von Seiten EVU auf Meldungen von Infrastruktur wegen Fahrzeitverlusten bei den betroffenen Fahrzeugen gar nicht mehr eingegangen wird.

Offenbar sollen die Franzosen verlangt haben, dass diese Vorgabe ohne Anzeige auf dem Bildschirm in die neuste Softwareversion aufgenommen wird. Die zu erwartenden Probleme hat man in der Schweiz offenbar nicht antizipiert. Jetzt sind die Probleme im Alltag angekommen und es zeigt sich einmal mehr, dass die Arbeit des Lokpersonals draussen in der Praxis den regulierenden Stellen nicht bekannt ist.

Eigentlich müsste man von einem Super-GAU sprechen, wäre es nicht mittlerweile allen Anwendern in der Praxis gleichgültig. Gezwungenermassen. Gegen programmierte Technik kann man nicht opponieren und schlussendlich gibt es mehr Arbeitszeit. Infrastruktur versteckt sich hinter dem BAV und das BAV hinter Europa. Fazit: Verantwortlich ist niemand. Aber: Die neuen europäischen Sicherheitssysteme halten nicht im Ansatz, was man versprochen hat. Wenn du merkst, dass du ein totes Pferd reitest – steige ab! Es ist Zeit, Entscheide für die Zukunft zu treffen.

Wer an die aktuellen, hilflosen Versprechen glaubt, dass man mit Softwarekorrekturen und neuen Balisen die Probleme lösen kann, wird schon bald bitter enttäuscht werden. Erstens schwächt man die Betriebsbehinderungen nur ab, und es sind ja erst ein paar Prozent der Fahrzeuge mit den Problemsystemen ausgerüstet. Mit jedem neuen ETCS-only-Fahrzeug gehen Fahrzeitreserven verloren und die Betriebsstabilität sinkt.

Wir haben bei der Eisenbahn schon viele traurige Dinge erlebt. Aber das ist ein neuer Tiefpunkt. Aus Erfahrung wissen wir, dass es sicher noch Luft nach unten hat. Im mit Geld überschwemmten Eisenbahn-See hat es genügend Platz, damit noch mehr Technik-Leichen an die Oberfläche kommen können.

Wir warnen seit über zehn Jahren vor diesen Entwicklungen, leider zeigt sich immer deutlicher, dass wir richtig liegen. ➤

7 A1

P 20462766
Befreiungsgeschwindigkeit (RS) mit BL3 SRS 3.6.0 im L1LS

1 Befreiungsgeschwindigkeit (RS) mit BL3 SRS 3.6.0

1.1 Ausgangslage

Ab Mitte August 2024 werden die ersten RABe 512 mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 kommerziell zum Einsatz kommen.

Mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 wurde gegenüber der ETCS BL3 SRS 3.4.0 eine signifikante Änderung in der fahrzeugseitigen Überwachungs- und Anzeigephilosophie auf dem DMI umgesetzt.

Die Übergänge zwischen Überwachung der Höchstgeschwindigkeit (Ceiling Speed Monitoring «CSM»), Überwachung der Zielgeschwindigkeit (Target Speed Monitoring «TSM») und Überwachung der Befreiungsgeschwindigkeit (Release Speed Monitoring «RSM») hängen nicht mehr hauptsächlich von der Distanz zu einem Ziel ab, sondern von der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit.

Dies kann dazu führen, dass bei Fahrzeugen mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 die Befreiungsgeschwindigkeit nicht immer angezeigt wird.

die zwingend notwendige und zu beachtende Befreiungsgeschwindigkeit bei Halt zeigenden Signalen neu nicht mehr angezeigt wird. Also genau genommen: teilweise schon und teilweise nicht. Die Konsequenz ist die neue Vorschrift, dass immer mit 15 km/h an ein Halt zeigendes Signal gefahren werden muss. Da die Anzeige nicht mehr erscheint, weiss man auch nicht, wann man zu bremsen hat, und beginnt darum schon nach dem Vorsignal, direkt und unabhängig von der Distanz 15 km/h zu erreichen. Bei langen Einfahrten ist dies je nach Sicht-

Flottenmanagement

IR Dosto Befreiungsgeschwindigkeit

Befreiungsgeschwindigkeit mit BL3 SRS 3.6.0 im L1LS

Seit Mitte August 2024 werden die ersten IR Dosto mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 kommerziell eingesetzt. Mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 wurde gegenüber ETCS BL3 SRS 3.4.0 (erkennbar am Piktogramm im Führerstand) eine signifikante Änderung in der fahrzeugseitigen Überwachungs- und Anzeigephilosophie auf dem DMI umgesetzt. Dies kann dazu führen, dass bei Fahrzeugen mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 die Befreiungsgeschwindigkeit nicht immer angezeigt wird. In einem solchen Fall ist die Fahrt nur mit 15 km/h erlaubt.



Piktogramm «Softwareupdate»

Beim beschriebenen Systemverhalten der Anzeige auf dem DMI mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 handelt es sich in erster Linie um ein ergonomisches Anzeigeproblem, die Überwachung «auf ein Halt zeigendes Signal» erfolgt weiterhin sicher. Grundlage: P 20462766, Betriebsvorschrift SBB Verkehr (7 A1) ETCS Ergänzungen und Zusatzinformationen.

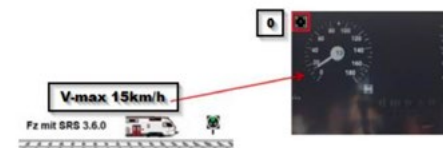


Abbildung DMI

E-Mail vom Oktober 2024 an das Lokpersonal:

Falsche v_{max} Überwachung Reihe N Winterthur–St. Gallen

Guten Tag zusammen

Am 29. September 2024 wurden die Bahnhof-, Strecken- und Kurvengeschwindigkeiten für die Reihe N auf der Strecke zwischen Winterthur und St. Gallen angepasst und über die V-App kommuniziert.

Dank eingehender Meldungen wurde jedoch festgestellt, dass die angegebenen Geschwindigkeiten nicht korrekt sind.

Fahrtrichtung Winterthur–St. Gallen:

Von Schneit nach Elgg wird eine Geschwindigkeit von 140 km/h überwacht, anstelle der 145 km/h. Die Ausfahrt des Bahnhofs Gossau in Richtung St. Gallen wird mit 125 km/h überwacht, statt der vorgesehenen 135 km/h. Die zuständigen Stellen sind involviert und werden die notwendigen Anpassungen vornehmen.

Ich wünsche gute und «abschussfreie» Fahrt.

Beste Grüsse

Seit vielen Jahren hat man den Prozess nicht im Griff, Geschwindigkeiten in den Streckenunterlagen zu erhöhen und GLEICHZEITIG die Überwachung entsprechend zu programmieren. Das Ergebnis sind Zwangsbremungen (Abschüsse) mit allen bekannten Folgen (Flachstellen, Störungen Gleisfreimeldeeinrichtungen, Materialverschleiss, Energieverschleiss, Gefährdung von Reisenden und Personal und viele Meldungen und Arbeitsaufwendungen). Es empfiehlt sich, bei einer Erhöhung der Geschwindigkeiten diese noch ein paar Monate nicht auszufahren, bis es ein paar Kollegen «erwischt» hat und die Infrastrukturbetreiberin ihre Fehler korrigiert hat.

Qualität, Systemverständnis und Präzision sind nicht selbstverständlich. ➡

Gedanken zum Sicherheitsbericht 2023 Öffentlicher Verkehr und Schienengüterverkehr

Martin Schneeberger war langjähriger Lokführer bei der SBB und ist Gönnner im VSLF.

Am 11.06.2024 um 16:58 Uhr schrieb Martin Schneeberger An: Martin Feller, BLS Leiter Risiko-, Sicherheits-, Qualitätsmanagement (RSQ) und Netzzugang Bahnproduktion BLS AG

Hallo Martin

Zur Info und zum Nachdenken zu den Aussagen zu ETCS auf Seite 18.

Ich habe da eine andere Meinung zur Aussage zu ETCS: «Der Einsatz zeitgemässer, möglichst homogener Technik bietet die beste Voraussetzung für einen leistungsfähigen und sicheren Eisenbahnbetrieb.»

Also: ETCS scheint mir weder homogen, noch wird der Betrieb leistungsfähiger, das Gegenteil ist Tatsache!

Freundliche Grüsse
Martin Schneeberger

Senior Berater / Consultant
railbex gmbh
<https://railbex.com>

Hier der Link zum Bericht:



Hornussen - Daniel Schärer

Neigungszeiger

SBB Infrastruktur hat die Sozialpartner anlässlich eines Treffens im Oktober 2024 informiert, dass die Neigungszeiger grundsätzlich weiterhin montiert und gepflegt werden. Eine sehr gute Nachricht, sind doch die Signale wichtig für eine energiesparende und material-schonende Fahrweise. Danke den Verantwortlichen.

Eine E-Mail von Toni an Infrastruktur:

Datum: 24. Oktober 2024

Guten Morgen zusammen,

ich war gestern im Bereich Sempach-N. vor Ort und habe mir die Montage der neuen, reflektierenden Neigungszeiger angesehen. Die Montageorte und Montagehöhen der Tafeln gemäss den Angaben des Geometers und unseren Anweisungen wurden perfekt umgesetzt. Die Signalisation auf diesem Streckenabschnitt ist vollständig und somit in sehr gutem Zustand.

In diesem Sinne danke ich herzlich für diese vorbildliche und hervorragende Arbeit!

Ich bitte Dich, diesen Dank an die beteiligten Monteure weiterzuleiten.

Freundliche Grüsse

Anton Grolimund

Prüfungsexperte BAV & SNCF / Probestrassenführer

Ingenieur HTL ➡

Signale SBB Infrastruktur

Kollege Anton Grolimund, Ingenieur HTL im Technikum Buchs SG, kam 1983 zur SBB und war viele Jahre als Prüfungsexperte PEX in Genf tätig. Er wurde von den Kollegen in der Westschweiz als PEX und kompetenter Mitarbeiter sehr geschätzt. Auch als Pensionierter ist er weiter im Dienste der SBB.

Jahrelang hat sich Toni auch mit viel Herzblut und dem Drang nach Perfektion um die Signalisierung der Strecken gekümmert. Insbesondere die Neigungszeiger, Bilder 269 bis 271 des R 300.2 hat er penibel erfasst und fehlende wie auch nicht mehr erkennbare Signale gemeldet. Mit wenig Erfolg, wie nicht anders zu erwarten war. Es gab aber auch ein paar wenige erfreuliche Erfolge.

Man kann seine Arbeit als pingelig, kleinräuberisch und übertrieben detailfixiert abtun. Man kann aber auch sagen, er verlangt die Präzision und aufgeräumte Anlagen von Infrastruktur, für die sie auch von ihren Kunden bezahlt wird.

Wir danken Toni für seinen unermüdeten Einsatz für eine korrekte und ordentliche Eisenbahn.

Toni Grolimund ruft auf, vermehrt Meldungen über mangelhafte Infrastruktur zu schreiben. Viele Meldungen würden den notwendigen Druck ergeben. Von Seite VSLF unterstützen und bestätigen wir dies.

Im Internet sind Dossiers von Anton Grolimund über einzelne Strecken aufgeschaltet.



Von: Grolimund Anton (PP-GPF-RMI-TEK)

Datum: 12 juillet 2024

An: Ducrot Vincent (CEO); Kummer Peter (L-Infra)

Objekt: Schlechter Zustand der Signalisation Genève-La Plaine

Guten Morgen zusammen

Mit Befremden müssen wir feststellen, dass sich die Verantwortlichen überhaupt nicht um die vielen Mängel an der Signalisation kümmern, welche sich auf der Strecke Genf-La Plaine befinden. Die gemeldeten Mängel gehen zurück bis ins Jahr 2009!

Anstatt nach und nach die anstehenden Mängel zu beseitigen, tauchen immer wieder neue Mängel auf, welche wir konsequent melden. Siehe dazu die vielen Anlagen.

Beim Unterhalt der Signalisation herrscht auf dieser Strecke «Stillstand». Stillstand bedeutet aber auch Rückschritt.

Saubere, klar erkennbare Signale dienen der Sicherheit im Bahnverkehr. Daraus kann abgeleitet werden, dass der Sicherheit bei den zuständigen Verantwortlichen für diese Strecke eine geringe Priorität zukommt.

Was denken unsere eigenen Lokführer und auch die SNCF-Lokführer und die Cadre Traction – es sind doch unsere lieben Gäste und Kunden – über die Unternehmung SBB, wenn sie solche Signale beim Befahren dieser Strecke wahrnehmen müssen? Die Signale auf dieser Strecke sind nun wirklich kein Aushängeschild für die SBB!

Wir haben für einiges Verständnis, einen langen Atem, aber unsere Geduld wurde jahrelang arg strapaziert und ist nun endgültig am Ende.

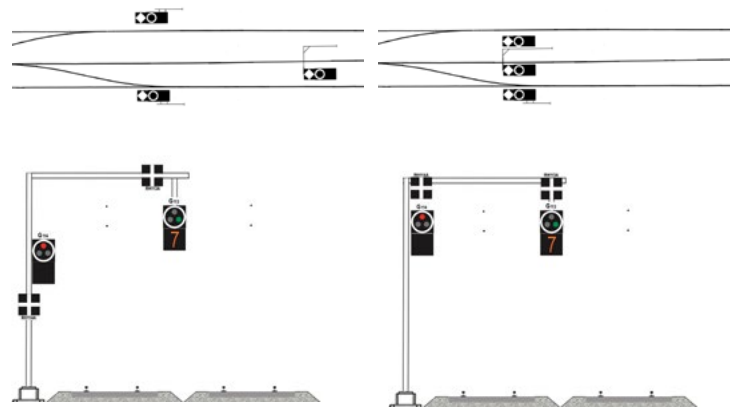
Deshalb gelangen wir höflich an Sie und lassen nun, zu unserer eigenen Entlastung, dieses grosse Dossier bei Ihnen eskalieren, mit der Bitte, für Abhilfe zu sorgen. Es geht also auch darum, dass die Infrastrukturbetreiber den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen eine sichere Infrastruktur in hoher Qualität bieten.

Freundliche Grüsse

Anton Grolimund

Prüfungsexperte BAV & SNCF / Probfahrtleiter Ingenieur HTL
SBB AG

Produktion Personenverkehr - Grossprojekte Flotte - Rollmaterialintegration - Typentestkoordination



Signalaufstellungen

Technikgruppe VSLF

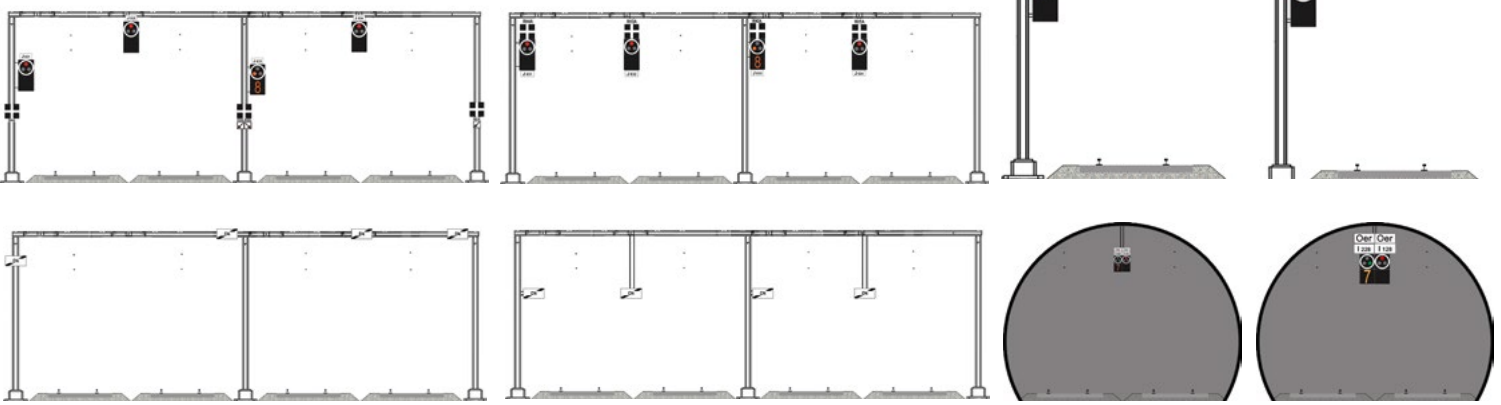
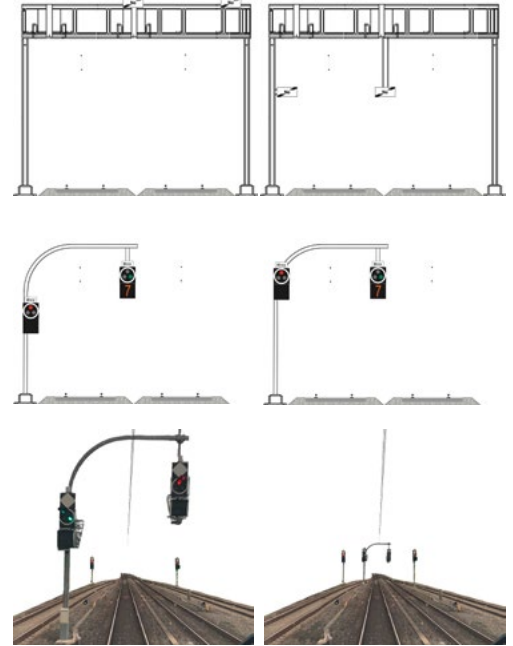
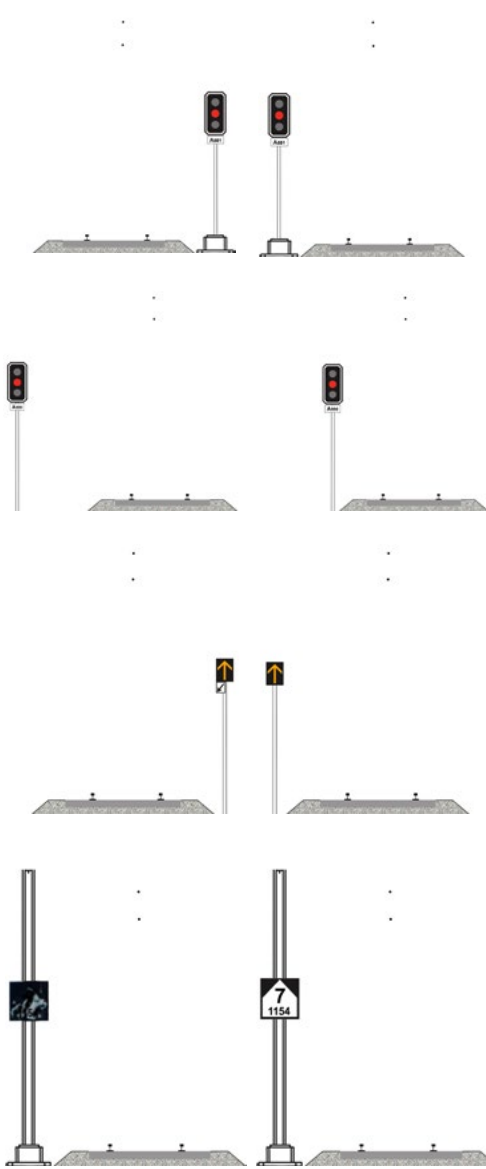
Signale stehen links. Das ist wichtig, um zu entscheiden, ob man sie zu beachten hat oder nicht. Streckenkenntnis hilft da wenig, da in der Regel nur der normale Fahrweg betrachtet wird und gerade bei wenig befahrenen Fahrwegen eine korrekte Signalisierung wichtig ist.

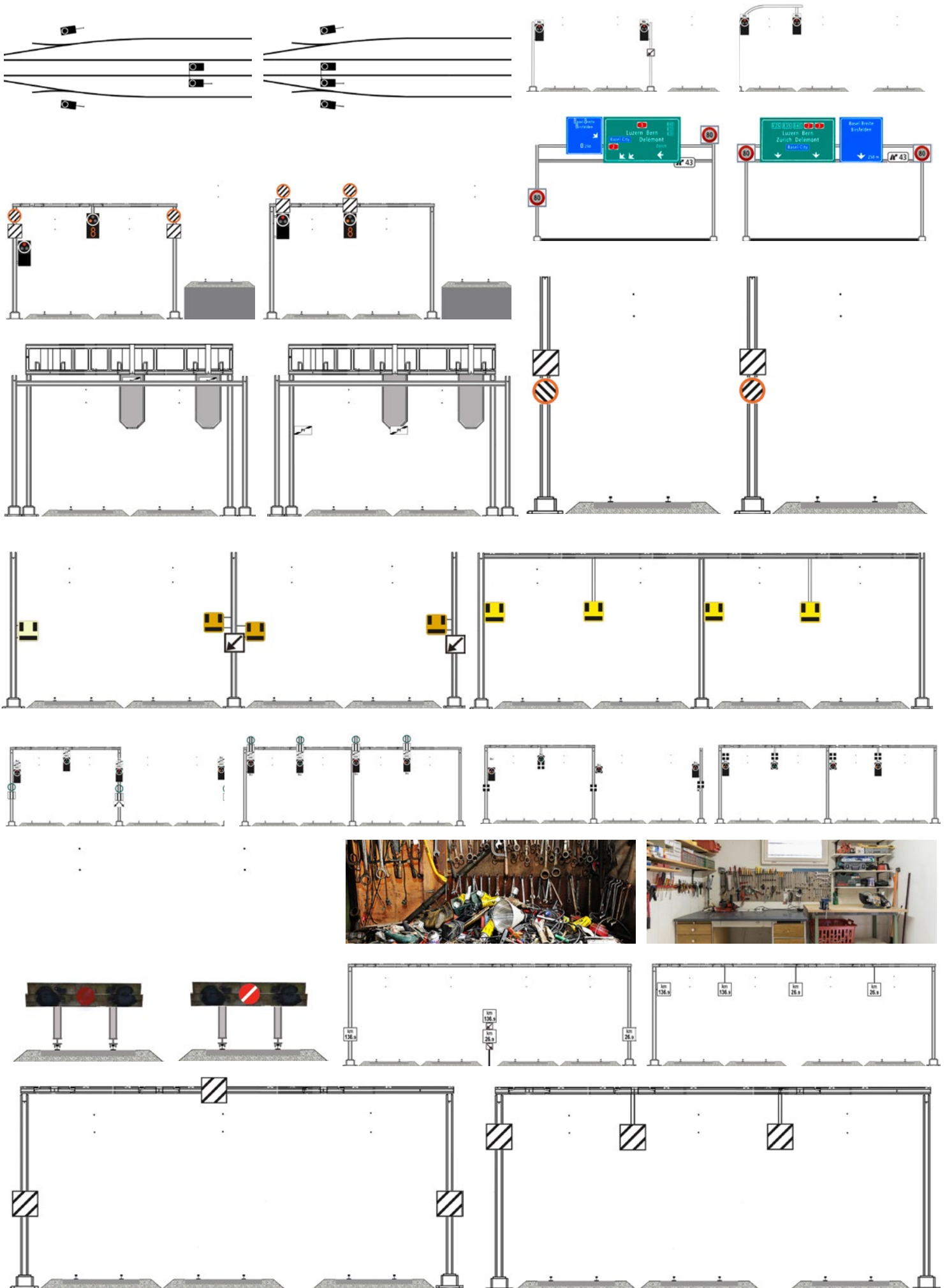
Zusätzlich ist es wichtig, sich einen Überblick zu verschaffen. Das geht am besten, wenn die Signale einheitlich und aufgeräumt aufgehängt werden. Die gleiche Höhe und übereinander wären ein paar einfache erste Wünsche.

Leider hat es sich etabliert, dass einfach nach Gutdünken und offensichtlich ohne Konzept gearbeitet wird. Dass die Signale auch vom BAV abgenommen werden, ist kaum zu glauben. Es herrschen teilweise chaotische Zustände. Dies ist der Schweizer Bahnen unwürdig.

Um dies zu veranschaulichen, sind ein paar Beispiele aus der Praxis aufgeführt. Alle Beispiele existieren genau so. Links das schlechte Original, rechts die mögliche aufgeräumte Signalisierung.

Vielleicht sind ein paar Verantwortliche so beschämt, dass sie sich für etwas Anstand und Ordnung einsetzen. Das Personal hat es verdient. ➡





Was macht eigentlich ein Cargoführer?

Die Mehrheit der Lokführer bei den Schweizer Bahnen arbeitet beim Personenverkehr. Durch die Aufteilung in Personen- und Cargoführer ist der Lokführer UBV (unbeschränkt verwendbar) rar geworden. Als P-Führer habe ich festgestellt, dass ich von der Arbeit meiner Kollegen bei Cargo wenig bis keine Ahnung habe. Das soll sich nun ändern! Beda Brey hat mich eingeladen, ihn auf einer Tour zu begleiten.

Bild und Text: Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio





Als Erstes steht eine Dienstfahrt nach Landquart auf dem Plan. Die Zeit auf der Dienstfahrt nach Landquart nutzt Beda, um die Mindestfesthaltekraft für das Sichern vom Zug in Bülach zu bestimmen. Es sind 20 kN, eine Handbremse genügt. Praktisch. Dienstfahrten sind recht häufig bei SBB Cargo.

Nach der Dienstfahrt folgt eine stündige unbezahlte Pause. Im Gegensatz zum Personenverkehr bleiben auch Pausen über 60 Minuten unbezahlt. Erst ab der 75. Minute erfolgt eine Verrechnung. «Die Pausen liegen dabei oft zu ungünstigen Zeiten, z.B. um Mitternacht», sagt Beda. «Das ärgert viele Kollegen, denn das ist nicht nutzbare Freizeit, die uns aufgezwungen wird.»

Die eigentliche Arbeit beginnt anschließend, wo wir eine Re 620 in Betrieb nehmen und nach Zizers führen. Dort steht im Abstellfeld unser Zug, der bereits fertig gebildet und kontrolliert ist. Da niemand erreichbar ist, kontrolliert Beda die Wagennummern. Es stehen nur zwei Züge da und die Nummern passen bei dem im rechten Gleis.

Der Zug hat eine Länge von 208 m und 408 t. «Es ist ein Leerzug und somit für unsere Verhältnisse ziemlich leicht und klein. Gestern führte ich einen Hupac-Zug von Bülach nach San Paolo und zurück. Das waren dann über 500 m und 1600 t. Die Traktion bestand aus zwei deutschen BR 185.»

Beda kuppelt die Lok selbstständig an den Zug und verbindet die Hauptluftleitung. Es gibt weder eine Speiseleitung noch eine UIC- oder EP-Leitung. Beim Kuppeln ist Beda verpflichtet, einen Gehörschutz und die richtige Arbeitskleidung zu tragen.

«Dieser Gehörschutz wäre beinahe in meiner Katze gelandet! Ich liess ihn zu Hause aus Versehen fallen, und weil die beiden Stöpsel an einer Schnur befestigt sind, stürzte sich die Katze drauf. Zum Glück war ich noch eine Spur schneller als mein Siloh», erzählt Beda lachend.

Unser Zug ist «technisch in Ordnung». Aber Beda ist für die Bremsprobe zuständig. Jede Achse wird kontrolliert auf «Brems fest» und «gelöst». Einige P-Führer kennen das womöglich noch aus Zeiten der RBe 540 oder EW I+II, wo auch mit einem «Bremsstecken» die



Beda an der Arbeit im Hochleistungspausenraum in Landquart.

Hier gibt es auch noch ein Badezimmer wie zu Grossmutterns Zeiten.



Bremsklötze kontrolliert wurden. Die Bremsprobe dauert fast eine Stunde. «Auch da wollten sie schon Zeit einsparen, doch das geht nicht auf. Es gab Verspätungen.»

22:42 Uhr fahren wir in Landquart ab und gelangen via Altstetten, Würenlos, Regensdorf nach Bülach. Unterwegs erhalten wir immer wieder ADL-Lenkungen. Die Geschwindigkeit ist insgesamt im Vergleich zu P-Zügen eher tief, also um 60–80 km/h. Was mir auffällt, ist die lange «grüne Welle». Erst in Reichenburg bekommen wir eine Warnung zu sehen. Mit der nötigen Gelassenheit lässt sich so ein Cargo-Zug sehr elegant und gleichmässig führen.

In Bülach angekommen, sichert Beda den Zug und lässt ihn die Nacht durch stehen.

Beda hat 1984 seine Lehre bei der SLM als Maschinenmechaniker angefangen. «Ich war damals schon ein Eisenbahnspinner», sagt er lachend. Lokführer war sein absoluter Traumberuf. «Es ist auch jetzt noch meine grosse Leidenschaft.» Beda hat noch an den letzten Re 4/4 gearbeitet, d.h., er hat die Werkzeuge zur Produktion hergestellt. 1988 folgte die RS als «Trompeter» mit dem Waldhorn.

Im Dezember 1988 absolvierte er die Fahrdienstausbildung. Im August 1990 führte Beda den ersten Zug in Alleinfahrt und war als Reserveführer in Zürich angestellt.

UBV-Führer wurden sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr eingesetzt, was zu sehr viel Abwechslung führte. Was waren die mühsamen Momente? «Es gab Phasen, wo man wochenlang Rangiertouren machte.

Da kam dann irgendwann die Sehnsucht nach der Streckenarbeit. Eine weitere unbeliebte Tour beinhaltete eine Übernachtung in Ziegelbrücke. Nach Freitagen meldete man sich beim Einteiler und fragte nach der Leistung am nächsten Tag. Das war dann meistens die 20-Uhr-Reserve, eine Rangiertour, das Nachtheizen oder eben die Übernachtung in Ziegelbrücke.» Früher konnten die Lokführer ungefragt in fremde Depots platziert werden.

Was waren die Highlights?

«So ein schöner, schneller Intercity kam immer gut an. Oder auch eine Leistung mit Stückgut.» Stückgutzüge («Stücker») fuhren beispielsweise in Chur ab und erhielten dann an jedem zweiten Bahnhof





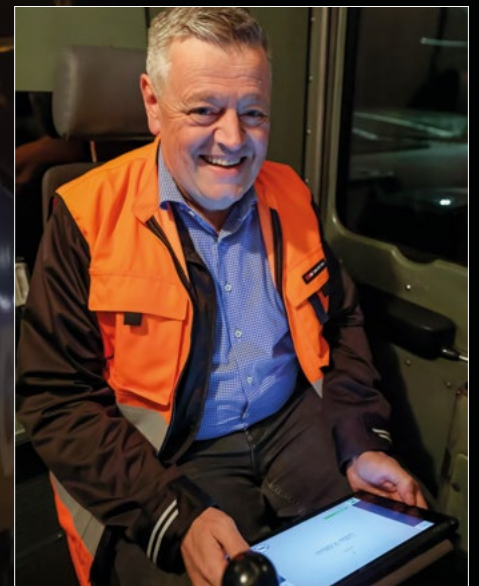
Kontrolle und Inbetriebnahme Re 620 010.

weitere Wagen beige stellt. Das füllte eine ganze Tagesleistung.
Im Jahr 2000 wurden P und G aufgeteilt.

Beda arbeitete zuerst beim Personenverkehr. Nach der Expo.02 wechselte er freiwillig zu Cargo. Die Arbeit im Personenverkehr mit den langen Fahrten nach Genf empfand er zunehmend als monoton und streng. Bei Cargo gibt es viele freie Wochenenden, was ihm auch entgegenkam.

Wie ist die Cargo-Arbeit heute?

«In Bülach führen wir viele Kieszüge. Ausserdem natürlich die DB-Geschäfte nach Singen, Konstanz und Kleinhüningen. Die Abwechslung ist auch immer



Bedas u-Nummer beginnt noch mit «1».



Fahrbereitmeldung für den Lokzug nach Zizers.



Entgegennahme des Dokuments im «Self Service» in Zizers.



Hier gibt es noch Wurfhebelweichen!



Vor dem Anfahren kontrolliert Beda, ob der Zug gesichert ist.



*Dokument
und Wagen
stimmen
überein.*





noch gross mit Ölzügen, Kieszügen, Hupac-Zügen und einem grossen Rayon.»

Wo sind die Unterschiede zum P?

«Bei der Zugvorbereitung machen wir alles selber. Es gibt weder Zugbegleiter noch Dauerlastzettel. Einzig die technische Kontrolle wird durch einen Visiteur durchgeführt. Die technische Kontrolle umfasst Brems scheiben, Kupplungen, Tore, Ladungssicherung, Federn ...

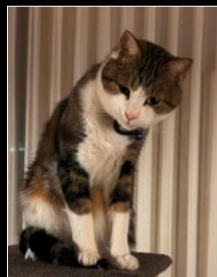
Wir haben durch Verunreinigungen an den Kieswagen mit herumfliegenden Steinen auch schon Schäden produziert. Die technische Kontrolle ist wirklich sehr wichtig.

Bei Cargo haben wir viel älteres Rollmaterial als bei P. Ich habe grosse Freude an den alten Stufenschaltermaschinen, die ich auf Grund meiner Lehre auch in ihrem Herzen kenne. Meist funktioniert sogar bei den alten Maschinen die Klimaanlage, welche früher fehlte oder nicht funktionierte. Allerdings hat das jahrelange Bemühungen benötigt.

Zum Fahren ist Cargo eher gemütlich. Dafür haben wir sehr viele, wirklich späte Nacht- und Frühdienste. Wir fahren selten am Limit, sondern meist hinter den Regionalzügen. Diese Ruhe ist aber auch sehr wichtig, speziell mit den ganz schweren Zügen. Ein gleichmässiger Fahrstil spart Zeit und Energie. So ein 1800-t-Zug kann nicht einfach so mal



Auf zum Kuppeln und zur Bremsprobe!



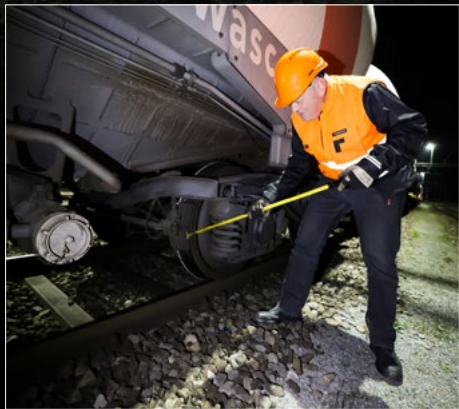
Die Gehörschütze wären fast der Katze zum Opfer gefallen.



Kuppeln



Bremse gut!



rasch beschleunigt werden. Speziell bei nassen Bedingungen ist das anspruchsvoll und setzt viel Erfahrung voraus. Die Züge haben keine R-Bremse. Der Bremsweg ist viel länger und man muss wesentlich vorausschauender arbeiten. Dafür hält man nicht in Chämleten und Zythus oder Glanzenberg und Schlieren. Güterzüge sind oft durch ADL gelenkt. Das hat Vor- und Nachteile. In der Regel bin ich aus Erfahrung schon genau so gefahren, wie es ADL anzeigt. Teilweise wird man mit ADL gebremst und hinter

einem Regionalzug platziert. Mit diesen tiefen Geschwindigkeiten lässt sich ein träger Zug kaum mehr vernünftig führen. Ausserdem nagt das stark an der Konzentration.

Da wäre es besser, wir hätten einen bedingten Halt. Ich finde, man könnte die Trassen geschickter verteilen und so einiges an Ressourcen einsparen.»

Dass Beda an alten Zügen Freude hat, zeigt auch seine Begeisterung für histo-

rische Züge. Er ist bei der historischen Mittelthurgaubahn als freiwilliger Lokführer tätig.

Wie sieht Beda die Zukunft von Cargo?

«Die Defizite machen uns grosse Sorgen. Wie kann es sein, dass wir dauernd am Fahren sind und trotzdem nichts verdienen? Mir fällt auch auf, dass wir immer kürzere Züge führen. Angeblich rentiert es erst ab zehn Wagen, was wir oft nicht haben. Ganzzüge (Kieszüge, Ölzüge,



Das Ausfahrtsignal wechselt auf «offen 40».





Die meiste Zeit haben wir freie Fahrt, gelegentlich gibt es eine Lenkung. Die erste Warnung sehen wir erst in Reichenburg.



Durch Nacht und Nebel Richtung Büllach.



Morgens um 1 Uhr ist Feierabend in Büllach. Der Zug wartet abgestellt auf den nächsten Kollegen am Morgen.



Huckepack-Züge) sind rentabel. Hoffentlich können wir das noch mehr ausbauen.

Die Automatisierung des Fahrbetriebs ist noch in sehr weiter Ferne, da viel zu teuer und unausgereift. Es klappt ja nicht mal richtig mit der automatischen Kupplung. Die Hybrid-Loks bereiten da mehr Sorge als Freude.»

Wie engagierst du dich im VSLF?

«Ich bin PeKo-Sekretär der Fläche Ost und im VSLF bin ich im Vorstand im

Ressort Cargo zusammen mit Martin Geiger. Das Reglementarische und die Arbeitszeitregelungen interessieren mich sehr.

Ich wurde vor drei Jahren als einer von vier Kandidaten in die PeKo gewählt. Martin Geiger hat mich dann angefragt, ob ich im VSLF das Ressort mit ihm teilen würde. Zusammen sind wir ein tolles Team. In dieser Vorstandsarbeit kann ich meinen Kollegen etwas zurückgeben. Ich habe die letzten dreissig Jahre vom Berufsverband profitiert, jetzt habe ich die Kapazität, um meinen Beitrag für

gute Arbeitsbedingungen zu leisten.» Für mich als P-Führer war dieser Einblick spannend. Während vieles sehr ähnlich abläuft, gibt es doch Unterschiede. So ist die Fahrt insgesamt ruhiger mit viel weniger Halten. Dafür kann es herausfordernd sein, einen langen, schweren Zug kontrolliert zu führen. Fehlhandlungen verzeiht einem das System viel weniger als bei einem kleinen Regionalzug. Cargo-Arbeit beinhaltet auch noch mehr Zugvorbereitung.

Danke Beda für diesen Einblick! ▶





Arth-Goldau - Dario Häusermann



**ENTSPANNUNG PUR – HOCH ÜBER DEM THUNERSEE
WIR HEISSEN SIE HERZLICH WILLKOMMEN!**



Solbadhotel Sigriswil, Sigriswilstrasse 117, 3655 Sigriswil
Tel +41 33 252 25 25, info@solbadhotel.ch, www.solbadhotel.ch

Rücktritt des GDL-Chefs Weselsky

Nach 16 Jahren als Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer GDL ist Claus Weselsky am 9. September 2024 an der 50. Generalversammlung der GDL in seiner Heimat Dresden zurückgetreten.

Hubert Giger, Präsident VSLF



Claus Weselsky und Hubert Giger an der GDL-Generalversammlung in Dresden

Bundesverfassungsgericht entschied im Juli 2017, dass das Gesetz im Sinne einer Stärkung kleinerer Gewerkschaften nachzubessern sei. Viele Fragen sind aktuell noch offen.

Mario Reis, ebenfalls aus Sachsen, ist der Nachfolger als Bundesvorsitzender der GDL. Mario war bereits an unserer GV in Burgdorf im Frühling 2023 bei uns zu Gast.

Wir danken Claus für seinen grossen Einsatz für die Bahn und das Lokpersonal in Deutschland mit Ausstrahlung auf ganz Europa.

Seine unbestechliche Art und sein zielgerichtetes Vorgehen, immer im Interesse der Sache, verlangt Respekt und ist ein Vorbild.

Ihm alles Gute für die Zukunft. ➤

Mit Claus Weselsky und bereits in seiner Zeit als Stellvertretender Bundesvorsitzender ab 2006 ist die GDL x-mal im Verlauf von Tarifvertrags-Verhandlungen (GAV-Verhandlungen) in den Streik getreten. Den bisher längsten Streik der GDL innerhalb einer Tarifrunde gab es 2014/15 mit der DB AG, als total rund 350 Stunden gestreikt wurde. Die GDL hat insgesamt über 60 Tarifverträge mit vielen EVU und Dienstleistern abgeschlossen, in der Regel mit derselben Wertigkeit wie bei der DB AG und zum grossen Teil ohne Streiks.

Durch das Tarifeinheitsgesetz von 2015, welches aus den politischen Kreisen der SPD stammt, soll pro Unternehmung nur noch eine Gewerkschaft als Tarifpartner (GAV-Partner) akzeptiert werden, und zwar diejenige, welche am meisten Mitglieder hat. Da die GDL bei der DB (bisher) nur das Lok- und Zugpersonal vertritt, wäre sie nicht mehr als Verhandlungspartner akzeptiert.

Dieses Gesetz verletzt die Koalitionsfreiheit¹, sprich die Freiheit, sich dort anzuschliessen, wo man will. Das Deutsche

¹ Koalitionsfreiheit: Das Recht von Arbeitnehmern und Arbeitgebern, sich zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen zusammenzuschliessen (Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände)



Wappen der Ortschaften und Jahreszahl der Generalversammlungen. Bei genauerem Betrachten der Ortschaften blickt man auf 150 Jahre deutsche Geschichte zurück.

Was wäre, wenn wir uns an sie wagen würden . . . an die 32-Stunden-Woche?

Zehn Stunden Arbeit mit Arbeitsbeginn um 2 Uhr morgens? Kann das auf Dauer gut gehen? Welche Rahmenbedingungen müssen sich ändern, damit Nachtarbeit nachhaltig wird? *Matthieu Jotterand, VSLF-Sektionspräsident Genf*

Um 2 Uhr morgens aufstehen und bis zum späten Vormittag arbeiten. Zwar weniger früh aufstehen, aber dafür fast zehn Stunden lang ... Wir sind uns einig: Die Touren sind lang ... zu lang!

Es braucht nicht viel Einfühlungsvermögen und schon gar keine Studien, um zu erkennen, dass Arbeitnehmer, die

lichkeit sogar noch ein bisschen mehr, denn monetäre Zulagen reduzieren nicht standardmässig die Arbeitszeit.

Und eines ist klar: Mit steigenden Takt-raten und zunehmendem Nachtverkehr kommen viele Lokführerinnen und Lokführer an den Anschlag und das System steht kurz vor dem Zusammenbruch. Die

Arbeitszeiten zu vereinbaren, ist diese Lösung schlichtweg nicht praktikabel.

Zweite Möglichkeit: die Touren weniger anstrengend machen, um die Dauer er-träglicher zu gestalten. Dies erscheint wirtschaftlich wenig sinnvoll und niemand würde wirklich von einer solchen Massnahme profitieren.

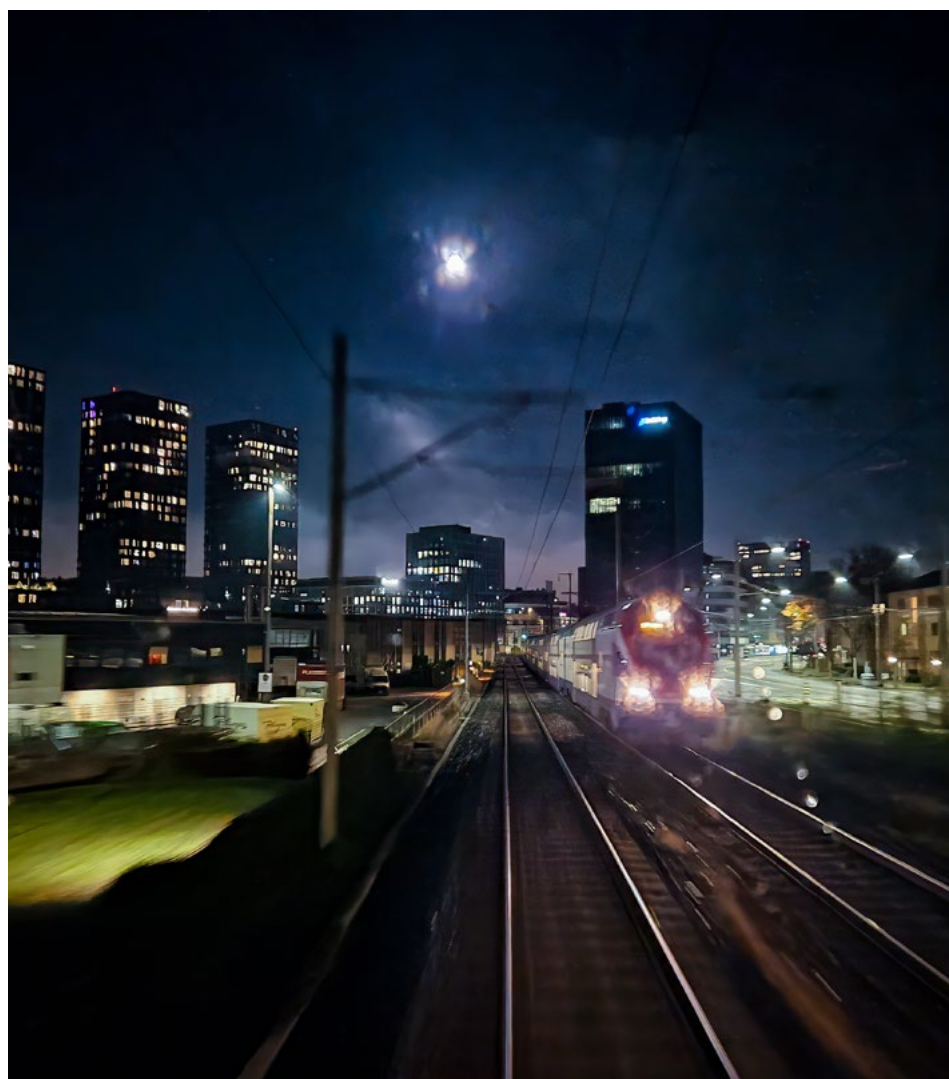
Letzte Lösung: Verkürzung der Arbeitszeit (ohne Lohnkürzung), damit die Schichten tatsächlich verkürzt werden können bzw. ein Tag pro Woche freige-stellt werden kann, um die körperlich und geistig belastenden Schichten aus-zugleichen.

Die Kürzung muss dem Gesundheits-schutz von Arbeitnehmern, die einem krebs-erregenden Risiko ausgesetzt sind (siehe vorherige Ausgabe), gerecht werden und darauf abzielen, den Beruf wieder attraktiv zu machen, um den Nachwuchs zu rekrutieren, der für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs benö-tigt wird.

Ja, das würde etwas kosten. Wenn man aber sieht, wie viel Geld man für ETCS, die sogenannte Automatisierung oder für diverse Computerprogramme mit un-gewissem Nutzen ausgeben kann, sollte das kein Problem sein. Hinzu kommt, dass die monetären Entschädigungen seit Jahrzehnten (fast) nicht mehr inde-xiert wurden: Ihre Verdoppelung wäre nur eine Wiederherstellung des Niveaus, das sie in den 1970er und 1980er Jahren hatten!

Ob dies nun durch eine Erhöhung der Nachtzulagen oder durch eine Reduzie-rung der im Wochendurchschnitt zu leis-tenden Stunden geschieht, spielt keine Rolle, aber die Notwendigkeit ist da! Es kann nicht länger toleriert werden, dass Kolleginnen und Kollegen Teilzeit ar-beiten, weil sie es nicht mehr aushalten, was faktisch einer Arbeitszeitverkürzung gleichkommt, die aber teuer bezahlt wer-den muss.

Der VSLF hat sich in einem Newsletter über eine solche Arbeitszeitverkürzung bei unseren deutschen Nachbarn gefreut. Nun wäre es an der Zeit, dies auch bei uns laut und deutlich zu fordern! ➤



Zürich Altstetten - Markus Leutwyler

zu jeder Tages- und Nachtzeit arbeiten, übermüdet sind als Arbeitnehmer mit regelmässigen Tagesarbeitszeiten. Wie im vorherigen LocoFolio geschrieben, beeinträchtigt ein solcher Rhythmus die Gesundheit nachhaltig.

Derzeit kann man die Nachtzulage (Zeit und Geld) für den Lokführer grob auf 10% der Arbeitszeit beziffern. Das heisst, er arbeitet umgerechnet 36,9 Stunden pro Woche anstelle von 41 Stunden. In Wirk-

Touren sind fast so lang wie bei Büro-arbeitszeiten und manchmal sogar noch länger, wenn sie nicht «extrem» sind (wer hat es nicht schon einmal «genos-sen», von 5 bis 15 Uhr zu arbeiten?).

Es gibt drei Lösungsansätze, um dies zu ändern. Der erste wäre, die Anzahl der freien Tage zu reduzieren, um die Schich-ten zu verkürzen. Für Arbeitnehmer, die bereits Schwierigkeiten haben, Privat- und Berufsleben mit unregelmässigen

24-Stunden-Betrieb in der Region Genf

Seit der Inbetriebnahme des Léman Express verkehrt der Zugverkehr am Wochenende rund um die Uhr. Allerdings fahren von Sonntag bis Donnerstag die letzten Züge um 1 Uhr in Genf ab und die ersten Züge verkehrten ab ca. 4 Uhr morgens. Das Depot in Genf wird nun aber eine Schweizer Premiere erleben: Regionalverkehr die ganze Nacht hindurch, sieben Tage die Woche! *Matthieu Jotterand, VSLF-Sektionspräsident Genf*

Wir werden in den nächsten Jahren sehen, ob dieses Angebot sein Publikum findet, aber das betrifft den Lokführer nur am Rande. Zwei Herausforderungen betreffen den Lokführer jedoch direkt, wenn der Rund-um-die-Uhr-Betrieb eingeführt wird: die Sicherheit des Personals (und natürlich der Reisenden) sowie die Thematik der Nacharbeit. Leider wurde keiner der beiden Aspekte ernsthaft behandelt.

Beginnen wir mit dem Sicherheitsaspekt. Man muss nicht erst um Mitternacht einsteigen, um tagtäglich festzustellen, dass wir in den Zügen alle möglichen Menschen befördern und dass dies manchmal zu Gewalt und gefährlichen und/oder unbequemen Bedingungen führt. Es ist auch klar, dass diese Verhaltensweisen in der Nacht aufgrund verschiedener Faktoren um ein Vielfaches verstärkt werden.

In den Zügen der Zürcher S-Bahn gibt es zahlreiche Sicherheitspatrouillen und Billettrollen, die manchmal auch in Zivilkleidung durchgeführt werden, und zwar auf effiziente Weise. Während der «Grossraum Genf» ein mit Zürich relativ vergleichbarer Ballungsraum ist, gibt es hier nichts dergleichen! Die Sicherheitsrisiken werden völlig unterschätzt und die überwiegende Mehrheit der Züge verkehrt ohne Kontrollorgane, mit dem Lokführer als einzigem Vertreter der SBB. Schlimmer noch, die Sicherheitspatrouillen im Bahnhof neigen dazu, «Widerspenstige» in die Züge zu schicken, um sie loszuwerden!

Die Genfer Sozialpartner haben auf Anregung des VSLF ihre Befürchtungen und die Notwendigkeit geäußert, mehr Kontrollpersonal vorzusehen. Ihnen wurde geantwortet, dass es nur eine einzige Patrouille für den gesamten Perimeter der zweitgrössten «S-Bahn»

der Schweiz geben werde. Was die Billettrollen betrifft, so können die Schwarzfahrer beruhigt sein: KBC ist unterbesetzt.

Ob bei der Installation der ZUB-Balisen an gefährlichen Punkten (Granges-Marnand) oder bei den Türen der EW IV (Baden):

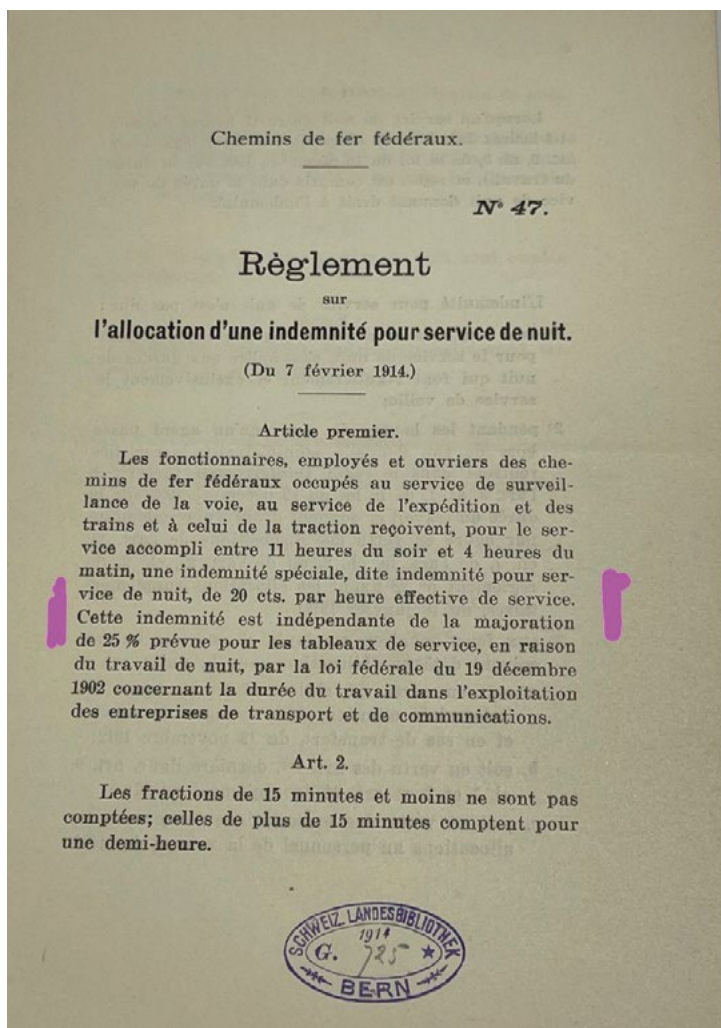
Die Beispiele, in denen die SBB nicht gehandelt hat, bevor es Tote gab, sind leider

Zur Erinnerung: Nacharbeit ist wahrscheinlich krebserregend (siehe LoFo 2023/2), und während ihr Volumen steigt, bleibt die Bezahlung seit Jahren unverändert. Und schlimmer noch: Sie stagniert in absoluten Zahlen, was bedeutet, dass sie im Verhältnis zu den Lebenshaltungskosten drastisch gesunken ist! Der Zeitzuschlag schwankt ein wenig, ist aber seit der Nachkriegszeit relativ stabil geblieben. Was die Zulage für Nachtdienst betrifft, die im GAV auf 6 Franken pro Stunde festgelegt ist, wollte die Genfer Sektion mithilfe der Archive von SBB Historic ein wenig in der Zeit zurückgehen.

Vor dem GAV, im glorreichen Zeitalter des öffentlichen Regiebetriebs, legte das Reglement R 113.3 den Betrag fest. Er betrug 5.80, dann 6 Franken seit der Erinnerung eines Lokführers, d.h. zumindest seit einigen Jahrzehnten. Bezogen auf die Inflation müsste diese Entschädigung, um stabil zu bleiben, im Jahr 2024 über 10 Franken pro Stunde betragen! Ein Betrag, der völlig angemessen wäre und es auch leichter ermöglichen würde, den Beschäftigungsgrad zu reduzieren und sich somit nach anstrengenden Nachtschichten angemessen zu erholen! Wenn zudem die Gesundheitsschäden, die durch solche Dienste verursacht werden, mittlerweile wissenschaftlich belegt sind, wäre es legitim, die Ausgleichsmassnahmen zu erhöhen.

Die Nacharbeit nimmt exponentiell zu und das Management kümmert sich nicht darum! Schlimmer noch, sie schaut, wie weit es den Bogen spannen kann, und droht immer noch damit, den GAV und die BAR zu kündigen, um die wenigen Regeln, die uns schützen, zu schwächen. Vielleicht stehen uns harte soziale Konflikte bevor, die vom Arbeitgeber provoziert werden, der den Arbeitsfrieden gesprengt hat!

Halten wir uns bereit! ➡



leicht zu finden. Es bleibt zu hoffen, dass die mangelnde Sicherheit des Personals in den Regionalzügen in der Nacht diese Liste nicht noch weiter ergänzt.

Ein weiterer problematischer Aspekt des Ganznachtbetriebs, über den die Geschäftsleitung geflissentlich hinwegsieht, ist die Gesundheit des Personals und eng damit verbunden die Bezahlung/Aufwertung der Nacharbeit.

Vor- und Nachteile des 24-Stunden-Betriebes des öffentlichen Verkehrs

In Regionen mit Nacht-S-Bahnen fahren die Züge an den Wochenenden bereits rund um die Uhr. Nun hat die SBB angekündigt, dieses Konzept auf den Fernverkehr auszudehnen. Ist das nun gut oder schlecht? Beides, es kommt auf die Perspektive an!

Daniel Wachter, Leiter Bildung VSLF und Lokführer SBB P in Zürich

Die Niederlande machen es erfolgreich vor: ein Nachtbetrieb auf Intercity-Linien. Die Schweiz zieht jetzt nach und analog den erfolgreichen Nacht-S-Bahnen in Agglomerationen wie Zürich oder der Romandie sollen nun vorerst testweise Intercity-Züge an den Wochenenden einige grössere Städte des Landes miteinander verbinden. Diese Idee scheint durchaus Potenzial aufzuweisen, sei es für Schichtarbeiter oder Trinkfreudige. Doch man muss auch an das Personal denken, das immer mehr rund um die Uhr für die Eisenbahn arbeiten muss, mit entsprechenden Auswirkungen auf Gesundheit oder Zeitguthaben.

Was sind die Vorteile

...

Durch einen Taktverkehr rund um die Uhr kann auch der Schichtarbeitende auf das Auto verzichten und den öffentlichen Verkehr nutzen, um zu seiner Arbeit oder von dieser nach Hause zu gelangen. Zusätzlich steigt die Sicherheit, denn die Versuchung, betrunken ins Auto zu steigen, sinkt auch, wenn ein gutes Angebot nach Hause besteht, das nicht aus horrenden Taxikosten besteht. Auch für das Eisenbahnpersonal ergäben sich dadurch je nach Wohnort Vorteile und die ewig leidigen Diskussionen über Parkplatzprobleme würden reduziert. Beim nun angekündigten Pilotbetrieb wird auch die bessere Anbindung an die Landesflughäfen angepriesen, wovon beispielsweise in Zürich wegen des Nachtflugverbots nur die Passagiere der Abflüge zwischen sechs und sieben Uhr profitieren, aber wohl kaum von einem Intercity, der um zwei Uhr morgens in Bern abfährt.

Ein weiterer Vorteil ist die Entlastung der eher angespannten Situation der Abstellanlagen. Durch den Betrieb rund um die Uhr sind weniger Abstellkapazitäten vonnöten, abgesehen von Abstechern

in die Durchlaufreinigungsanlage oder die Entsorgungsanlage. Dazu kann das Lokpersonal die stets von den Oberen propagierte Produktivität steigern, gelten doch Rangierfahrten und Wegzeiten offenbar nicht als produktiv; diese würden dann durch offenbar produktive Zugfahrten ersetzt.

Das System mit stündlichen Taktzügen in der Nacht wird bereits

grössere Bedeutung zugewonnen, auch in Bezug auf die Berechnung der Jahresarbeitszeit. Allerdings ist dies im Bereich des Güterverkehrs keine Neuigkeit, beim Personenverkehr abgesehen von den Agglomerationen mit Nacht-S-Bahnen an Wochenenden hingegen schon.

Nicht zu vernachlässigen ist der Unterhalt, sowohl auf Seiten der Infrastruktur als auch auf derjenigen des Rollmaterials. Das Zeitfenster zwischen Betriebschluss und Betriebsbeginn wird oftmals für Unterhalts- und Bauarbeiten auf der Strecke verändert, was sich bei Betrieb rund um die Uhr stark erschweren wird.

Ein weiterer Konflikt wird sich mit dem Güterverkehr ergeben, der auf seinen Stammstrecken in der Nacht bisher das Monopol hat und dies auch nicht für solche Nachtzüge hergeben soll, damit im Gegenzug dann der Personenverkehr zu nachfragestarken Zeiten notwendige Trassen für beispielsweise Doppelführungen beanspruchen kann.

Fazit

Wie so vieles hat ein Bahnbetrieb im Personenverkehr rund um die Uhr seine Vor- und Nachteile. Mag er für den Nutzer attraktiv sein, kann er für den Lokführer an sich durchaus unattraktiv werden – was sich wiederum auf die Personalsituation auswirken kann.

Es müsste ein Vergleich des Personalaufwandes gezogen werden zwischen Betrieb rund um die Uhr und dem Status quo mit notwendigen Manövern aus dem Gleisfeld in den Bahnhof und den damit verbundenen Arbeitsaufwänden wie Inbetriebnahmen oder Wegzeiten, die im 24-Stunden-Betrieb reduziert werden.

Aber trotzdem nicht zu vernachlässigen: Jeder Betrunkene im Fahrgastraum eines Zuges statt am Steuer des Autos steigert auch die Sicherheit auf den Strassen ... ➔

erfolgreich in den Niederlanden praktiziert, wo diverse Intercity-Linien auch in den Nächten unter der Woche die grösseren Städte wie Amsterdam, Rotterdam, Utrecht oder Den Haag miteinander und mit dem Flughafen Schiphol verbinden.

... und was sind die Nachteile?

Bei allen verlockenden Angeboten im öffentlichen Verkehr gilt aber auch, dass dies jemand auch fahren muss. Damit steigen die Anforderungen ans Personal bezüglich Schichtarbeit. Gesundheit und Nachtzulagen würden eine noch



Der Lokführer in einem familienfreundlichen Unternehmen ...

Am 18. Oktober 2023 erfuhren wir im Intranet, dass die SBB nach einer Umfrage, die zwischen dem 2. Mai und dem 2. Juni 2023 durchgeführt wurde, das «Pro-Familia-Siegel» erhalten hat.

Anonym, Region Westschweiz, Name der Redaktion bekannt



Kennst du Pro Familia?

Pro Familia Schweiz ist der Dachverband von fast fünfzig nationalen Mitgliedsorganisationen und fünf kantonalen Sektionen, die sich alle für Familien, insbesondere für Eltern, Kinder und Jugendliche, einsetzen.

Pro Familia Schweiz vernetzt Familien und Elternorganisationen und die kantonalen Sektionen von Pro Familia und trägt dazu bei, die Position der Familien unter Berücksichtigung ihrer Vielfalt zu stärken. Der Dachverband hat sich zum Ziel gesetzt, eine positive Familienpolitik in der Schweiz zu fördern.

Das Kompetenzzentrum von Pro Familia Schweiz unterstützt Unternehmen und den öffentlichen Sektor bei der Entwicklung einer familienfreundlichen Politik. Die wichtigsten Themen sind die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, die Solidarität zwischen den Generationen, die Wiedereingliederung von Müttern in den Arbeitsmarkt und die frühe Kindheit. Laut der Kommunikation im Intranet

wäre die SBB also eine familienfreundliche Organisation und würde sich von anderen Arbeitgebern in der Schweiz vor allem in folgenden Punkten unterscheiden:

- Teilzeitangebote und Vaterschaftsurlaub
- Ausgleich von Überstunden
- Vergünstigungen für Familienmitglieder
- Berücksichtigung der Familiensituation durch Vorgesetzte
- Aufstiegsmöglichkeiten für Teilzeitbeschäftigte
- Berücksichtigung der Familiensituation durch Kolleginnen und Kollegen
- Familienfreundliche Urlaubsplanung
- Homeoffice ist möglich

Mehrere Punkte auf dieser Liste hinterlassen ein Fragezeichen und man überlegt sich, ob man als Lokführer übersehen wurde bei der Vergabe des Siegels. Erlaubt das Ferien-Punktesystem, das beim Lokpersonal angewendet wird,

wirklich die Abstimmung der Ferien mit anderen Familienmitgliedern, vor allem in Anbetracht der Tatsache, dass die Ferienbezugsmöglichkeiten gezielt während Festtagen und Schulferien ausgedünnt werden?

In einer Zeit, in der immer neue Leistungen bestellt werden und wo der Fahrplan verdichtet wird und wo die Arbeitszeiten immer extremer werden, denken mehr und mehr Kolleginnen und Kollegen darüber nach, ihren Beschäftigungsgrad zu reduzieren. Dies vor allem, um mit dem Tempo Schritt halten zu können und den Alltag immerhin ein wenig mit den Angehörigen zu teilen.

Der Grossteil dieser Teilzeitgesuche bleibt im Status «Beantragt», da der Personalmangel, der durch eine zu großzügige Vergabe von Teilzeitpensen verursacht wird, zu einer Überlastung des übrigen Personals führt. Diese Ungewissheit verhindert die Vereinbarkeit von Privat- und Berufsleben.

Kann man in Anbetracht dessen, ohne rot zu werden, behaupten, dass die Vorgesetzten die familiäre Situation des Lokomotivführers wirklich berücksichtigen? Auf der Intranetseite «diversity & inclusion» der SBB, die der Vereinbarkeit von Privat- und Berufsleben gewidmet ist, findet sich folgende Aussage.

«Eine gute Work-Life-Balance fördert die Gesundheit und die Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Diese haben zahlreiche Möglichkeiten, ihre Arbeitszeit nach ihren Wünschen, ihrer Familiensituation und ihren Bedürfnissen zu gestalten. Die SBB bietet ihren Mitarbeitenden in Partnerschaft mit externen Unternehmen verschiedene Beratungsangebote und den Zugang zu diversen Fachstellen an, um die beste Lösung für die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu finden. So kann jeder Mitarbeiter die perfekte Balance zwischen Arbeit und Privatleben finden.»

Wenn du als Lokführer über eine gesteigerte Motivation verfügst, deine Arbeitszeit nach deinen Wünschen gestalten könntest und dich in die #onesbb-Programme einbezogen fühlst, zögere nicht, deine Erfahrungen zu teilen ... ➔

Teilzeitarbeit für das Lokpersonal – ein Drahtseilakt

Ist die Teilzeitarbeit eine pure Rosinenpickerei einiger fauler Lokführer/-innen oder hat dieses Modell sogar Vorteile für Kollegen und Betrieb? Wird Teilzeitarbeit bei der SBB wirklich so grossartig umgesetzt, wie sie versprochen wird? Simon Steinmann, Co-Präsident VSLF Sektion Ostschweiz

Gross war der Empfang, als Anfang Juni im Zürcher Hauptbahnhof eine neue Werbelok getauft wurde. Sie wirbt mit einem Sonnenuntergang aus Sicht des Lokpersonals für den angeblich «schönsten Beruf der Welt», QR-Code zum Online-Bewerbungsformular inklusive. Auch der Marktstand in der altehrwürdigen Wannerhalle war nicht zu verachten, an einem Fahrsimulator konnten interessierte Passanten Berufsluft schnuppern und verschiedene Mitarbeitende gaben bereitwillig Auskunft über alle Aspekte unseres Berufslebens. Ausserdem wurde ein absolutes Novum vorgestellt: Die Ausbildung zum/zur Lokführer/-in erstmals im Teilzeitpensum, welches abschliessend ohne Unterbruch in eine Teilzeitanstellung übergeht. Das ist insofern bemerkenswert, als zur gleichen Zeit für das Lokpersonal der Region Ost eine Teilzeitsperre bestand.

Teilzeitarbeit ist en vogue, mindestens genauso wie die seit der Covid-19-Pandemie immer beliebteren Varianten Homeoffice und Hybrid Work. Es gib für diesen Trend eine Vielzahl von Gründen.

- Die Beschäftigten haben mehrere Standbeine und sind noch anderweitig beruflich tätig.
- Die Beschäftigten möchten mehr Zeit aufwenden, um ihre Kinder grosszuziehen.
- Die Beschäftigten brauchen mehr Zeit für soziales/kulturelles Engagement.
- Die Beschäftigten pflegen in der Zeit ihre Angehörigen.
- Die Beschäftigten machen eine zeitintensive Weiterbildung oder ein Teilzeitstudium.
- Vollzeitarbeit ist nicht mit der Gesundheit der Beschäftigten vereinbar.

Diese Liste ist nicht abschliessend. Man stellt schnell fest: Entweder verrichten die Beschäftigten eine Form von Arbeit, oder sie schonen ihre Gesundheit. Ich will damit nicht sagen, dass man für Teilzeitarbeit einen Grund braucht. Aber viele Mitarbeiter/-innen haben einen guten Grund.

Das sollte meines Erachtens gefördert werden. Im Grundsatz sieht es auch die SBB so. Darum steht auch im SBB GAV,

Artikel 54, Punkt 1: «Die Teilzeitarbeit wird auf allen Stufen und in allen Formen gefördert.»

Das Problem hier: Die SBB gelobt zwar, die Teilzeitarbeit zu fördern. Aber ein einklagbares Recht auf Teilzeitarbeit wird den Mitarbeitenden wohlweislich nicht zugestanden.

Es ist kein Geheimnis, dass Teilzeitarbeit, gerade für das Lokpersonal, leider eine etwas delikate Angelegenheit ist. Gerade im Moment ist die Situation zwischen Personalmangel und Rekrutierungseffort eher angespannt. Wir vom Lokpersonal wissen schon, warum wir den Beteuerungen unseres Managements, dass der Personalbestand ausgeglichen sei, keinen Glauben schenken.

In der ZFR-Region Ost wurde, in Anbetracht der Baustellensituation und der vielen Events, wie schon erwähnt, bis Sommer 2025 eine Teilzeitsperre verhängt. Dies geschah für unseren Geschmack leider etwas gar klandestin, sodass die Wahrheit mittels eines VSLF-Newsletters ans Licht gebracht werden musste. Die Führung Ost gelobte daraufhin Besserung in Sachen Kommunikation. Wir hoffen das Beste, denn solche Versprechen haben leider schon in der Vergangenheit oft keine Früchte getragen.

Bei allem Verständnis für die operativen Zwänge muss die SBB aufpassen, dass nicht die operativen Entscheidungen von heute zu den strategischen Problemen von morgen werden. Das ist leider in der jüngeren Vergangenheit schon

einmal passiert: Da man es verschlafen hatte, in den 2010er Jahren genügend Lokpersonal auszubilden, hat man nun in den 2020er Jahren eine angespannte Personalsituation. So könnte eine allzu restriktive Handhabung beim Gewähren von Teilzeitgesuchen in einigen Jahren zu grossen Problemen führen. Denn seit der Zeit der «alten» Bundesbahn hat sich viel verändert. Die junge Generation von Mitarbeitenden ist beim Einfordern von



Foto von Sean Benesh auf Unsplash

Teilzeitpensum nicht gerade zimperlich, besonders dann nicht, wenn der Arbeitgeber seine impliziten Versprechungen nicht einhält. In der Region Ost kam es im Jahr 2024 sicher zu zwei Fällen, wo es deswegen sogar zur Kündigung seitens des betroffenen Lokpersonals kam.

– Im Depot Winterthur war einem LfA während des gesamten Bewerbungsprozesses und während der Ausbildung wiederholt suggeriert worden, dass nach der Ausbildung ein Teilzeitpensum problemlos möglich sei. Nach erfolgreich ab-

solvierter Ausbildung wurde ihm durch seinen CLP offenbart, dass wegen der inzwischen verhängten Teilzeitsperre ein Teilzeitpensum bis auf Weiteres nicht möglich sein würde. Daraufhin bewarb sich der Kollege bei Thurbo für ein Teilzeitpensum. Thurbo erklärte sich bereit zur Zahlung der Ablösesumme, und erreichte bei SBB-P die Kündigung ein.

– Im Depot Zürich hatte ein Lokführer, der auch als Funktionär für den SEV fungiert, sein Pensum für den Wechsel auf eine Gruppe zwischenzeitlich erhöht. Zur Erhaltung seiner langfristigen Gesundheit wollte er sein Pensum nach dem Gruppenwechsel wieder reduzieren, dies war auch implizit so mit seinen Vorgesetzten abgesprochen. Auch ihm machte die zwischenzeitlich eingeführte Teilzeitsperre einen Strich durch die Rechnung. Als alle Vermittlungs- und Eskalationsversuche seinerseits scheiterten, sah auch er sich gezwungen, die Kündigung einzureichen.

Häufig in solchen Fällen, also wenn Mitarbeitende mitteilen, dass sie sich bei Nichtbewilligung von Teilzeitarbeit dazu gezwungen sehen, die Kündigung einzureichen, sprechen viele Unternehmen, darunter die SBB, von Erpressung. «Die muss man ziehen lassen», heisst es, «wenn wir darauf reagieren, drohen alle mit der Kündigung!» Das ist aus unternehmerischer Sicht verständlich. Allerdings muss man sich natürlich auch fragen: Was tut denn dem Unternehmen bei akutem Lokpersonalmangel mehr weh? Eine Reduktion des Pensums um 20% oder kündigungsbedingt um 100%? Das Unternehmen hätte halt dafür sorgen müssen, dass es gar nicht erst zu einer Situation kommt, wo die Mitarbeiter die Fehler des Managements ausbaden müssen. Da dieses Kind leider schon in den Brunnen gefallen ist, kann man halt nur noch versuchen, doch noch stark auszuweichen, indem man sich gegen diese angebliche «Erpressung» durch das düpierte Lokpersonal mit der kalten Schulter wehrt. Eine gute Partnerschaft zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber sieht anders aus.

Es offenbart sich ein eklatanter Widerspruch: In der jetzigen Situation würden allfällige Bewerber/-innen jederzeit zu 80% neu eingestellt, aber eine Reduktion auf ein Pensum von 80% für bestehende Vollzeitmitarbeiter/-innen geht auf gar keinen Fall. Jede Wette, wenn die zwei genannten Kollegen in ein paar Jahren wieder bei der SBB anklopfen, werden sie mit Handkuss wieder eingestellt. Mit dem gewünschten Teilzeitpensum.

Nicht nur von Seiten der SBB harzt es, was Teilzeitarbeit angeht. Leider wird von diversen Lokführern und -führerinnen immer wieder kolportiert, die «Teilzeiter» würden die «wüsten» Touren abhängen, die dann auf dem Teller der «Vollzeiter» landen. Nun, Schönheit liegt ja bekanntlich im Auge des Betrachters. Ich kann hier natürlich nur aus eigener Erfahrung sprechen (ich habe ein 80%-Pensum): Der Inhalt einer Tour spielt mir bei der Eingabe meiner Teilzeittage eine sehr untergeordnete Rolle. Am wichtigsten ist mir, ob ich an diesem Tag, warum auch immer, frei brauche. Alles andere ist nebensächlich. Die meisten Mitarbeiter im Teilzeitpensum, die ich so kenne, halten es ähnlich.

«Aber bei mir im Depot ist das gang und gäbe!!!» Da wäre erst mal zu beweisen, dass es sich bei diesen Drückebergern überhaupt um Teilzeitmitarbeitende handelt. Es sei mir hier eine Tangente erlaubt. Diese «Schöntourenfahre» ist ein Relikt aus früheren Zeiten und weigert sich leider, ganz auszusterben. Ich habe mich vor über einem halben Jahrzehnt als unbedarfter Junglokfürer zugegebenermassen leider auch selbst dabei erwisch. Dass einige Kollegen und Kolleginnen, unabhängig vom Pensum, offenbar Deals mit gewissen Einteilern aushandeln können, um «schöne» Arbeit machen zu dürfen, ist nicht mehr zeitgemäss. Als Köder für Rasttageinbussen besteht leider auch in den höheren Gefilden von ZFR ein Interesse am Fortbestehen dieser veralteten Tradition.

Was sicherlich auch zur Popularität der Teilzeitarbeit beiträgt, ist die Tatsache, dass unser Job im vergangenen Vierteljahrhundert erheblich härter geworden ist. Unter dem Motto «Produktivität maximal steigern» hat das Lokpersonal heute ein erheblich höheres Fahrpensum als damals. Da ist es wenig verwunderlich, wenn die Mitarbeiter/-innen sich den Job mit einer Reduktion des Pensums etwas erleichtern.

Warum ist man in der Gesellschaft eigentlich überrascht, dass, wenn über Jahre auf Kosten der Arbeitnehmenden im direkten Bereich ohne vollen Lohnausgleich die Produktivität gesteigert wird, die Leute irgendwann nicht mehr alles mit sich machen lassen? Auch mit einem 100%-Pensum können sich die meisten unseres Berufsstandes ein eigenes Haus oder eine eigene Wohnung, frühe Erbschaft oder Lottogewinn mal ausgeschlossen, sowieso kaum leisten. Selbst im hintersten Chrachen wird es da mittlerweile schwierig. Hat sich diese Frage

erst mal erledigt, kommt man auch mit einer Drei- oder Viertageweche ganz gut über die Runden, vor allem wenn der/die Partner/-in ebenfalls Teilzeit arbeitet. Und hat dann erst noch mehr Zeit für Familie, Freunde, soziales Engagement und die feineren Dinge im Leben.

Etwas provokant gefragt: Warum soll man denn noch mehr Geld verdienen, wenn es gar nichts gibt, was man sich noch mehr kaufen möchte? Für hirnlosen Konsum, der die Umsätze antreibt? Oder für noch höhere Kosten für Lebensmittel, Mieten und Krankenkasse? Es ist schon längst kein Geheimnis mehr, wohin dieses Geld letztlich abwandert: in die Taschen derer, die eh schon zu viel haben. Warum ist «Das kann ich mir nicht leisten» eine normale Aussage, «Das brauche ich nicht» nahezu ein Akt der Revolution? Die Rufe einiger bürgerlichen Politiker/-innen nach einer Sechstageswoche sind in diesem Zusammenhang nichts als Realsatire.

Oft wird als Problem der Teilzeitarbeit angeführt, dass man dann nach der Pensionierung eine tiefere Rente habe. Dem entgegne ich, dass man, vorausgesetzt, dass man das Rentenalter überhaupt erreicht, eben privat vorsorgen muss. Es sei hier allen verraten: Nebst der privaten Vorsorge kann auch das Geld in die Säule 3a investiert werden. Man erzielt damit, zusätzlich zur Steuerersparnis, bei ähnlichem Risiko eine bessere Rendite als die SBB Pensionskasse. Als mündige Bürger werden wir doch wohl noch selber entscheiden dürfen, wie genau wir fürs Alter vorsorgen.

Die Zeiten haben sich geändert, die Bedürfnisse der Arbeitnehmenden auch. Dem sollte nicht nur die SBB Rechnung tragen. Auch wir Verbandsfunktionäre haben uns den Zeiten anzupassen und für alle Mitarbeiter einzutreten. Auch wenn es im VSLF noch einige gibt, die der Teilzeitarbeit wenig abgewinnen können.

Es bleibt die Erkenntnis: Das Geschäft «Teilzeitarbeit Lokpersonal» ist ein Drahtseilakt.

Bewilligt man zu viel, könnten Züge ausfallen. Bewilligt man zu wenig, machen sich die Mitarbeiter über kurz oder lang in grünere Gefilde auf, dann drohen ebenfalls Zugausfälle.

Es hat auf jeden Fall den Anschein, als hätte die Führung ZFR die eine oder andere Lektion gelernt. So liess Claudia Marti, die Regionenleiterin Ost, letzthin

verlauten, man bilde weiter im selben Tempo Lokpersonal aus, auch wenn die Prognosen positiv aussähen und eine Reduktion der Ausbildungskapazität nahelegen würden. Dass die Führung ZFR allem Anschein nach aufgehört hat, ihren eigenen, stets falschen Prognosen zu glauben, kann ohne Hohn als kleines Wunder bezeichnet werden. Das Lokpersonal weiss seit Jahren, dass die Berechnungen nicht stimmen können. Auch dass im Moment offen zugegeben wird, dass es mit der Teilzeit im Moment «schwierig» sei, ist als gutes Zeichen zu werten.

Nicht als gutes Zeichen zu werten ist, dass es Bestrebungen gibt, den Bezug von Teilzeittagen neu ordnen zu wollen. Man beabsichtigt zwar angeblich eine

Man hört auch generell die Aussage: «Eigentlich haben wir übers Jahr gesehen genug Lokpersonal, nur im Sommer zu wenig und im Winter zu viel.» Das legt dann natürlich nahe, den Bezug von Teilzeittagen im Sommer einzuschränken. Das ist ganz mein Humor: Die Nomenklatura und das Büropersonal verduften kollektiv in die Sommerferien, während wir drei Monate lang keine Teilzeittage eingeben dürfen? Ganz sicher nicht! Die ganzen Mehrverkehre sorgen ja auch für Mehreinnahmen, wie wäre es denn, einen Teil davon für die Abgeltung von in der Zeit geleisteten RE einzusetzen? Auch bei der samstags notorisch dünnen Personaldecke könnte, wie vom VSLF gefordert, mit einer Samstagszulage Abhilfe geschaffen werden.

Wir müssen wirklich arg aufpassen,

die Teilzeittage dann einziehen muss, wenn es dem Arbeitgeber gerade passt, darf es im Sinne der Nachwuchsfindung keinesfalls kommen.

Was also tun? Man sollte alles daran setzen, Teilzeitsperren in Zukunft zu vermeiden oder möglichst kurz zu halten. Ganz besonders unvorteilhaft wäre eine andauernde Teilzeitsperre auf unbestimmte Zeit. Ich denke, es wäre sinnvoll, im Regelfall die Änderung der Arbeitspensen schweizweit jeweils auf den Fahrplanwechsel im Dezember zu vollziehen. Das wird teilweise schon so gehandhabt. Im Winter gibt es weniger Baustellen und Sonderverkehre und man hätte ein halbes Jahr Zeit, die entstehenden Lücken zu füllen. Das Personal hätte eine Perspektive, den Beschäftigungsgrad, wenn auch nicht sofort, senken zu können.

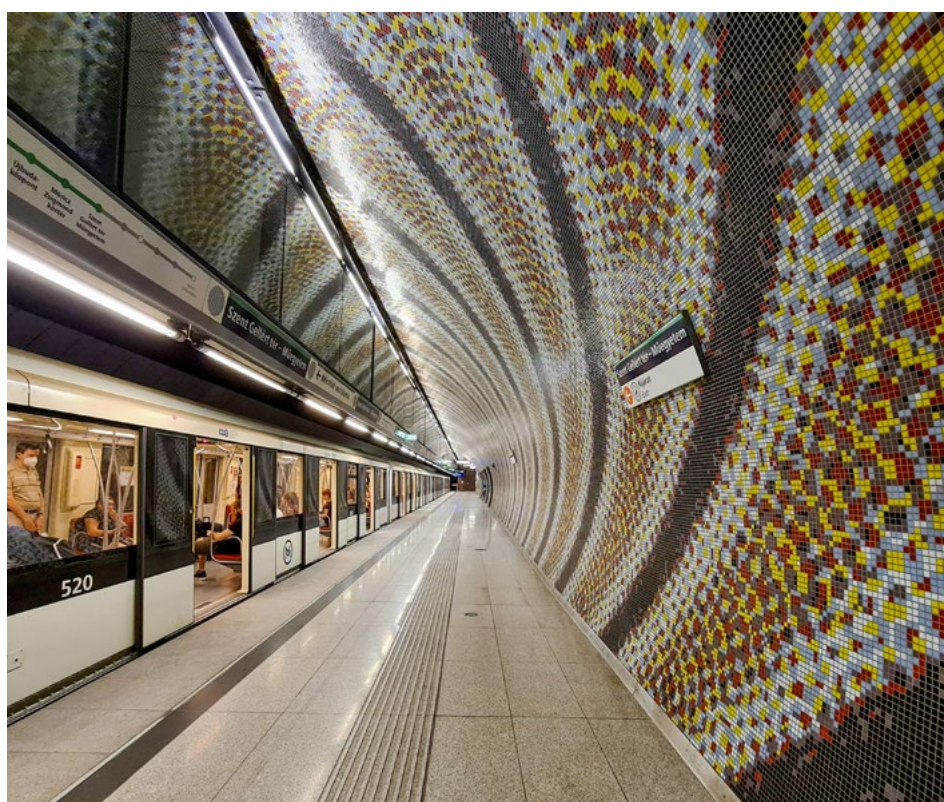
Dann möchte ich die Führung ZFR darin bekräftigen, ihren eigenen Prognosen weiterhin nicht zu glauben und mehr Lokpersonal zu rekrutieren, als gemäss den Berechnungen nötig ist.

Denn wer, wie z.B. Ende September 2024, bei erhöhtem Krankenstand sofort täglich um RE betteln muss, hat schlicht nicht genügend Lokpersonal. Erst wenn wir auch im Sommer wieder genug Personal haben, kann endlich mit dem versprochenen Abbau von Überzeit und der Beseitigung sonstiger Altlasten begonnen werden. Ein allfälliger unerwünschter Überbestand würde sich bei der aktuell anhaltenden Flut von Pensionierungen sowieso rasch verflüchtigen.

Ich schliesse mit der Aufforderung an die Führung ZFR, die Teilzeitlokfürher/-innen endlich als Asset und nicht als Problem zu begreifen. Dazu hat ein cleverer Berufskollege mal zu mir gesagt (ich paraphrasiere): «Das Sicherstellen der Zuführung ist, wie den Flurboden eines Altbaus mit Keramikplatten zu belegen. Es braucht natürlich ganze Platten.

Aber am Rand sind die nicht zu gebrauchen. Da braucht man halbierte Platten, sodass die Treppe reinpasst, solche mit Löchern für Heizungsrohre und solche mit diagonalem Abschnitt für die schiefe Wand. Nur so kann man den ganzen Boden belegen. Als Teilzeitlokfürher bin ich ein solches Randteilchen und ich bin es leid, deswegen als Mitarbeiter zweiter Klasse behandelt zu werden!»

Zu Weihnachten wünsche ich mir deshalb mehr Wertschätzung für die Randteilchen. ➤



Budapest - Foto von Jakob Žerdzicki auf Unsplash

Regelung, von der Unternehmen und Lokpersonal gleichermaßen profitieren würden, aber das behauptet man auch, wenn es um Flexibilisierung geht. Da schaffen es Regelungen, die dem Frontpersonal nützen würden, auch nicht von der Idee aufs Papier, sehr wohl aber jene zum Nutzen der Arbeitgeberseite.

Ein Vorschlag, nach dem die Teilzeittage analog zu den Ferien nach einer punktbasierten Rangliste vergeben werden sollen, würde den Arbeitgeber völlig übervorteilen, ohne dass dabei unter dem Lokpersonal mehr Fairness geschaffen würde. Wenn überhaupt, müsste man dem Lokpersonal den Bezug von Teilzeittagen erleichtern, nicht erschweren.

dass sich die jetzt schon existierende Kluft zwischen Büro- und Frontpersonal nicht noch weiter auftut. Es ist dem Frontpersonal nicht entgangen, dass die Teilzeitarbeit auf den Stufen über uns oft wesentlich lockerer gehandhabt wird. Nur weil wir systemrelevantes Personal sind, wollen wir nicht auf die Segnungen des modernen Arbeitsalltags verzichten; oneSBB auch beim Beschäftigungsgrad.

Wenn es sich im kollektiven Gedächtnis der Bevölkerung festsetzen sollte, dass Lokführer/-in ein Beruf ist, in dem man jahrelang auf ein Teilzeitpensum warten muss, wäre das katastrophal für sämtliche Rekrutierungsbemühungen. Auch zu einer Regelung, bei der das Personal

Ist das Lokpersonal wirklich schuld an allem?

Tendenzen zu Automatisierungen und die Argumentationen von Automatisierungsbefürwortern lassen den Schluss zu, dass das Lokpersonal und dessen Arbeitsweise ursächlich für betriebliche Konflikte sein könnten. Weshalb steht das Lokpersonal dermassen im Fokus und welche Effekte stehen dahinter? *Raoul Fassbind, Vorstand SBB P*

Aktuell ist die Südostbahn mit dem Betriebsversuch eines Systems beschäftigt, welches auf dem Automatisierungsgrad GoA2 basiert. Auch einige Schmalspurbahnen sind im Moment mit der notwendigen finanziellen Unterstützung ausgestattet, solche Produkte selbst entwickeln zu dürfen. GoA2 bedeutet, dass der Zug selbst beschleunigt und bremst, für die weiteren Tätigkeiten aber Lokpersonal anwesend ist. Dieses beobachtet das System und übernimmt die volle Verantwortung für dessen Handeln, verlernt parallel dazu aber seine eigenen Kernkompetenzen. Dabei werden die Züge weder schneller noch effizienter, höchstens vielleicht vorhersehbarer, aber auch dies nur, wenn der Zug komplett störungsfrei unterwegs ist und gerade keine Systemupdates korrigiert werden müssen. Weshalb aber ist den Treibern der Automatisierung, allen voran den Infrastrukturbetreibenden, die Arbeitsweise des Lokpersonals dermassen ein Dorn im Auge, sodass es jeglicher Kompetenzen enthoben und bestenfalls abgeschafft werden soll? Und wäre das Lokpersonal nicht ohnehin vorhersehbarer, wenn es mit denselben Informationen ausgestattet wäre, wie sie einem automatisierten System dann bereitgestellt würden?

Nun, die Antwort liegt auf der Hand. Das Lokpersonal ist systemgesteuert. Gesetze, Vorgaben, Managemententscheide, Prozesse, Anweisungen, Stellwerke, Fahrzeugzustände, Witterungen, Informationen, Tagesformen und die aus all diesen Einwirkungen generierte Motivation beeinflussen die Arbeitsweise des Lokpersonals massgeblich. Nur beeinflussen kann es diese kaum, und für das Wetter kann ein Einzelner kaum etwas. Wer also erlässt, verfasst und stellt die Gesetze, Vorgaben, Managemententscheide, Prozesse, Informationen und Anweisungen bereit, welche das Lokpersonal in seiner Arbeit beeinflussen? Wer bedient die Stellwerke? Wer erledigt den Unterhalt an Strecken und Fahrzeugen? Wer fertigt einen Fernverkehrszug ab und unter welchen Einflüssen arbeitet dieses Personal? Wer und was motiviert das Lokpersonal, seine Arbeit zuverlässig, zügig, kundenorientiert und bestenfalls vorhersehbar auszuüben? All diese Fragen differenziert und ausführlich zu beantworten, sprengt den

Rahmen dieses Artikels. Es kann aber festgehalten werden, dass dies nie durch das Lokpersonal selbst bewerkstelligt wird. Das Management definiert strategische Entwicklungen der Unternehmen, verantwortet also ineffiziente Produktionen durch etliche Unternehmungen und die dadurch fehlenden Schnittstellen. Der Gesetzgeber bietet dazu Rahmenbedingungen und transportiert diese durch das BAV an die Bahnen weiter. Dies führt dazu, dass Abteilungen mit Fachtheoretikerinnen und -theoretikern Vorgaben und Arbeitsanweisungen weiterentwickeln. Sicherheitsabteilungen erlassen einschränkende Massnahmen, um die hohe Sicherheit noch höher zu legen. Führungskräfte und Financer erlassen Vorgaben, um effizienter zu werden. Das führt zu neuen Logiken, dem Aufbrechen von gelebten Prozessen und weniger von allem. Ausser vielleicht Bürokratie. Aber vor allem Unterhalt. Die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit von Strecken und Fahrzeugen leidet. Die Stellwerke selbst werden ohnehin von den Infrastrukturen bedient. Ein Lokführer kann noch so fest pünktlich sein wollen, wenn Signal und Weiche nicht mitmachen, ist das vergebliche Liebesmüh. Im Stellwerk selbst herrschen aber Prozesse und Hierarchien, sodass vordefinierte Abläufe stur eingehalten werden und Kenntnisse über Bahnanlagen verloren gehen. Zudem sind die modernen Betriebszentralen teilweise derart fern von einer Eisenbahn angesiedelt, dass das Feeling für den Betrieb kaum aufkommt. Wen kümmert im Betonbunker von Pollegio, ob vierhundert Fahrgäste in Arth-Goldau ihren Anschluss nach Zürich erreichen? Und ja, in der Regel sind Betriebsprozesse und technische Meilensteine wie ETCS ursächlich dafür, dass trotz grosszügiger Fahrzeitzusätze die Züge nicht rechtzeitig nach Arth-Goldau gelangen. Die Züge verkehren immer langsamer und die Verantwortlichen verstehen nicht weshalb. Und dies trotz Unsummen von Steuergeldern, welche in den vergangenen Jahrzehnten in die Modernisierung von Infrastruktur und Fahrzeugflotten geflossen sind. Modernste S-Bahn-Fernverkehrszüge und Prozesslandschaften sind träger als Mechanik und Eisenbahner-Teamarbeit aus den Sechzigern. Und die grosse Ironie dahinter ist, dass das bröckelnde Bahnsystem

mit den gleichen Massnahmen gerettet werden soll, welche es dahin geführt haben, wo es sich heute befindet. Sprich mehr Digitalisierung, mehr Automatisierung, mehr Prozesse und weniger Personal. Somit weniger Personal, welches den Bahnbetrieb versteht und abwickeln kann. Gesamthaft wohl aber mehr Personal, welches die Tücken der Entwicklungen dann bewirtschaftet.

Teil der Dramaturgie ist allerdings, dass diese Entwicklungen nicht mehr rückgängig gemacht werden können. Was bleibt, ist die Hoffnung auf sinnvolle Investitionen und eine Findung in bewährten und gelebten Arbeitsmethodiken. Das bedeutet aber auch, dass das Lokpersonal in seiner Tätigkeit unterstützt und motiviert werden muss, statt ständig in Frage gestellt und um Rechenschaft für jedes kleine Detail gebeten zu werden. Das ständige Gefühl, für betriebliche und unternehmerische Misswirtschaft verantwortlich zu sein, hilft dabei nicht. Ebenso wenig, das permanente Damoklesschwert über sich zu spüren, dass der Beruf keine Zukunft hat. Aber es funktioniert halt gut.

Das Lokpersonal sieht sich oftmals allein und machtlos. Die pflichtbewusste Natur und das einsame Arbeiten helfen nicht dabei, sich stark und selbstbewusst zu präsentieren. Unterstützt durch die Tatsache, dass das Lokpersonal in diversen Situationen minutiös genau gelistet und überwacht wird, entwickelten etliche Funktionen Routinen, um das Lokpersonal zu drangsalieren und zu massregeln. Unter dem Verdikt der sicherheitsrelevanten Funktion wird alles gemeldet und über den Vorgesetzten Rechenschaft eingefordert; unter anderem gerne mit Androhung schwerer Repressalien. Das führt zur allgegenwärtigen Faust im Sack und dem gehorsamen Springen, falls etwas gerade wieder einmal nicht so gut läuft. Und leider ist das Anwenden dieser Arbeitsweise jedem selbst überlassen. Man will schliesslich seine Ruhe und sich nicht permanent verantworten. Und das ist sehr nachvollziehbar. Aber ohne etwas gesunde Aufmüpfigkeit, den permanenten Verweis auf die effektiven Verantwortlichen und eine grosse Portion Ignoranz gegenüber gewissen Entwicklungen lassen sich diese Mechanismen leider auch nicht aufbrechen. ➤

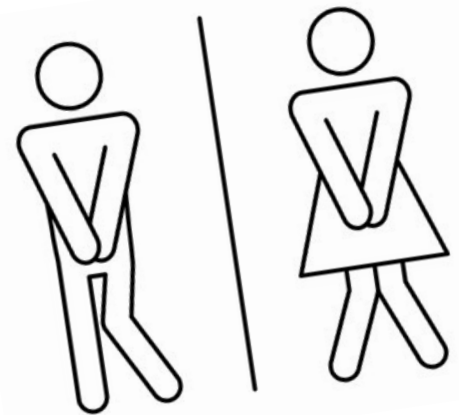
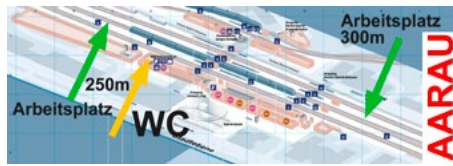
WC

Unser Arbeitsplatz ist der Führerstand. Während der Fahrt ist das Aufsuchen eines WC nicht möglich. Während der Halte ist es bedingt möglich, wenn der Zug eine funktionierende Toilette hat und der Halt mehr als 3 – 4 Minuten dauert. *HR-Gruppe VSLF*

In der Regel suchen wir die Toilette nach Ankunft an den Bahnhöfen und der Übergabe des Zuges auf. Dies bedingt oftmals einen ordentlichen Fussmarsch, welcher bei Arbeitsunterbrechungen oftmals nicht in der Arbeitszeit erfolgt. Es ist in etwa so, als müsste man aus einem Sitzungszimmer heraus ausstempeln, 400 Meter zu Fuss gehen, und dann zurück. Also zum Beispiel von der Hilfikerstrasse 1 in die Hilfikerstrasse 3 in den 3. Stock und im 3. Stock ganz nach hinten gehen.

Besonders störend ist, dass in vielen Bahnhöfen in den Läden-Bereichen WC für das Personal der Geschäfte vorhanden sind, aber nicht vom SBB-Personal genutzt werden können. So in Bern und Zürich.

Hier fordern wir die Verantwortlichen der Immobilien auf, zusammen mit den PeKo dafür besorgt zu sein, dass diese vorhandenen WC auch für das Lokpersonal zugänglich sind. Es ist wichtig und manchmal sogar dringend. Danke. ➤



TERRA PLANA

lebendige Erinnerungen

Die «Terra plana» ist eine vierteljährlich erscheinende Zeitschrift für Kultur, Geschichte, Tourismus und Wirtschaft. Sie bietet auf über 60 Seiten spannende Geschichten aus dem Sarganserland, Werdenberg, Obertoggenburg, Fürstentum Liechtenstein sowie aus der Bündner Herrschaft und Gaster – von historischen Daten und Fakten, aktuellen Ausstellungen oder Veranstaltungsreihen bis hin zu lebendigen Erinnerungen von Menschen aus der Region und über die Region. Autorinnen und Autoren mit unterschiedlichen Interessen und Hintergründen bieten überraschende Einblicke in verschiedenste Themenbereiche.

SL Druck + Medien AG | 8887 Mels | Telefon 081 725 32 32 | mail@sarganserlaender.ch



+VSLF

VSLF-SHOP



Swiza
Taschenmesser / Couteau / Coltellino



Victorinox
Taschenmesser / Couteau / Coltellino 2024



LKW Planentasche / Sac en bâche de camion /
Borsa in tessuto telo di camion



Laptop Backpack - Victorinox

Caran d'Ache
Kugelschreiber
Stylo à bille
Penna a sfera



Caran d'Ache
Minenhalter
Porte-mines
Matita fixpencil



Microfasertuch iPad /
Microfibre pour iPad /
Microfibra per iPad

Notizblock
Bloc-notes
Blocco note



Mappe A4 mit Rechner / Porte-documents A4 avec
calculatrice / Portadocumenti A4 con calcolatrice



Taschenschirm schwarz
Parapluie de poche noir
Ombrello nero



Taschenschirm hell
Parapluie de poche gris-pierre
Ombrello grigio pietra



Neue Softshell-Jacke Herren Logo farbig
nouveau Veste Softshell homme logo en couleur
nuovo Giubbotto Softshell uomo logo a colori



Neue Softshell-Jacke Damen
nouveau Veste Softshell femme
nuovo Giubbotto Softshell donna



Online bestellen

und direkt zum Shop

<https://www.vslf.com/dienste/shop/sonstiges>

Artikel solange Vorrat



LESERBRIEFE

Hubert Giger während 19 Jahren VSLF-Verbandspräsident

Lieber Hubert

So wie ich mich noch erinnern kann, hat noch nie ein Verbandspräsident einen Verband während so vieler Jahre geleitet bzw. so erfolgreich geführt, und dies erst noch in «turbulenten» Zeiten der unseligen Digitalisierungs-Euphorie.

Nach jahrzehntelangen Feindseligkeiten in einem stets spannungsgeladenen Klima zwischen den Verbänden (sogar mit gerichtlicher Intervention) hast Du mit Deinem VSLF-Führungsteam dank Deinem souveränen Führungsstil innerhalb vom gesamten (!) Lokpersonal ein gutes Klima als Grundlage einer funktionierenden Zusammenarbeit geschaffen; miteinander statt gegeneinander. Das ist m.E. eines der wertvollsten Resultate von Deinem langjährigen Engagement als VSLF-Präsident für das gesamte Lokpersonal!

Damit habt Ihr zweifellos auch in der Mitgliederwerbung – sprich stetig ungebremster und grossartiger Mitgliederzuwachs – beachtliche und sehr beeindruckende Erfolge erzielen können. Hatte der VSLF zu früheren Zeiten am Verhandlungstisch noch um seine Anerkennung «gerungen», so ist der VSLF heute die kompetente Personalvertretung vom gesamten Lokpersonal!

Ich durfte in den letzten Jahren so oft an GV als Gönner teilnehmen (VSLF-Hochburg «Haldenbach») und immer wieder hatte mich die in Eurer Mannschaft spürbare Harmonie sehr beeindruckt.

Zum starken VSLF-Team gehörte natürlich an Deiner Seite der unvergessliche Stephan Gut. Du hast in Deiner Erfolgsgeschichte als VSLF-Präsident speziell und stets Stephan Gut eingeschlossen und ihn in Deinen Abschiedsworten im LocoFolio als besten Freund bezeichnet. Mit Deiner Offenheit gegenüber Deinen Gefühlen hast Du speziell in der VSLF-Mitgliedschaft viel Vertrauenskapital

aufgebaut, das wohl wertvollste Gut in einer Gemeinschaft.

Dir ist es gelungen, in Deinem Führungsteam eine starke Mannschaft zu vereinen, und dazu gehören natürlich auch viele weitere, mir gut bekannte Frontkämpfer wie z.B. Felix Traber, Markus Leutwyler, Christoph Jud etc. Ich hoffe für Euch und den VSLF, dass es Euch bei den weiteren angekündigten Rücktritten gelingen werde, ebenfalls engagierte und einsatzfreudige Nachwuchskräfte für die so wichtige Verbandsarbeit zu motivieren/mobilisieren. Ein harter Führungsstil ist für die sehr anspruchsvolle Verbandsarbeit sicher wichtig. Ebenso sind m.E. die menschlichen Führungsqualitäten schergewichtig und diese habe auch ich als VSLF-Gönner im «hinteren Glied» wahrnehmen können. So zeigte Esther Frisch selig mir und Hans Baer bei einem unserer letzten Besuche im Altersheim «Logisplus» einen Kartengruss von Dir und betonte: «Dieser Gruss von «Hübi» hat mich doch sehr gefreut, er ist doch mit seiner Verbandstätigkeit zeitlich so extrem engagiert.» – In diesem Sinn und Geist hast Du doch auch viel FEIN-Arbeit geleistet, welche Dein Wirken geprägt hat.

Du wirst oder hast vermutlich bereits nach Deinem veröffentlichten Rücktrittsentscheid im Newsletter 822 viele dankbare und erfreuliche Feedbacks erhalten. Ein grosser und denkwürdiger Applaus ist Dir an der nächsten GV 2025 sicher. Wenn ich Dir heute mit diesem Mail herzlich «Danke schön» sage, so hauptsächlich deswegen: Mit Deinem langjährigen Einsatz haben Du und Dein starkes Führungsteam mit Eurer Verbandsarbeit an vorderster Front dafür gesorgt, dass beim Lokpersonal der so wichtige Berufsstolz nicht gänzlich demontiert werden konnte. Der Lokführer ist heute auch in der Öffentlichkeit immer noch «Garant für die Sicherheit».

Empfange also, lieber Hubi, mein herzliches Dankeschön und meinen Respekt für Deine für das Lokpersonal geleistete langjährige Verbandsarbeit und meine besten Wünsche für eine reibungslose Amtsübergabe und später viele Freizeitstunden zur Ausübung Deiner Hobbys und bestmögliche Gesundheit. Gerne denke ich zurück an schöne Erlebnisse

wie Deinen unvergesslichen Auftritt auf der Bühne «GV Fribourg» mit BR Albert Rösti, Deine Teilnahme als noch sehr junger Berufskollege anlässlich einer Besprechung «IG Loc» in Zug, Teilnahme an der Beerdigung von Esther Frisch in der Kirche von Köniz, wo wir unsere Stimmbänder während des von Esther Frisch gewünschten Liedes aus dem Kirchengesangbuch auf Höchstleistung belastet hatten ...

Von schönen und dankbaren Erinnerungen begleitet, schicke ich Dir liebi Grüess nach Züri-Altstetten und machs guet!

Ruedi Renggli

Lärmende Fernseher und Getränkeautomaten

Hallo zusammen

Zwei Kommentare habe ich zum letzten LocoFolio. Seite 32: TV im Reservezimmer: Generell bevorzuge ich Aufenthaltsräume ohne Fernsehgeräte; an allen Standorten. Der lärmende Fernseher stört die Möglichkeit zur Erholung von der Arbeit. Der persönliche Medienkonsum kann mit dem Handy oder iPad abgedeckt werden. Eigenartig, dass die Lokführer die Digitalisierung in ihrem Pausenraum sogar auf eigene Kosten vorantreiben. Die lärmenden Getränkeautomaten könnte man auch gleich aus den Aufenthaltsräumen in die Gänge verbannen. Seite 77: Automation Berner Raum. Im Facebook habe ich dieses Foto gefunden. Der Berner Raum zum Kuppeln ;-) Gruss Markus Loosli



Rangieren per Funk – ein Sicherheitsrisiko?

Unserem Gönner und ehemaligen Swissair-Piloten Hans Baer ist im Bahnhof Thalheim-Altikon eine funkgesteuerte Rangierbewegung aufgefallen. Sind solche Bewegungen im Publikumsbereich sicher genug?

Der Bahnhof Thalheim-Altikon liegt im Zürcher Weinland, an der einspurigen Strecke Winterthur–Stein am Rhein. Turbo bedient sie mit ihren GTW (S29) im Halbstundentakt, der Bahnhof ist verwaist, das AG zeigt Alterungsschäden, die Jätstöcke sind die dominierende Bepflanzung. Eine meiner Wanderungen endete um ca. 10:35 Uhr hier. Jeweils um xx30 und xx00 kreuzen sich hier die Thurbozüge der S29.

Die Ausrichtung der Gleisanlage ist etwa Süd–Nord; zwei Durchfahrleise für die Kreuzungen werden rege benutzt. Östlich dieser Gleise steht das leicht marode AG. Dazwischen, also ganz nah am AG, liegt das Industriegleis, das nördlich vom Bahnhof zu einer grossen Siloanlage führt.

Während meines Aufenthaltes, um ca. 10:40 Uhr, fährt aus Richtung Winterthur ein Güterzug, bestehend aus fünf vierachsigen Schüttgutwagen, ein, gezogen von einer nagelneuen Em 23. Der Zug hält vor der Weiche, die zur Siloanlage führt (südlich des AG), und ist einzig durch den Lf bedient. Dieser kuppelt ab, umfährt und kuppelt hinten wieder an, worauf es dann in Schiebefahrt Richtung Siloanlage geht. Der Lf steht nun auf der Plattform des Richtung Ziel vordersten Wagens, die Lok wird mittels Funkfernsteuerung bedient. Die ganze Aktion hat zeitlich gerade Platz zwischen zwei Zugkreuzungen, wenn alles klappt.

Die Infrastruktur wird aus dem BLZ am Flughafen bedient, sicher mit bestem Blick auf die Situation vor Ort mit den beiden Bahnschranken.

Die Reise führt ganz knapp am AG vorbei. Nebenan ist eine Mutter, deren Kinder mit den fast meterhohen Jätstöcken spielen. Ich mache sie auf den Zug aufmerksam, sie erschrickt zutiefst, sammelt ihr Kinder ein und meint, sie habe noch nie erlebt, dass ein Zug über dieses überwachsene Gleis fährt.

Der Lf macht auf seinem Bock einen sehr konzentrierten, angestregten Eindruck.

Ich frage mich, ob ihm rundum wohl ist.

Ich frage mich, warum man diesen Mann mit seinem Zug allein auf die Reise schickt. Beladen dürfte der Zug gegen 400 Tonnen wiegen, die Strecke hat Steigungen im zweistelligen Promillebereich, der Ablauf des Manövers ist zeitlich knapp bemessen; dieser einzelne Lf ist während der ganzen Übung der einzige Bahnangestellte vor Ort.

Frage im Raum: Wo bleibt da das Vieraugenprinzip? Bekanntlich sehen ja vier Augen mehr als das Doppelte von zwei Augen, schon gar, wenn sie kommunizieren.

Offenbar hat man hier das Risikomanagement nach dem Motto «Wenn, dann» nicht allzu lasch betrieben, und ein zusätzlicher Rangierarbeiter ist halt schon teuer!

Hoffen wir, dass trotzdem alles immer wieder gut geht.

Hans Baer

Nachricht eines Kollegen an die Redaktion LocoFolio

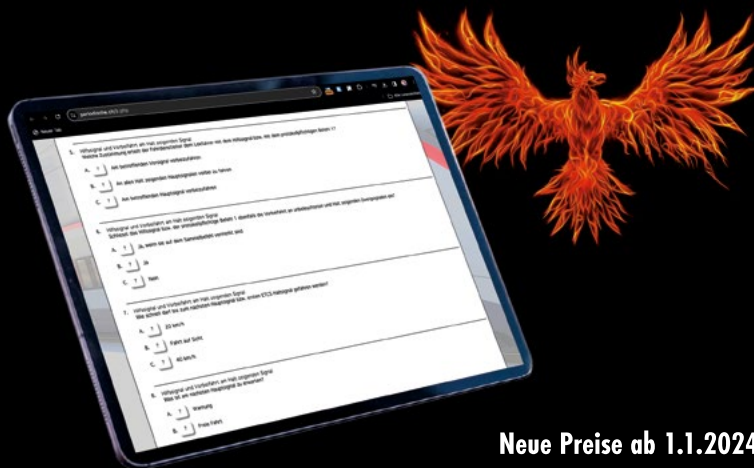
«Hallo zusammen

Ich bin bald weg und komme vermutlich nicht mehr wieder. Anscheinend sind ja Rückkehrer nicht willkommen. An der Stelle unterlasse ich es, mich schlecht über meinen Zürcher CLP zu äussern, und beschränke meine Zeilen darauf, dass ich bei der SBB nicht weiterkomme und keinerlei Rückendeckung erfahre. Nein, der CLP hat mir eher noch das Messer in den Rücken gesteckt. Also ziehe ich weiter und erfülle einen lang gehegten Wunsch, nicht mehr zu 100% im Führerstand tätig zu sein. Bald werde ich bei einer anderen EVU tätig sein, vorwiegend im Büro. Ich bin gespannt und freue mich sehr auf die neue Herausforderung und gleichzeitig finde ich es verheerend, dass ich in einer solch grossen Firma keinen anderen Ausweg sehe, als komplett zu kündigen ...»

Schade, dass wir schon wieder einen guten und langjährigen Kollegen verlieren. Ihm alles Gute! ➤

PHÖNIX

Das Lernprogramm neu beim VSLF:



Neue Preise ab 1.1.2024:

VSLF-Mitglieder kostenlos

Nicht-Mitglieder: CHF 50.-/12 Monate

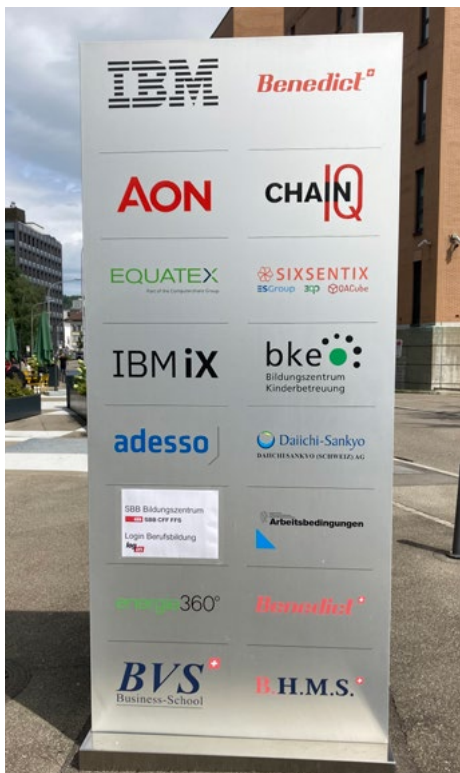


periodische.ch
Kontakt: phoenix@vslf.com





Ob man mit einer solch improvisierten Beschriftung einen Blumentopf holt?



Bahnvorbild Deutschland

Auslandsgruppe VSLF

Bild vom Bahnhof Titisee an der Höllentalbahn im Südwesten von Deutschland.

Drei Gleise, drei Signale, alle korrekt rechts aufgestellt. Niemandem würde in den Sinn kommen, das Signal am Gleis 1 links aufzustellen, weil es einfacher ist. Saubere, konsequente und einheitliche Vorgaben, korrekt ausgeführt.



Flirt mit neuer Bremskurve

Etlichen Kolleginnen und Kollegen ist aufgefallen, dass seit einiger Zeit Flirt-Züge verkehren, bei denen die Bremskennlinie verändert wurde. Das Bremsverhalten ist völlig anders als gewohnt. Die Züge bremsen schwächer und die pneumatische Bremse wird kaum bis gar nicht aktiviert.

Im Führerstand ist nicht ersichtlich, ob ein Zug mit einer neuen oder alten Bremskurve verkehrt. Die Bremsen sind wohl das wesentlichste Element für uns Lokführer und somit ein sehr sensibler Bereich. Es ist stossend, dass hier im Hintergrund herumgewerkelt wird, ohne dass wir adäquat mit einbezogen werden. Es ist zu hoffen, dass sich die wesentlich schwächere Bremsleistung nicht negativ auf die Sicherheit auswirkt.

Ein kleines Panoptikum der schweizerischen Halteorttafellandschaft.

Welche gehört zu welchem Bahnhof?



böbnig



Hedigen



Manegg



Mälans



Leimbach

Unerklärlicher Irrtum um ein Zwergsignal

Technikgruppe VSLF

Das Zwergsignal 324A in Zürich Herdern vor der Waschanlage wurde ausser Betrieb gesetzt und verhüllt. Kein Mensch wusste warum. Da die Zugfahrten vor dem Mini-Hauptsignal endeten und kein Zwergsignal für die anschliessende Rangierfahrt durch die Wäsche vorhanden war, musste jeweils beim FDL um eine Fahrerlaubnis gefragt werden. Im Hinblick auf einen vollautomatischen Betrieb muss man verstehen, dass für gewisse Kreise bei Infrastruktur jedes notwendige Telefonat einem Versagen gleichkommt.

Gut ein Jahr später wird das Zwergsignal wieder enthüllt und «sichtbar gemacht». Ob an der Stellwerkanlage Manipulationen notwendig waren, ist uns nicht bekannt. Genauso wenig ist bekannt, ob es bei der Enthüllung geladene Gäste mit Ansprachen, das Durchschneiden eines Eröffnungsbandes und einen kleinen Apéro geben hat.

Wir sind froh, haben wir wieder klare Verhältnisse und eine Anlage, welche einer allgemeinen Logik gerecht wird anstelle von versteckten Mausefallen.

Zürich Herdern: Sicherungsanlage

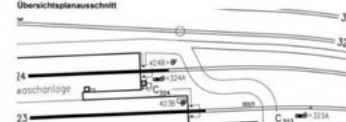
Herausgeber: I-AEP-SAZ-ROT

Beschreibung:

Mit der Inkraftsetzung dieser Dokumentation wurden folgende Änderungen vollzogen:

Zwergsignal 324A wurde wieder sichtbar gemacht.

Übersichtplanausschnitt

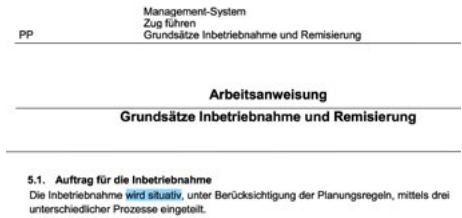


Arbeitsanweisung

HR-Gruppe VSLF

Wenn in einer Weisung vorgegeben wird, dass man situativ zu arbeiten hat, dann hat man die Prozesse nicht mehr im Griff. Zumal die Arbeit auf die Minute zugeteilt, sicherheitsrelevant und jede Handlung genauestens beschrieben ist. Also gibt es eigentlich gar keinen Platz für situatives Arbeiten. Oder man möchte jede Verantwortung abgeben und nach unten delegieren.

Diese Art von Arbeiten hatte es bereits früher gegeben: «Mach' die Arbeit, die Zeit ist zugeteilt.» Es hat funktioniert, nur hat man damit nicht ganze Abteilungen mit überflüssiger Arbeit bedient.



Mini-mini-Signal

Technikgruppe VSLF

Ein einsames Mini-mini-Signal einer Langsamfahrstelle der Limmattalbahn an der Badenerstrasse an der Stadtgrenze Zürich zu Schlieren. Wenn die Signale noch kleiner werden, besteht nicht nur die Gefahr, dass sie übersehen werden, sondern dass sie für die Modelleisenbahn zuhause gestohlen werden.

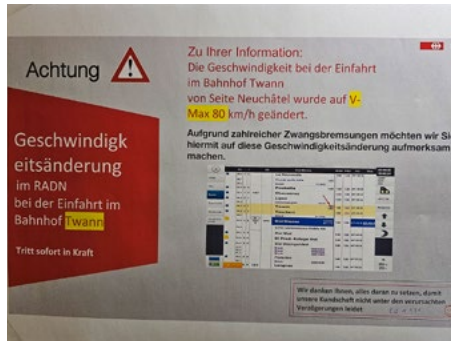
Anständige Signale sind Signale mit einer anständigen Sichtbarkeit und somit Grösse. Was im Strassenverkehr selbstverständlich ist, gilt auch für die Bahnen.



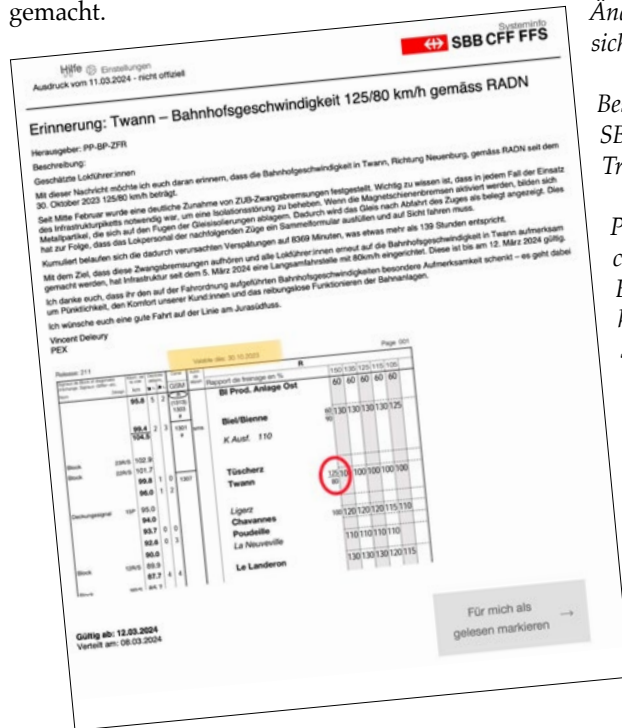
Informationen über Langsamfahrstellen durch das RADN

Technikgruppe VSLF

Der VSLF hat wiederholt an den Treffen Sicherheit mit der SBB auf die Problematik hingewiesen, dass Langsamfahrstellen einfach mit den RADN-Angaben 80 km/h



bekannt gegeben werden. Somit ohne eine Warnung auf dem Führerstand. Dies ist nicht handhabbar, auf die Problematik wurde vom VSLF seit Jahren aufmerksam gemacht.



Im Fall Twann wurden die Probleme so gross, dass sich SBB Infra und Personenverkehr veranlasst sahen, neben den üblichen Infoblättern zusätzlich eine offizielle Mitteilung in der Vorgaben-App zu verbreiten. Nach wiederholten Interventionen unsererseits werden Langsamfahrstellen wieder mit Langsamfahrsignalen und einer Warnung am Vorsignal ausgerüstet, wie es auch korrekt ist. Wir danken allen, die uns unterstützt haben.

Am 09.07.2024 um 11:46 schrieb Griesser Marcus SBB CFF FFS

Lieber Hubert

Wir haben die Situation der Signalisierung von Geschwindigkeitsreduktionen bei Baustellen mit den Experten bei SBB Infrastruktur und Produktion Personenverkehr analysiert. Die Vereinfachung und Kostenreduktion der Anzeige von Geschwindigkeitsreduktionen für lang andauernde Baustellen im RADN rechtfertigen die Nachteile für das Lokpersonal durch die fehlende Aussensignalisierung und Warnung nicht. In Zukunft wird die Geschwindigkeitsreduktion bei Baustellen auf der SBB Infrastruktur immer mit Langsamfahrsignalen signalisiert. Die RTE 20410 wird entsprechend überarbeitet.

Der Auftrag für die Signalisierung von der Langsamfahrstelle bei Twann wird von SBB Infrastruktur ausgelöst und sollte spätestens Ende August 2024 umgesetzt sein.

Anlagebedingte Geschwindigkeiten werden den Lokführerinnen und Lokführern weiterhin über das RADN angezeigt. Die sorgfältige Auseinandersetzung mit den Änderungen im RADN ist für die sichere Zugführung unerlässlich.

Beste Grüsse Marcus
SBB AG, Konzernsicherheit
Trüsselstrasse 2, 3000 Bern 65

Präsident VSLF praesident@vslf.com
Betreff: Re: Aktennotiz Fachdiskussion Sozialpartner 01/24 vom 3. Mai 2024
Datum: 10. Juli 2024 um 11:50
An: Marcus Griesser

Lieber Marcus

Danke für die Mitteilung.

Für die SBB sicher ein guter Entscheid. Merci.

Hoffen wir, dass wir auch bei anderen Problemstellungen laufend Verbesserungen für das belastete Personal an der Front erreichen. Einzig Kosteneinsparungen auf der einen Seite sind sicher nicht im Interesse einer oneSBB.

Beste Grüsse
Hubert

Projektkosten für den neuen Doppelspurttunnel zwischen Ligerz und Twann: 431 Millionen Franken. Da sollten ein paar Batterien für die Langsamfahrsignale drin liegen.

Finde die Unterschiede!



Pensions-Signal

Renten-Gruppe VSLF

Das Signal wird immer mehr in den Bahnhöfen ausgehängt. Folglich befolgen immer mehr Lokführer den Auftrag und gehen. Hoffen wir auf guten, motivierten und nachhaltigen Nachwuchs im Führerstand.



Signalaufstellung Einfahrt Luzern

Technikgruppe VSLF

Bei der Einfahrt in der langgezogenen Linkskurve vor Luzern wurden neue Signalstaffeln aufgestellt. Damit können neu auch verschiedene Geschwindigkeiten signalisiert werden.

Im Lokführerzimmer in Luzern wurde über die neuen Signale diskutiert. Und einmal mehr war der Tenor ziemlich klar:

Die meisten Lokführer sagten, dass sie früher zu bremsen beginnen, da in der Kurve noch weniger Orientierung besteht und beim Verwechseln einer Staffel die Auswirkungen wie immer gross sind.

Man hat somit in Bezug auf die Zugfolge wohl nicht erreicht, was angedacht war.

Kleingartenkunst im Schwellenland



Bild: Kusi Dennler

Gemischter Betrieb

Hubert Giger, Präsident VSLF

Auf die Frage, ob die EVU nicht beim Lokpersonal zusammenarbeiten könnten, erhält man immer dieselbe Antwort: Wir wollen schon, die anderen nicht. Vorteile wären eine kleine Reserve, mehr Spielraum bei Krankmeldungen, mehr Attraktivität für den Beruf und mehr Möglichkeiten, auf Einteilungswünsche einzugehen. Aufwände wären einmalige Anpassungen von einzelnen Arbeitszeitregelungen und einmalige Instruktionen für Fahrzeuge und Strecken. Langfristig sehr gut investierte Mittel also. Zusätzlich könnte die Einteilung vereinfacht und zusammengefasst werden. Und in der Praxis geht es ja, wenn man will:



Thurbo Zug mit Thurbo Lokführer im Fernverkehrsbahnhof in Zürich. Thurbo Lokführer fahren auf SBB Bombi-Zügen von St. Gallen bis nach Chur und SBB Lokführer fahren mit Thurbo Zügen von Sargans nach Chur.



(Bild SOB)

SOB InterRegio IR 35 von Zürich nach Bern. SOB Zug mit SBB Lokführer.

Derselbe Lokführer darf aber nicht denselben Zug von Zürich nach Chur fahren, obwohl er die Strecke und das Fahrzeug kennt. Wenn der IR von Chur nach Zürich anstelle eines Traverso-Zuges mit einem SBB FV-Dosto 512 geführt wird, fährt der SOB Lokführer mit dem SBB Zug. Es gibt wirklich keinen Grund gegen die Zusammenarbeit beim Lokpersonal, es würde nur Gewinner geben. Auch im Tessin mit TILO, auch in Biel mit transN, auch im Wallis mit RegionAlps und auch in Bern mit der BLS.

Manometer im Führerstand

Technikgruppe VSLF

Schon früh mit der Einführung der Druckluftbremse waren Anzeigen für die Druckluftbremse im Führerstand zu finden. Diese sind für ein kontrolliertes Bremsen unerlässlich.

Die Norm ist, dass in einem Manometer die Speiseleitungs-Luft zusammen mit der Hauptleitungs-Luft angezeigt wird. Ein weiteres Manometer zeigt die Druckluft im Bremszylinder der Lokomotive / des Steuerwagens an.

Warum die Manometer beim ICN als einzigem Fahrzeug anders angeordnet sind, ist nicht nachvollziehbar. Möglicherweise ist es eine höhere Ingenieurskunst, welche nicht nachvollziehbar ist.

Neu soll bei den EVO Flirt für den Regionalverkehr der Quittier-Schalter zur Sicherheitseinrichtung ETCS links statt rechts montiert werden. Seit der Einführung der Zugsicherung in den 1930er Jahren ist der Quittier-Schalter immer rechts. Aussagen SBB P ZFR: Die rechte Hand ist bereits beim Fahren stark belastet.

Dass diese Montage links mehr als nur Kopfschütteln auslöst, ist verständlich. Wir fordern eine Montage an der richtigen Stelle, also rechts.

Manometer Speiseleitung und Bremszylinder



ICN

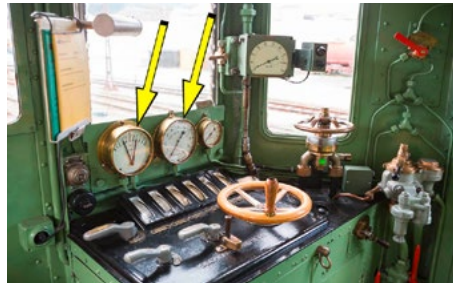
So sieht man auf einen Blick:

- Zeiger im ersten Manometer Hauptleitung senkrecht: Bremsen los.
- Zeiger im zweiten Manometer Bremszylinder auf 0: Bremsen los.

Umgekehrt wäre es:

- Zeiger im ersten Manometer Hauptleitung auf 0: Maximale Bremsung.
- Zeiger im zweiten Bremszylinder senkrecht: Maximale Bremsung.

Manometer Speiseleitung und Hauptleitung:



Be-4



RABe 511



BR 111



Re 450



Ce-6/8



Re 452



Dampflok BR 52



TGV PSE



RABDe 502

Sektionsausflug Basel

Am 12. Oktober 2024 führte die Basler Personenschiffahrt ihre letzte «Schleusenfahrt» für das Jahr 2024 von Basel nach Rheinfelden und zurück durch. Die Kollegen der GDL-Ortsgruppe Haltingen reservierten sich dafür Plätze und die Sektion Basel des VSLF war dazu auch eingeladen. Die Sektion Basel hat dafür die Kosten für ihre Mitglieder übernommen. Bei gutem, teilweise windigem Wetter konnten wir mehrmals eine Schleuse befahren, begleitet von einem guten Mittagessen. An die Organisatoren Björn Trautwein und Alexander Gabsch geht ein herzliches «Danke schön».



Mitgliederanlässe Sektion BLS

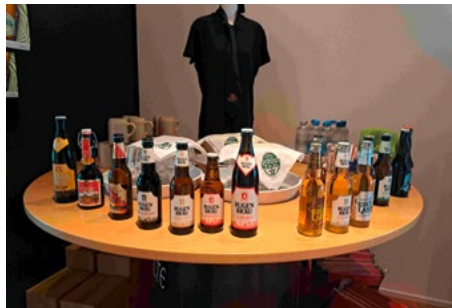
Auch dieses Jahr durften wir zwei Mitgliederanlässe durchführen.

Am 14. Mai durften wir die Brauerei Rugen in Interlaken besichtigen. Es war ein interessanter Rundgang, um zu erfahren, wie Bier und Whisky hergestellt werden. Natürlich durfte auch eine Degustation der Produkte nicht fehlen.

Am 17. Juni fand unsere traditionelle Mitgliederversammlung mit Grillieren statt. Dieses Jahr zum ersten Mal in Zollikofen.

Besten Dank an alle Kolleginnen und Kollegen, welche an den Anlässen teilgenommen haben.

Vorstand Sektion BLS





Sektion Bern Ausflug

23. Oktober 2024

Besichtigung REGA-Basis Wilderswil

Die Sektion Bern besammelte sich am 23.10.24 vor der REGA-Basis in Wilderswil im Berner Oberland. Dort wurden die 25 Mitglieder von Gilbert Ramseier willkommen geheissen. Er führte uns sofort zur Basis, die innerhalb des RUAG-Geländes liegt. Im Hangar angekommen, begann Gilbert sofort, uns einen Heli vom Typ Da Vinci zu erklären. Denn es kann ja sein, dass der Hubschrauber zu einem Einsatz gerufen wird. Wir durften den interessanten Worten zuhören und erfuhren vieles über die REGA und diesen wunderschönen Heli. Wie befürchtet, musste «unser» Heli bald zu einem Einsatz starten. Glücklicherweise ist Wilderswil ein grosser Stützpunkt und wir durften einen anderen Da Vinci besichtigen, der für Suchflüge ausgerüstet ist. Weiter ging es in den Theorieraum, wo uns die REGA mit ihren vielseitigen Aufgaben erklärt wurde. Vielen Dank Gilbert Ramseier für die super Führung und Geduld mit uns Lokführern. Die Zeit verging wie im «Hubschrauberflug» und es war bereits 17 Uhr, als wir uns zum Restaurant Luna aufmachten. Wir haben dann den schönen Nachmittag bei einem feinen Nachtessen ausklingen lassen.

Vielen Dank dem OK, das diesen schönen Ausflug organisiert hat.



Betriebliche Vorfälle und Disziplarmassnahmen bei TILO

Marc Engelberger, VSLF-Zentralkomitee
Pietro Pangallo, Präsident Sektion Tessin VSLF

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2024 war die Zahl der Betriebsstörungen bei TILO höher als im gleichen Zeitraum der Vorjahre.

Wie die Geschäftsleitung und die erweiterte Geschäftsleitung am 20. Juni 2024 mitteilten, wurden zusätzliche Sicherheitsmassnahmen eingeführt, um zu versuchen, diesen Trend umzukehren:

- Sicherheitsworkshops zwischen den Bereichsleitern TILO/FFS, SUVA und COPE TILO
- Verstärkte CLP-Kontrollen sowohl an Bord der Züge als auch am Boden
- Einrichtung eines Göttisystems für angehende Triebfahrzeugführer mit der besonderen Aufgabe, das Bewusstsein für Sicherheitsfragen zu schärfen
- Jeder Verstoss gegen die Vorschriften, der die Sicherheit auch nur

geringfügig beeinträchtigen könnte, wird in der Akte des Triebfahrzeugführers vermerkt und führt zu einer Verwarnung. Der Eintrag bleibt 12 Monate gespeichert. Sollte es in diesem Zeitraum zu einem zweiten Vorfall kommen, folgt eine Kündigungsandrohung für weitere 12 Monate.

- Die Analyse eines Sicherheitsvorfalls wird immer mit den Mitarbeitern geteilt (in der Vergangenheit wurde oft nichts kommuniziert)
- Projekt «Workshop», um den Vorfall mit den Kollegen zu besprechen. Abschluss mit der Erstellung eines Dokuments «Aus den Ereignissen lernen». Der vom Unfall betroffene Fahrer sollte ein Schlüsselakteur in diesem Projekt sein.
- Unterstützung für die neuen Technologien TELOC ONLINE und App WaRa (Warnfunktion Rangier)

Zweifellos war eine Reaktion von TILO angesichts des sensiblen Themas nachvollziehbar. Der VSLF unterstützt bestimmte Massnahmen wie die zeitnahe und transparente Kommunikation von Vorfällen oder den Versuch, neue Ausbildungsmodelle für Anwärter einzuführen. Es ist sicherlich positiv, diese sensiblen Themen auf allen Unternehmensebenen anzusprechen, aber die Unternehmung müsste auch bereit sein zu verstehen, was sie wirklich tun kann, um den Lokführern zu helfen und nicht einfach noch mehr Druck aufzubauen, um eine Statistik aufzuhübschen. Es ist nämlich der Führer, der im Falle eines Unfalls persönlich gefährdet ist, das sollte nicht vergessen werden. Die Analyse des Vorfalls muss es ermöglichen, das Personal im Falle von Mängeln zu unterstützen. Jeder Vorfall stellt für den Mitarbeiter ein schwerwiegendes und traumatisches Ereignis dar, und es mag nicht für jeden leicht sein, darüber offen zu sprechen; dies sollte die Entscheidung des Einzelnen bleiben und nicht als Zwang empfunden werden.

Die Verschärfung von Disziplarmassnahmen hingegen ist nicht im Sinne einer transparenten, positiven und vertrauensvollen Fehlerkultur. In diesem Sinne ist es besonders verwunderlich zu lesen, dass TILO nach jedem noch so kleinen Missgeschick disziplinarische Massnahmen in Form von Abmahnungen und Kündigungsandrohungen für jeweils zwölf Monate einführen will. Es bleibt abzuwarten, welche psychologischen Auswirkungen diese neuen Massnahmen auf die Lokführer im Alltag haben werden. Wir haben grosse Zweifel, dass diese Zwangsmassnahmen die Sicherheit im Bahnbetrieb wirklich erhöhen werden.

Persönlichkeitsschutz der Mitarbeiter

Der VSLF hat die SBB angeschrieben und Problemfälle in der Zusammenarbeit vorgelegt. Die SBB hat die Anfrage sehr ernst genommen und umfassend abgeklärt. Wir danken für die Aufnahme unseres Anliegens und die umfassenden Abklärungen durch die SBB.

Ausgangslage sind Meldungen an den VSLF, dass in den Betriebszentralen BZ und Traffic Control Center TCC von Kame-

ras an Bahnsteigen bis in den Führerstand hinein gefilmt wird. Weitere Punkte der Mitglieder zur Thematik wurden ebenfalls eingegeben.

Erarbeitung der Abklärungen durch die SBB

Ein Vertreter als Datenschutzbeauftragter und eine Vertreterin von HR haben auf die schriftliche Anfrage des VSLF mit VSLF-

Vertretern Rücksprache gehalten und einen umfassenden Bericht mit den Ausführungen zu den einzelnen Punkten verfasst. Dazu wurden Interviews mit Spezialisten von Corporate Security, Traffic Control Center TCC, Zugführung und Einteilung geführt.

Bericht der SBB betreffend Anfrage des VSLF vom 16.02.2024
(Zusammenfassung durch den VSLF)

1. Zu umfassende Zugriffe auf Daten von Mitarbeitern (Verhältnismässigkeit: Need-to-know)

Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit besagt, dass der Zugriff auf Personendaten auf jene Personen zu beschränken ist, die ihn für die Erfüllung ihrer Funktion benötigen (Need-to-know-Prinzip). Der Zugriff auf die Daten von Mitarbeitenden ist betriebsnotwendig und verstösst nicht gegen den Datenschutz.

Die Berechtigungen sind korrekt vorhanden, jedoch werden die vergebenen Berechtigungen noch nicht durchgehend systematisch und regelmässig kontrolliert. Eine entsprechende Kontrolle wird durch die Verantwortlichen implementiert.

2. Einseitige Einsicht in Namen und weitere Angaben / Anonymität (Ungleichbehandlung)

Das Lokpersonal ist durch die Einteilung und durch das Führen des Fahr-

VERBAND SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER
SYNDICAT SUISSE DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE ET ASPIRANTS
SINDACATO SVIZZERO DEI MACCHINISTI E ASPIRANTI

Freitag, 16. Februar 2024

Eingabe VSLF KooGAV SBB vom Freitag, 16. Februar 2024

Persönlichkeitsschutz der Mitarbeiter

Wir wünschen Gespräche über personenbezogene / gruppenbezogene Angaben innerhalb der SBB AG.

- **Datenschutz:** Bei der SBB haben sehr grosse Kreise an Mitarbeitern Zugriff auf Daten und Namen von Mitarbeitern im Betrieb, welche Rückschlüsse auf ihre Arbeitszuteilung, ihre konkrete Arbeitstätigkeit und ihre Arbeitsergebnisse zulassen. Diese Kanäle sind nur in eine Richtung offen.

- **Anonymität:** Einseitige Offenlegung von Namen und weitere Angaben bei der Kommunikation. Ein Teil der Mitarbeiter ist max. in einer Funktion oder nicht definierten Telefonnummern erreichbar und bekanntgegeben. Weiter sind E-Mail-Adressen und Angaben im Telefonbuch nur noch als Gruppenangaben hinterlegt. Dies gegenüber der vollen Transparenz der Gesprächs- und Schreibperson. Dieser Gefälle ist nicht nur sehr störend und ungerechtfertigt, sondern auch diskriminierend (und kontaminiert den Gedanken einer OneSBB mit Übernahme von individueller Verantwortung).

- **Beobachtung am Arbeitsplatz:** Mittels Kameras sind viele Bereiche der Bahnanlagen und Perrons überwacht. Diese Bilder werden von diversen Abteilungen genutzt und erlauben direkte Einblicke in die Tätigkeit des (Lok)Personals. Mittels Zugnummer sind Namen und Dienste der betroffenen Mitarbeiter offen einsehbar. Gläserner Angestellte unter Monitorbeobachtung ist nicht akzeptabel.

- **Datenschutz:** Wir haben Mitteilung, dass Daten über Signalfälle mit Namen im Intranet zu finden sind.

- **Datenschutz:** Bei Zwangsbremungen von Sicherheitseinrichtungen auf modernen Zügen, ob gerechtfertigte Eingriffe oder nicht, werden diese Angaben automatisch an SBB-Stellen und die jeweiligen Fahrzeughersteller / Industrie gemeldet. Rückschlüsse auf die Zugführende Person mit Namen ist jederzeit möglich.

Wir bitten die SBB HR, uns die dafür verantwortlichen Abteilungen bekannt zu geben, um die Problematik zu besprechen und Abhilfe zu schaffen. Besten Dank.

GAV SBB: "Zugang zu Daten über andere Personen haben nur Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die aufgrund ihrer Funktion Einsicht haben müssen". Wir sehen diesen Grundsatz verletzt.

Für Rückfragen stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Hubert Giger Martin Geiger
Präsident VSLF Vorstand VSLF

Hubert Giger | Präsident VSLF | Hardhof 38 | 8064 Zürich | +41 (0)44 / 431 99 16 | +41 (0)51 / 281 26 96 | praesident@vslf.com

zeuges durch weitere Personenkreise eindeutig identifizierbar und muss dies aus betrieblicher Sicht auch sein. Im Gegensatz dazu sind die Mitarbeitenden bspw. im TCC oder einer BZ nicht zwingend namentlich identifiziert.

Die Mitarbeitenden in den Zentralen wurden darauf hingewiesen, dass sie sich bei der Kontaktaufnahme identifizieren sollen und somit die Anonymität einer einheitlichen Telefonnummer oder Gruppenmailbox aufgehoben werden kann. Es kann störend sein, wenn man nicht weiss, mit wem man sich unterhält, eine Diskriminierung liege jedoch nicht vor.

3. Beobachtung am Arbeitsplatz (Videokameras)

Im Bereich der Perrons sind in einigen Bahnhöfen Kameras angebracht. Zweck dieser Kameras ist die Sicherheit im Schienenverkehr und nicht die Überwachung der Mitarbeitenden. Alle betroffenen Mitarbeitenden werden in einem Vertragszusatz auf diese Miterfassung durch Kameras in ihrem Arbeitsbereich hingewiesen. Die entsprechenden Aufnahmen sind ausschliesslich bei der und durch die Konzernfachstelle Video einsehbar, z.B. bei Strafuntersuchungen.

Den Mitarbeitenden der SBB, die u.a. mit der Überwachung und Kontrolle des Schienenverkehrs beauftragt sind, sind ausschliesslich Live-Bilder zugänglich. Dies ist betriebsnotwendig und verhältnismässig. Dass dabei manchmal auch Bahnpersonal auf diesen Live-Bildern sichtbar ist und es zusätzlich über allfällige Zugnummern und den Dienstplan identifizierbar ist, ist diesem zumutbar.

Diese allfällige Identifikation von Bahnpersonal per Live-Bild führt nicht dazu, dass die dabei anfallenden Sachverhalte zum Vorwurf gegenüber den Mitarbeitern gebraucht werden. Eine gezielte und unzulässige Überwachung des Lokpersonals findet nicht statt.

4. Datenschutz nach Signalfällen im Intranet

Es konnten keine systematischen Datenschutzverletzungen festgestellt werden. In einem Fall wurde aus Versehen ein Formular falsch abgelegt.

5. Datenschutz bei Zwangsbremungen (direkte Meldung an SBB und Industrie)

Zwangsbremungen werden systematisch dokumentiert. Bei vielen Zwangsbremungen oder wenn keine Meldung darü-

ber gemacht wurde, wird der Lokführer kontaktiert, um die Ursache zu erörtern. Dies ist notwendig, da rund die Hälfte der Zwangsbremungen sicherheitsrelevant ist. Weitere Personen können mithilfe der Daten und der Einteilung Rückschlüsse auf die jeweiligen Lokführer ziehen. Mit den Daten an die Industrie können keine Rückschlüsse auf den Lokführer gezogen werden.

Fazit der SBB

Die SBB ist dankbar für die Meldung von sämtlichen vermuteten und tatsächlichen Verstössen gegen den Datenschutz und nimmt diese sehr ernst.

Im vorliegenden Fall konnte ein auf einem einmaligen individuellen Fehler basierender Vorfall festgehalten werden. Aufgrund dessen wurde der betroffene Prozess optimiert, damit dies zukünftig ausgeschlossen werden kann. Zudem wurde Optimierungspotenzial bei der Kontrolle von bereits erteilten Berechtigungen in SOPRE erkannt. Die davon betroffenen Prozesse werden angepasst.

Es konnten keine systematischen Datenschutzverletzungen festgestellt werden. Die SBB hält sich an die Datenschutzgrundsätze und stellt sicher, dass die Daten der Mitarbeitenden nur nach dem Need-to-know-Prinzip zugänglich sind.

Würdigung

Hubert Giger, Präsident VSLF

So weit alles gut: Die Vorschriften und Vorgaben werden eingehalten, die Prozesse funktionieren. Was als störend empfunden werden kann, ist dem Betrieb geschuldet und somit hinzunehmen. Es ist zumutbar. Der Rest ist in einem Vertragszusatz geregelt.

Es ist erfreulich, dass die SBB unsere Anfrage sehr ernst genommen hat und professionell abgeklärt hat. So können wir die Thematik aktuell abschliessen.

Und doch bleibt vieles offen. So muss man den ganzen Tag seine Personalnummer in die Systeme eingeben, was man auch als Entpersonalisierung betrachten kann. Theoretisch wäre es problemlos möglich, die MA nur mit einer fiktiven Nummer zu führen, ohne Rückschluss auf die Person. Dann hätte nicht Lokführer XY einen Signalfall gemacht, was innert Kürze durch den halben Konzern geht, sondern «Lokführer Zug 17398» oder die Person mit der

fiktiven Nummer. Für die Trennung von der Personalnummer u128663 und somit vom Namen wäre genau die Digitalität prädestiniert.

Nun, man kann damit leben. Der Lokführer und weiteres Personal werden nicht nur von allen Kameras erfasst, sondern auch für jede einzelne Manipulation auf den Fahrzeugen bis hin zur Bedienung des Arbeitsgerätes. Also praktisch eine 100%-Überwachung. Aber alles legal und abgesichert. Wer an einem der vielen mit Kameras auf den Perrons überwachten Bahnhöfen mit dem Fahrdienst telefoniert, muss damit rechnen, dass er vom Gesprächspartner beobachtet wird. Ebenso beim Ein- und Aussteigen aus dem Führerstand, beim Wechseln der Fahrtrichtung oder einfach um herauszufinden, wie man aussieht.

Dass es unbewusst belastend sein kann, immer überwacht zu sein, sollte nachvollziehbar sein. Wir hoffen, doch eine bestimmte Sensibilisierung der Unternehmen erreicht zu haben. Wünschenswert wäre es, wenn alle Mitarbeiter mit Zugriff auf Daten und Bilder explizit und wiederholt darauf hingewiesen würden, dass diese Informationen hochsensibel sind und so zu behandeln sind.

Und noch eine Bemerkung: Dem Lokpersonal wurde hoch und heilig versprochen, dass die Daten über Zwangsbremungen nicht für die Personalführung missbraucht werden. Exakt das haben wir heute. Mit diesbezüglichen Einvernahmen und arbeitsrechtlichen Auswirkungen. Wir sind auch hier gebrannte Kinder und Vertrauen verspielt man nur einmal. ➤

Personaldossier und Datenschutz SBB

ZUB/ETCS- Systembremsungen werden grundsätzlich nicht in den Personaldossiers abgelegt. Bei Auffälligkeiten wie bspw. bei einer Häufung, aber auch abhängig von der konkreten Art der ZUB-Fälle, kann eine Aktennotiz erfasst und im Dossier abgelegt werden. Dies findet im Rahmen der Führungsaufgabe, sicherheitsrelevante Vorfälle zu thematisieren, statt.

Bei einem **Wechsel des CLP** wird nur das Dossier «weitergegeben», nicht aber persönliche Notizen. Somit werden die Notizen auch nicht im Personaldossier abgelegt. Sollte es in der Praxis anders gehandhabt werden, bitten wir SBB HR um Unterrichtung.

Im November 2023 wurde bei BLS Cargo das Dispositions-Programm RailOpt durch RailCube ersetzt. RailCube ist ein Standardprogramm, mit welchem die Crossrail schon länger in Deutschland und Belgien arbeitet. Bei der Einführung bei BLS Cargo in der Schweiz gab es aber sehr grosse Probleme. *Christof Graf, Vorstand VSLF, Leiter BLS*

So war nicht mehr ersichtlich, welche Lokomotiven an welchen Zügen sind oder wo sich überhaupt die Züge befinden. Deshalb mussten auch einige Züge abgestellt werden. Auch das Zu- und Wegstellen von Lokomotiven bereitet dem System grosse Probleme. Ebenso kam es vor, dass kurz vor dem oder auch während des Dienstes der ganze Dienst nicht mehr existierte. Dies alles gab einiges an Mehraufwand und viel mehr Telefonate zwischen dem Lokpersonal und der Disposition. Auch mussten zusätzliche Stellen geschaffen werden, um die Probleme in den Griff zu bekommen. Der Verkehr konnte nur durch die grosse Flexibilität des Lokpersonals aufrechterhalten werden.

Ein weiteres Problem gab es bei den Zeitabrechnungen. Da die BLS Bahnproduktion, bei welcher alle Lokführer der BLS angestellt sind, weiterhin mit RailOpt disponiert und dadurch auch die Zeitabrechnungen über dieses System generiert werden, gab es Probleme mit den Schnittstellen von RailCube zu RailOpt. So wurden die Dienste in der Zeitabrechnung zum Teil

falsch abgebildet. Die Überzeit wurde als Mehrzeit ausgewiesen, es fehlten ganze Tage in der Abrechnung oder es wurden falsche Zeiten übertragen. Gerade solche Schnittstellen wie zu der Zeitabrechnung sollten aber vor der Einführung getestet werden. Eine fehlerhafte Zeitabrechnung ist auch ein grosser Verlust von Vertrauen in die Unternehmung und wird als mangelnde Wertschätzung empfunden.

Generell waren die Informationen zum neuen System sehr schlecht. Es wurde gar nicht oder nur spärlich über die Probleme mit RailCube informiert. Auch stellte sich heraus, dass einerseits das System nicht zufriedenstellend programmiert wurde, andererseits auch die Anwender auf der Disposition ungenügend geschult wurden. Wir hoffen, dass die Schulung noch intensiviert wird.

Noch heute funktioniert das System nicht zufriedenstellend. Immer noch fehlt bei der Vor- und Nachbereitung die Angabe, wo z.B. die Lokomotive abgestellt werden muss. Diese Daten müssen immer noch bei

jedem Dienst durch den Disponenten eingetragen werden. Macht er dies nicht, ist einfach nur die Zeit hinterlegt, aber keine konkrete Arbeit.

Es war geplant, durch die Einführung von RailCube die Telefonate mit der Disposition zu verringern. Eingetroffen ist genau das Gegenteil. Auch ist der Arbeitsaufwand in der Disposition gegenüber dem alten System RailOpt gestiegen.

Positiv ist noch anzumerken, dass die App für das Lokpersonal eine Vereinfachung sein kann, wenn sie wirklich voll funktionsfähig ist. Es sind alle Informationen zum Dienst in einem Tool hinterlegt. Sämtliche Dokumente und auch wer einem den Zug bringt oder übernimmt. Dies war bei RailOpt nicht der Fall.

Es ist zu hoffen, dass die BLS Bahnproduktion aus der Einführung von RailCube bei BLS Cargo etwas gelernt hat und es beim Projekt RailCore, bei welchem es um die Ablösung von RailOpt geht, nicht dieselben Fehler auftreten. ➡

ADL unbrauchbar

Nach wie vor sind viele ADL-Meldungen falsch. Neben mehr Energie und Bremsbelägen werden zusätzlich auch Nerven verschwendet. Nach dem System «V-Pro» für die planmässige Steuerung der Züge wäre zusätzlich eine dynamische Fahrinformation für das Lokpersonal notwendig. Hier sind wir noch nicht auf der Höhe der Zeit und der Möglichkeiten. *Technikgruppe VSLF*

ESQ Meldung

Betreff: ESQ: falsche ADL-Lenkung / Zug 1001 / GMT-KLW / 09.2024
Nachname: x
Vorname: y
Personal-Nr: U11xxxx
Strecke von: Gruemet
Strecke bis: Killwangen
Zug: 1001
Streifendatum: 09.2024

Hergang:

Wegen einer kleinen Vorzeitigkeit liess ich den Zug im Heitersbergtunnel ausrollen. Dann erhielt ich eine ADL-Lenkung 120 km/h, kurz darauf eine solche für 130

km/h. Da ich davon ausging, dass ab Killwangen wegen einer Verspätung des Zugs 1002 die Reihenfolge geändert wurde, setzte ich die Empfehlung um und beschleunigte den Zug auf die empfohlenen Geschwindigkeiten.

Leider zeigte das am Einfahrsignal Killwangen angebrachte Vorsignal «C*87» «Warnung».

Einmal mehr führten eine ADL-Lenkung und deren Umsetzung zu einem unnötigen Verbrauch an Strom und Bremsbelägen.

Feedbackwunsch: Ja

Feedbackgrund: Ich frage mich, weshalb die ADL immer noch so unzuverlässig funktioniert.

Die Konflikte beim Einfädeln von Lenzburg/Heitersberg und Baden in Killwangen sind nicht nur ein Problem der Information an die Lokführer, sondern auch der fehlenden Kommunikation zwischen der BZ Mitte und der BZ Ost geschuldet.

Da helfen auch Milliardeninvestitionen in die Traffic-Management-Systeme TMS nicht. ➡



Fahrt auf Sicht bei Personen im Gleis

Wenn Personen neben oder im Gleis gemeldet werden, wird von der SBB Infrastruktur gemäss den Vorgaben «Fragen & Antworten der Betriebsführung Betriebsvorschriften Infrastruktur BVI» vorgegangen, also «Fahrt auf Sicht» angeordnet. Dies wurde seitens BVI auch juristisch abgeklärt, damit die SBB abgesichert ist. Ob damit auch das Lokpersonal abgesichert ist, bleibt offen. Dabei stellt sich grundsätzlich die Frage, ob dieses Vorgehen korrekt ist, da es sich bei Personen um bewegliche Objekte handelt. *Technikgruppe VSLF*

Weder in den FDV noch in unseren Betriebsvorschriften ist das Vorgehen bei Personen im Gleis spezifisch geregelt. Dass ein Zug, auch mit kleinen Geschwindigkeiten, sicher vor einem beweglichen Objekt angehalten werden kann, ist nicht garantiert. Zumal z.B. eine alkoholisierte, unter Drogeneinfluss stehende oder suizidgefährdete Person nicht berechenbar ist. In verschiedenen Ländern wird bei Personen im Gleis die Fahrbahn gesperrt, bis die Strecke kontrolliert wurde.

Zusätzlich zur angeordneten «Fahrt auf Sicht» wird nun vermehrt mittels Hilfssignals gefahren, da eine protokollierte Meldung mittels Digit-by-Digit wohl nicht mehr innert nützlicher Frist möglich ist. Nur: Dem Lokführer ist in der Regel nicht bewusst, dass er mit dem Hilfssignal auf allerlei Personen achten muss.

Aus unserer Sicht ist «Fahrt auf Sicht» die Fahrt für das Erkennen eines grossen Hindernisses oder Eisenbahnfahrzeugs und nicht für Personen im Gleis (Personen sind technisch kein «Hindernis» für den Zug). (Auf der ROLA ist auf dem letzten Wagen jeweils ein Lastwagen abgestellt, weil die Flachwagen bei «Fahrt auf Sicht» praktisch nicht erkennbar sind.)

Der VSLF hat daher das BAV als Ersteller der FDV und SBB Infrastruktur als anordnende Stelle zur Klärung dieser Fragestellung angeschrieben.

Mail des VSLF an das BAV:

Sehr geehrte Damen und Herren

gerne richten wir eine Anfrage an Sie. Es betrifft die «Fahrt auf Sicht» von Zügen nach FDV und die Interpretation der Vorschrift.

*Schweizerische Fahr dienstvorschriften
FDV: Begriffe Fahrt auf Sicht*

den Sichtverhältnissen angepasste Fahrgeschwindigkeit, höchstens 40 km/h, sodass rechtzeitig vor einem auf Sichtdistanz erkennbaren Hindernis angehalten werden kann. In Einzelfällen sehen die spezifischen hoheitlichen Vorschriften abweichende Höchstgeschwindigkeiten vor.

Seitens verschiedener EVU wird seit Längerem davon ausgegangen – und dies auch so angewendet –, dass «Fahrt auf Sicht» angeordnet wird, wenn Personen auf dem Gleis oder in Gleisnähe vermutet oder gemeldet werden.

Wir interpretieren, im Gegensatz zu den EVU, «Fahrt auf Sicht» so, dass Hindernisse wie Eisenbahnfahrzeuge, grosse Objekte wie Autos, Baumstämme oder Erdrutsche erkannt werden müssen. Eine Person, die je nachdem suizidgefährdet ist oder unter Einfluss von Alkohol oder Drogen steht, ist ein bewegliches Objekt und unter Umständen nicht zu erkennen. Zumal eine Person aus technischer Sicht kein Hindernis für einen Zug darstellt.

Im Ausland wird teilweise so vorgegangen, dass bei Personen im Gleis oder Gleisnähe keine Zugfahrten mehr stattfinden, bis die Bahn als frei gemeldet werden kann.

Wir bitten Sie, uns Ihre Interpretation als Aufsichtsbehörde für den Eisenbahnverkehr und Ersteller der FDV bezüglich «Fahrt auf Sicht» bezüglich Personen im Gleis mitzuteilen. Entsprechend werden wir unsere Mitglieder informieren.

Für klärende Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

*Hubert Giger
Präsident VSLF*

Antwort BAV:

Die in den FDV enthaltene Definition von Fahrt auf Sicht schliesst grundsätzlich kein Hindernis aus. Ob es sich dabei um ein «statisches» (z.B. Felsen/Erdrutsch) oder «dynamisches» (z.B. Tier, Mensch) Hindernis handelt, wird nicht festgelegt. Demnach deckt der Begriff beides ab. Eine abschliessende Definition eines auf Sichtdistanz erkennbaren Hindernisses ist nicht möglich oder würde zu einer seitenlangen Definition bzw. Ausschlussdefinition führen. Aus diesem Grund wurde die heutige, generische Definition in die FDV übernommen.

Klar festgelegt ist hingegen die Handlungsanweisung: den Sichtverhältnissen angepasste Fahrgeschwindigkeit, höchstens 40 km/h, sodass rechtzeitig vor einem auf Sichtdistanz erkennbaren Hindernis angehalten werden kann. Bei einem Ereignis mit Fahrt auf Sicht wäre demnach zu beurteilen, ob die Handlungsanweisung korrekt, das heisst unter angemessener Berücksichtigung der konkreten Situation, ausgeführt wurde. Im Sinne der FDV ist jedoch klar, dass eine Kollision mit einem unvermittelt (dynamisch) ins Lichtprofil eindringenden Hindernis auch mit Fahrt auf Sicht nicht verhindert wird bzw. werden kann.

SBB Infrastruktur

Bedienung des Hilfssignals

Grundsätzlich ist in den Vorschriften festgelegt, dass der Fahrdienstleiter FDL ein Hilfssignal nur in Störungsfällen nach R300.9 Ziffer 2 bedienen darf. Dies umfasst nicht den Fall «Personen im Gleisbereich».

Neu wurde auf bestimmten Strecken die Funktionalität «Fahrt auf Sicht FaSi – Fahrstrassen» umgesetzt, welche normalerweise nur auf FSS-Strecken existiert. Der Fahrdienstleiter kann also eine Fahrstrasse mit Fahrt auf Sicht einstellen (Bediencode Fahrt auf Sicht), welche bewirkt, dass der Lokführer (LF) «Fahrt auf Sicht» fahren muss. Aus Perspektive des FDL ist dies keine Hilfssignal-(HiSi)-Bedienung, aus Perspektive des LF sehr wohl, da in der Aussenanlage die rote Lampe blinkt = HiSi.

SBB Infra Betriebsführung BF schreibt den FDL im Dokument I-FUB 13/21 vor, dass auf Strecken mit Aussensignalisierung die «Fahrt auf Sicht»-Fahrstrassenbedienung erst nach einer vorgängigen, quit tungspflichtigen Verständigung des Lokpersonals erfolgen darf.

Fazit: Auf Strecken mit Aussensignalisierung wird im Fall «Personen in Gleisnähe» das Hilfssignal grundsätzlich nicht eingesetzt. Eine Ausnahme bilden bestimmte Strecken mit der Funktionalität «FaSi-Fahrstrassen», dort muss jedoch

eine vorgängige Verständigung erfolgen. Sollten diese Spielregeln nicht eingehalten werden, bitten SBB Infra BF um eine ESQ-Meldung, damit wir die Fälle analysieren können.

Dann bleiben noch die Strecken mit FSS: Die FDV sehen vor, eine «Fahrt auf Sicht»-Bedienung für Fälle mit «Personen in Gleisnähe» vorzunehmen, ohne weitere Bedingungen (Verständigung). Gemäss Infra BF wird in der Regel das Lokpersonal trotzdem verständigt, falls infolge von «Personen in Gleisnähe» Fahrt auf Sicht bedient wird.

Betriebsführung Betriebsvorschriften Infrastruktur BVI:

Die Regionen BF haben die Vorgabe, «Fahrt auf Sicht» gemäss beiliegendem Fragen&Antworten-Katalog anzuordnen:

Ausgangslage

Der Fahrdienstleiter erhält eine Meldung, dass sich eine bahnfremde Person in Gleisnähe (im Gefahrenbereich) befindet. Wie werden die Lokführer verständigt? Ab wann kann zum «Normalbetrieb» zurückgekehrt werden?

Antwort Verständigung

Grundsätzlich müssen die Lokführer per Sammelformular Befehle (Befehl 6 / Fahrt auf Sicht) protokollpflichtig verständigt werden. Bei einer kurzfristigen Meldung an den Fahrdienstleiter kann es absolut Sinn machen, dass der entsprechende Lokführer im Notfall nur quittungspflichtig bzw. mit einem Notruf verständigt wird. D.h., der Zug ist schon unterwegs und könnte nicht mehr vor der gemeldeten Stelle anhalten.

Übergang zum Normalbetrieb

Sobald Gefährdungen ausgeschlossen sind, können die Massnahmen (z.B. Fahrt auf Sicht) zur Verminderung der Gefahr aufgehoben werden:

- Person im Gleisbereich wurde aufgegriffen oder
- nachdem 2 Lokführer bestätigt haben, dass sie im genannten Gefahrenbereich keine Person gesehen haben.
- Bei komplexeren Anlagen macht eine Ausdehnung auf mehrere Züge absolut Sinn. Auf eine Zeitkomponente wird verzichtet. ➡

Keller-Sutters Sparwahn zu Lasten des Bahnverkehrs

Die Bundesausgaben steigen ohne Ende, sodass es Bundesrätin Karin Keller-Sutter zu bunt wurde und sie eine Expertengruppe mit Sparvorschlägen beauftragte. Mit Folgen für den Bahnverkehr. Die als Teil einer Volksabstimmung angenommenen Subventionen für den Nachtzugverkehr sollen wegfallen, ebenso sollen Ausbauprojekte nochmals unter die Lupe genommen werden.

Daniel Wachter, Leiter Bildung VSLF und Lokführer SBB P, Zürich

Finanzministerin Karin Keller-Sutter hat den Rotstift bei den Bundesfinanzen angesetzt: Die Ausgaben sind markant angestiegen und müssen nun gebremst werden. Selbst in Anbetracht der Sicherheitslage in Osteuropa und im Nahen Osten mag es dennoch einen schalen Beigeschmack haben, wenn der Hauptverursacher der Ausgabenflut – die Armee – nicht nur von den Einsparungen verschont bleiben soll, sondern gar noch mehr Geld zur Verfügung erhalten soll. Der Anreiz, effizienter zu arbeiten, verpufft so – denn offensichtlich öffnet der Bund sowieso immer sein Portemonnaie.

Eine Expertengruppe unter der Leitung des ehemaligen Direktors der eidgenössischen Finanzverwaltung, Serge Gaillard, unterbreitete Sparvorschläge, welche jedoch eher einseitig im sozialen und umwelttechnischen Bereich angeordnet sind, sodass eine faire Gleichheit durch alle Departemente hindurch doch sehr stark angezweifelt werden dürfte. Da die Zukunft des Bahnverkehrs ausserhalb der Kantone Bern und Wallis selbst beim zuständigen Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK) und dessen Vorsteher eine gefühlt tiefere Priorität als der Abschluss des Wolfes oder die Wiedererlaubnis des Baus von Atomkraftwerken genießt, kommt es auch bei diesem zu Abstrichen, während der Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) freilich unangetastet bleibt.

Es fehlt das Messen mit gleichen Ellen

Ein Punkt ist die Überprüfung geplanter Ausbauprojekte im Eisenbahnverkehr. Gegen diese ist nichts einzuwenden, wenn auch beim NAF dieselben Massstäbe angeordnet würden, was jedoch leider nicht der Fall ist.

Beim Bahnverkehr ist das Problem, dass seit der Einführung des Bahninfrastrukturfonds (FABI) die Kantone keine Zahlungen bei Ausbauprojekten mehr leisten müssen bzw. dürfen, sondern nur noch indirekt via Einzahlung in den FABI-Fonds.

Dies im Gegensatz zum NAF, wo sich die Kantone weiterhin an Projekten des Agglomerationsverkehrs, wie beispielsweise Trams oder U-Bahnen, beteiligen. Dies birgt die Gefahr, dass zu sehr auf die Schiene Vollbahn gesetzt wird, weil der Bund ja dann eh alles bezahlen wird. Und weil jede Region berücksichtigt werden muss, um dem Föderalismus gerecht zu werden, finden ländliche Projekte mit eher weniger Nutzen für die nationale Bevölkerung eher Eingang in die STEP-Ausbauprogramme als solche, die mehr Nutzen generieren würden, weil sie in den bevölkerungsstärksten Kantonen liegen, die mehrmals zum Zuge kommen könnten bzw. mussten. Aber gerade Zürich wäre im Gegensatz zu anderen Kantonen auch in der Lage (gewesen), Projekte selbst voroder mitzufinanzieren, wie dies bei der Durchmesserlinie noch erlaubt war. Im Vergleich zur Zürcher Durchmesserlinie sind die 30 Millionen Schweizer Franken für das Vorprojekt des Grimseltunnels übrigens rausgeworfenes Geld ...

Deswegen ist eine Überprüfung der Sinnhaftigkeit nicht abzulehnen, denn die eher beschränkten Mittel, welche bei jedem Ausbauschritt jeweils zur Verfügung stehen, sorgen auch für Konflikte, weil nicht mehrere Grossprojekte zur gleichen Zeit verwirklicht werden können. So duellieren sich die beiden Basler Halbkantone und der Kanton Luzern um Bundesgelder für milliardenteure Tiefbahnhöfe. Während die Basler sich zu einer Etappierung des Herzstücks durchgerungen haben – sprich als ersten Schritt «nur» den Tiefbahnhof Basel SBB eingeben – und eine Abmachung mit dem Kanton Genf in Sachen gegenseitige Unterstützung geschlossen haben, beharrt Luzern weiterhin darauf, dass der gesamte Durchgangsbahnhof samt den beiden Zufahrtstunnels ohne eine mögliche Aufteilung Eingang ins STEP-2045-Programm findet, notabene mit budgetierten Baukosten von 3,3 Milliarden Schweizer Franken. Statt wie die Konkurrenz aus der Nordwestschweiz mit anderen Kantonen Alli-

anzen zu schmieden, um sich die notwendigen Stimmen im Parlament zu sichern, organisiert der Kanton Luzern lieber Ausstellungen und äussert sich flehend in den Medien, dass nun «endlich die Zentralschweiz an der Reihe» sei, wohl vergessend, dass die Zentralschweiz nicht nur aus Luzern besteht und gerade für grosse Teile der Kantone Schwyz und Zug der Durchgangsbahnhof Luzern, auch wenn gewisse Bahnexperten in ihren Postillen etwas anderes behaupten, keine grosse Rolle spielt, geschweige denn für die Kantone der Ost- und Westschweiz. Doch genau auf diese Stimmen wäre man in der Debatte angewiesen und so läuft man Gefahr, dass bei der Parlamentsabstimmung am Ende Katzenjammer herrscht ...

Übrigens: Wenn das Eidgenössische Finanzdepartement EFD mit denselben Stricken messen würde, dann würden auch die Projekte im NAF nochmals unter die Lupe genommen, inklusive ihres Sinnes für die gesamte Eidgenossenschaft, so beispielsweise beim Basler Rheintunnel.

Die zu streichende Subvention des Nachtverkehrs als Fehler

Unbedingt zu diskutieren ist die geplante Streichung der Anschubfinanzierung für jährlich 30 Millionen Schweizer Franken auf fünf Jahre hinaus für geplante Nachtzugverbindungen Zürich–Genf–Barcelona und Zürich–Brig–Rom. Diese waren im vom Volk angenommenen CO₂-Gesetz vermerkt, allerdings mit der heiklen Gesetzespassage, dass diese Subventionen nicht überwiesen werden müssen, sondern nur können. Dieses Schlupfloch macht sich der Bund nun zunutze – selbst wenn es rechtlich korrekt zu sein scheint, lässt sich der Verdacht dennoch nicht von der Hand weisen, dass man das Volk in einer gewissen Weise getäuscht hat.

Das Nachtzuggeschäft ist per se kein gewinnbringendes Geschäft und somit kontraproduktiv zu den vom Bund vorgegebenen Zielen, dass der internationale Personenverkehr (IPV) als solches gewinnbringend sein muss. Doch im Hinblick auf Klimaziele und Netto-Null-Gesellschaft ist es jedoch eminent wichtig, dem preisbewussten Reisenden auch klimafreund-

lichere Alternativen zum spottbilligen EasyJet- oder Vueling-Flug ab Basel, Zürich oder Genf anbieten zu können. Barcelona beispielsweise ist ein sehr beehrtes Ziel für Schweizer Touristen. Bis Dezember 2012 bestand mit dem EuroNight Pau Casals eine beliebte Nachtzugverbindung von Zürich über Bern und Genf in die katalanische Metropole. Die SBB möchte diese Verbindung gemeinsam mit der ÖBB wieder reaktivieren. Doch in den vergangenen zwölf Jahren haben sich die Vorzeichen geändert: Damals stellte die spanische RENFE das Rollmaterial, welches zwischenzeitlich jedoch ausrangiert wurde. Doch dies ist das geringste Problem, weil mit dem Nightjet-Material der ÖBB eine Alternative



vorhanden wäre. Schwieriger zeigt sich die Produktion an sich, denn eine Kooperation zwischen SBB, SNCF und RENFE ist nicht mehr möglich, da sich die beiden Letzteren zerstritten haben und sich nun gegenseitig konkurrenzieren. Würde die SBB ausschliesslich mit RENFE kooperieren, würde man wohl den TGV-Lyria-Partner SNCF verärgern, diese wiederum würde dann bei einer Beteiligung ohne RENFE ein binationales personenverkehrstaugliches Triebfahrzeug benötigen, stellt sich aber in der Kooperation mit der SBB mit Verkehren ausserhalb Paris ohnehin doch eher schwierig an. Ein weiterer Punkt sind die Schwierigkeiten mit nächtlichen Bauarbeiten und allfälligen Umleitungsrouten in Frankreich und auch auf der Normalspurstrasse nach Spanien.

Ebenso ungleich schwieriger als die bestehenden Nachtzugverbindungen zeigt sich die Produktion des geplanten Nachtzuges nach Rom. Als Rollmaterial wären hier we-

gen Brandschutzvorschriften nur mehr die neuen Nightjet-Garnituren der ÖBB möglich; es sei denn, die Trenitalia würde die Schlaf- und Liegewagen stellen. Um möglichst viel Potenzial innerhalb der Schweiz abzugrasen, soll der Zug von Zürich aus nicht den schnellen Weg via Gotthard nach Italien nehmen, sondern via Lötschberg und Brig, um zu Lasten attraktiver Abfahrtszeiten Anschlüsse aus Basel, Bern und der Romandie abnehmen zu können. Leider werden Lokwechsel in Domodossola von RFI künftig nicht mehr erwünscht sein, was wiederum den Einsatz von italienauglichen Personenverkehrslokomotiven nötig machen würde, wovon die SBB aber keine einzige besitzt. Kleine Randnotiz: In Chiasso wären solche möglich. Dazu kommt, dass bei fehlender Pendelzugtauglichkeit kein Halt in Bern eingelegt werden kann und in Vorortbahnhöfen wie Zollikofen oder Ostermündigen die Perronlängen beschränkt sind.

Aufgrund dieser Schwierigkeiten ist der Betrieb dieser beiden Nachtzugrelationen ohne Bezuschussung während der ersten fünf Betriebsjahre nicht möglich. Und wer sagt, dass solche Subventionen unnötig seien, dem seien zwei Punkte gesagt: Erstens geniesst der Flugverkehr in der Schweiz bei internationalen Verbindungen aus

Angst vor Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Ausland in Sachen Treibstoff Steuerfreiheit, was auch eine Art Subvention darstellt, und zweitens ist die Schweiz eines der wenigen Länder Europas, deren Tagesfernverkehr komplett eigenwirtschaftlich ist. Selbst in Frankreich und Deutschland werden gewisse Verbindungen wie die TERGV in Nordfrankreich oder die mit Regionalfahrscheinen nutzbaren Inter-City-Verbindungen wie beispielsweise Bremen–Norddeich Mole von Regionen beziehungsweise Bundesländern finanziell unterstützt. In Österreich wird ja der gesamte Fernverkehr mit Ausnahme der Weststrecke Wien–Salzburg subventioniert.

Und in der Schweiz? Da sind dem Staat zwei internationale Nachtzugverbindungen nicht 30 Millionen Franken pro Jahr wert, dafür aber das Vorprojekt eines sinnlosen Tunnelprojekts zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis. ➤

Grosse Versprechungen, Ernüchterung in der Praxis

Am 26.10.2024 ist in der «NZZ» ein Artikel mit dem Titel «Die umweltfreundliche Bahn braucht weder Lokführer noch Signale» erschienen. Inhalt: Die übliche Lobhudelei auf das automatische Fahren. Wenn das autonome Fahren doch nur so simpel wäre wie das Strickmuster dieses Werbetrommelfeuers ... Markus Leutwyler, Redaktor



Wir kennen es langsam: In regelmässigen Abständen, meist in der Vorweihnachtszeit, werden wir mit der Information beglückt, das autonome Fahren im Eisenbahnverkehr stehe kurz vor dem Durchbruch.

Der «NZZ»-Artikel gliedert sich geschmeidig in die lange Reihe solcher Artikel. Die Buzzwords sind immer etwa die gleichen. Diesmal ist «umweltfreundlich» angesagt. Gummibereifte Metrobahnchen werden mit einer Vollbahn mit Mischverkehr und hohen Geschwindigkeiten in einen Topf

geschmissen. Wie immer optimiert der Computer die Fahrzeiten so perfekt, dass 30% Energie eingespart werden sollen können dürfen könnten müssten. Vielleicht. Die 30% scheinen eine magische Zahl zu sein, die schwirrt schon zu SmartRail-4.0-Zeiten durch den digitalen Äther, damals beim Kapazitätsgewinn. «Warum gerade 30%?», fragte ich vor sechs Jahren den damaligen Projektleiter Yves Zischek in einem Interview.

«Es ist eine Ambition!» (LocoFolio 2018-1, Seite 27). Was davon geblieben ist, wissen alle, die seit mehr als einer Karriereschritt- oder Legislaturperiode in der Bahnbranche tätig sind.

Leider sind die Entscheidungsträger genau nicht die erfahrenen Praktiker an den Fahrhebeln der Züge oder an den Bildschirmen in den Betriebszentralen, sondern Politiker, denen das Fachwissen fehlt, oder Manager, die sich von den aufpolierten PowerPoint-Präsentationen der Industrie blenden lassen. Dabei müssen diese Informationen ganz klar als befangen deklariert werden. Der grosse Reibach lässt sich nicht mit langweiliger, altgedienter Technik machen, sondern mit «Innovationen», «künstlicher Intelligenz» und anderem Schlangenöl (PCB-frei und klimaneutral). Es wird ein Nutzen herbeifantasiert, der in der Praxis nicht existiert. ETCS weist sowohl im Level 1 LS als auch im Level 2 Sicherheitslücken auf, die bei-

spielsweise nachweislich zu fehlerhaften Abfahrtsberechtigungen geführt haben. Beide Systeme sind Kapazitätskiller. Level 3, welches schon vor SmartRail 4.0 als Allheilmittel gehandelt wurde und die im Artikel erwähnten Moving Blocks ermöglichen würde, existiert bis jetzt erst in den Hochglanzpräsentationen. Vor seiner Realisierung sind noch ganz wesentliche Aspekte zu klären, insbesondere im Bereich Cybersecurity.

In Ländern wie der Schweiz, welche bereits weit fortgeschritten ist in der Umsetzung von ETCS, ist die Ernüchterung gross. Die Pünktlichkeit konnte nur wiederhergestellt werden, indem planmässig die Fahrzeiten verlängert wurden. Einfahrten in grosse Bahnhöfe wie Zürich dauern im Level 1 LS eine halbe Ewigkeit und lassen die Fahrdienstleiter verzweifeln. Welch ein Rückschritt! Fahrgäste bleiben Fahrgäste, Störungen bleiben Störungen, Witterung bleibt Witterung, Physik bleibt Physik. Das ändern weder KI noch viele farbige blinkende Lichtlein in irgendeinem Grossrechenzentrum.

Die Technikgruppe des Verbands Schweizer Lokführer und Anwärter VSLF hat ein umfangreiches ETCS-Dossier erstellt, das die verschiedenen Aspekte im Detail beleuchtet. Es ist frei auf der Website abrufbar. Möglicherweise hilft dessen Lektüre, die eine oder andere Fehlinvestition zu vermeiden. ➤



Foto von Flavio Waser auf Unsplash

Anforderungen an Schicht- und Pikettarbeit

Auszug aus einem Protokoll der Personalkommission von SBB Infrastruktur: «Der Fachkräftemangel wird immer spürbarer, v.a. in den handwerklichen Berufen. Teilweise ist die Pikettfähigkeit zur Behebung von Störungen nicht mehr vorhanden. Grund: Die Anforderungen (Schicht, Pikett etc.) stimmen mit den Löhnen nicht überein.»

Verhandlungen über Zulagen für Nacht-, Samstags- und Sonntagsdienste und eine Anpassung an die Teuerung sind offenbar notwendig, um den Arbeitgebern zu helfen, den Betrieb aufrechtzuerhalten.

Türe offen bei der Fahrt

Sicherheitsgruppe VSLF

Die Anzeige im Führerstand während der Fahrt mit 80 km/h: «Türen offen». Als Lokführer muss man darauf vertrauen, dass es nicht möglich ist, mit offenen Türen abzufahren, und folglich die Anzeige keine Bedeutung hat. Vermutlich.

Die Industrie liefert offenbar Fahrzeuge, bei welchen die Anzeigen nicht dem effektiven Zustand entsprechen. Dies ist alles andere als vertrauensbildend. ➤



Theorie und Praxis

Technikgruppe VSLF

Vorschriften, welche in der Praxis nicht angewendet werden können, aber sicher alle Vorgaben der EU und des BAV erfüllen, sind theoretisch wie auch praktisch nutzlos.



Aber sie generieren fortwährend Arbeit für die Theoretiker, welche bezahlt werden muss. Beispiel: Neuste Kapitel in den Betriebsvorschriften Verkehr der SBB: «Kennzeichnung des Zugschlusses». Alles ist genau vorgeschrieben.

Regelwerk SBB P 20000818 SBB CFF FFS

Regelwerkversion Gültig ab	Seite P 20000800 01.07.2024	Vertragskategorieklassifikation	Interim
		Eigener Betroffene Prozesse	PP-SQU
		Verfügbare Sprachen	Bahnleistungen erbringen DE, FR, IT

Betroffene Divisionen / Bereiche P Personenverkehr
 Spezifische Empfänger / Verteiler LID: P 20000800, Betriebsvorschrift SBB Verkehr
 Einsatz für P 20000818 Version 13, 01.07.2020
 Zuordnung P 20000800, Betriebsvorschrift SBB Verkehr
 WSK: 20000818_V13_14_06_08_08.km

Betriebsvorschrift SBB Verkehr [2.0]
Signale

Inhalt

- Änderungsverzeichnis 1
- Kennzeichnung des Zugschlusses 2

1 Kennzeichnung des Zugschlusses
 Ergänzung zu R 300.2 Ziffer 5.7.2 «Kennzeichnung des Zugschlusses»
 Beim Schleppen eines defekten Triebzuges, bei Dienstzügen und wenn auf Grund fahrzeugbaulicher Bedingungen beim Überführen von Reisezugwagen (zum Beispiel Zwischenwagen aus Pendelzügen) keine zwei roten Lichter als Zugschluss gezeigt werden können, dürfen zwei rot-weiße reflektierende Scheiben nach FDV Bild 588 verwendet werden.

Die Praxis: Es hat weit und breit keine rot-weißen reflektierenden Scheiben nach FDV Bild 588, und es wäre auch kein Klebeband da, um die am Fahrzeug anzukleben. Also fährt man, ohne die Vorschrift einzuhalten, und markiert den Zugschluss mit einer roten «Funzel». Dass man Vorschriften nicht einhalten kann, fördert den liederlichen Umgang mit Vorschriften. Dies kann man dann an einer anderen Stelle wieder wirkungsvoll beklagen und Massnahmen vorschlagen, was auch wieder neue Arbeit beschert.



Dies ist ein Beispiel von ganz vielen. Zum Teil auch sicherheitsrelevanten. Eine kompetente und mit Kompetenzen ausgerüstete Ansprechstelle haben wir Sozialpartner nicht und unternehmensinterne Meldungen bewirken in der Regel nichts. ➤

Lärm

Hubert Giger, Präsident VSLF

Lärm ist ein Problem für das Lokpersonal. Früher

fuhr man mit lärmigen Fahrzeugen mit Klotzbremsen und den ganzen Sommer waren die Fenster wegen fehlender Klimaanlage immer geöffnet. Heute hat man zum Teil laute Klimaanlage im Dauereinsatz und die Tunnelstrecken wie auch die Geschwindigkeiten und die Lenkzeiten haben deutlich zugenommen. Bei neuen Triebzügen ist der Führerstand wieder direkt im «Maschinenraum» mit der technischen Ausrüstung über den Enddrehgestellen. Die teilweise viel zu lauten Zugsicherungssignale sind auch immer wieder ein Thema, man muss uns nicht «zudröhnen», wir alle hören in der Regel Medical-Service-geprüft gut. Somit ist auch heute Lärm ein Thema.

Dass viele ältere Lokführer ein vorgeschädigtes Gehör haben und folglich offiziell keinen Gehörschutz tragen dürfen, ist bekannt. Dass damit die «Resthörkraft» besser genutzt werden kann, ist schon stossend. Übersetzt: Weil die Arbeit im Führerstand dein Gehör schädigt, darfst du es nicht mehr schützen und musst es dem weiteren Hörverlust preisgeben. Dies könnte auch erklären, warum gewisse «Gesundheits-Aktionen» eher als schlechter Scherz empfunden werden.

Wir haben die SBB angeschrieben, insbesondere wegen der grossen Lärmbelastung auf den revidierten Re 460, und auf das Problem aufmerksam gemacht. Immerhin reduzieren bei sehr lauten Maschinen einige Lokführer die Geschwindigkeit von sich aus. ➤

Herr
 Markus Jordi
 Präsident Verein SBB-Digitalisierungsfonds
 Leiter HR SBB AG
 Hilfikerstrasse 1
 3000 Bern 65

Zürich, den 04. September 2024

Massnahmen der SBB zum Gesundheitsschutz des Personals aufgrund der grossen Lärmbelastung auf den Lokomotiven Re 460

Sehr geehrter Herr Jordi, Lieber Markus

Seit der Revision der Lokomotiven der Serie Re 460 zwischen 2017 und 2022 ist die Lärmbelastung aufgrund des Getriebes stark angestiegen. Dies insbesondere im Geschwindigkeitsbereich zwischen ca. 70 km/h und 100 km/h.

Grundsätzlich betrifft die Problematik der hohen Lärmbelastung diverse Führerstände aller Flotten, insbesondere aufgrund lauter Klimaanlagen und nahegelegener Antriebskomponenten. Höhere Geschwindigkeiten und längere Tunnelstrecken fördern die negativen Lärmefekte zusätzlich. Im Zusammenhang mit steigenden Lenkzeiten erkennen wir eine zusätzliche längere Aussetzung des Lokpersonals gegenüber den Lärmquellen.

Gemäss einzelner Aussagen und Einschätzungen durch Medical Service seien die Lärmbelastungen auf Triebfahrzeugen innerhalb von Toleranzen und nicht die gesundheitsschädigend. Aufgrund der langen permanenten Exposition des Lokpersonals und bereits aufgetretener langfristiger Gehörschädigungen zweifeln wir diese Haltung und die Feststellungen an. Die kurzfristige Massnahme zum Tragen eines Gehörschutzes bringt diverse Folgekonflikte mit sich. Einerseits sind einzelne Signaltöne im Lärmteppich noch schlechter voneinander zu unterscheiden, andererseits wird bei vorgeschädigten Gehören die Resthörkraft weiter reduziert. Dadurch wird in einigen Fällen das Tragen eines Gehörschutzes durch Medical Service sogar explizit untersagt.

Ein Lokführerkollege fasste es drastisch zusammen: „Ich muss Sicherheitsschuhe tragen und eine Warnweste für mich und meinen Rucksack montieren. Aber dort, wo es meine Gesundheit wirklich betrifft, unternimmt mein Arbeitgeber leider nichts.“

Leasing von Lokomotiven

Die Leasinggeber von Schienenfahrzeugen in Europa profitieren von der anhaltenden Erholung des Schienenverkehrs, den Nachhaltigkeitszielen und den langfristigen Finanzierungsprofilen sowie der meist schwachen Eigenkapitalbasis bei den Güter-EVU und deren Flotten-Überalterungen. Dies sind die Wachstumstreiber von Leasing-Gesellschaften für Lokomotiven. *Peider Trippi, Bahnjournalist*



Leasing-Lokomotiven bei SBB Cargo International und SBB Cargo von Railpool, Nordic Re-Finance, ELL, Reichmuth/LokRoll2 und Akiem. Fotos: Peider Trippi

Laut Coherent Market Insights wurde der globale Markt für das Leasing von Lokomotiven im Jahr 2022 auf 10,7 Milliarden US-Dollar (Euro 9,8 Mrd.) geschätzt und wird im Prognosezeitraum 2023–2030 eine Wachstumsrate von 8 Prozent aufweisen. Hinter dieser erwarteten Marktentwicklung stehen der Ausbau der Bahn-Infrastruktur zur Förderung des Marktwachstums und die CO₂-Nachhaltigkeitsziele bis 2030.

Mit dem Einsatz von Lokomotiven-Leasing können EVU das benötigte rollende Material schneller und ohne langwierigen Beschaffungsprozess erwerben. Das Leasing entbindet die Güter-EVU, deren Liquidität und Eigenkapital in der Regel schwach sind, von hohen Investitionskosten und langfristigen Kapitalbindungen. Es finanziert sich parallel zur Nutzung, wodurch die Leasingraten vom Leasingobjekt (Lokomotive) selbst erwirtschaftet werden.

Die Situation in der Schweiz

Die Güter-Gesellschaften in der Schweiz lassen sich grob in zwei Kategorien einteilen:

- Staatsnahe Betriebe wie SBB Cargo, BLS Cargo und DB Cargo Schweiz.
- KMU (TR Trans Rail, WRS, UTL), Tochtergesellschaften ausländischer EVU (HSL, LTU) und private Unternehmen (railCare von COOP).

Die meisten dieser Unternehmen erwirtschaften kaum, wenn überhaupt, Gewinn.

Durch die schwache Eigenkapitalbasis und die «magere» Ertragssituation sind Investitionen in neue Lokomotiv-Flotten nicht denkbar, somit bleiben folgende Alternativen:

- Betrieb mit Altbauloks wie Re 420, 421 und 456, die günstig zu erwerben sind, aber unterhalts- und leistungsmässig mit Neubau-Loks nicht mithalten können.
- Erwerb von Neubau-Loks mittels Leasings. Die jährliche Leasingrate ist meist eine feste Grösse, schont das Eigenkapital und befristete Verträge erlauben eine hohe Flexibilität in der Finanzplanung.
- Kauf von Neubau-Loks durch Finanzmittel der Eigner. Sprich Staat oder Muttergesellschaft.

In Märkten mit volatilerem Verlauf (Hochs und Tiefs), unsicherer Zukunft (Wirtschaftsverlauf, Konkurrenzsituation, Trassentarife) ist es das Gebot der Stunde, Fixkosten (eigene Investitionen) zu vermeiden und möglichst hohe variable Kosten (z.B. durch befristete Verträge bei Leasing oder Miete) zu haben. Unter diesen Gesichtspunkten ist das Setzen auf Leasing und Mietverträge bei SBB Cargo International und SBB Cargo nachvollziehbar und sinnvoll (wenn auch teuer) und schont die an sich zu schwache Eigenkapitalbasis, siehe Übersichten dazu.

SBB Cargo schloss einen Rahmenvertrag für 129 BoBo-Lokomotiven mit Stadler Rail ab. Über die Finanzierungen der 36 fest bestellten Lokomotiven werden keine Angaben gemacht. D.h., ob geleast wird oder ob die Liquiditätssituation einen Kauf ermöglicht, bleibt offen. Die Investition dürfte knapp 150 Millionen Franken betragen, abzüglich eines allfälligen Erstkäufer-Rabatts für einen neuen Lok-Typ.

Geburtsstunde von Lokomotiven-Leasinggesellschaften in Europa

Mitte der neunziger Jahre wurden die ROSCO-Gesellschaften (Rolling Stock

Company) im Rahmen der 1994 eingeleiteten Privatisierung von British Rail in Grossbritannien gegründet. Praktisch sämtliche Schienenfahrzeug-Flotten, von uralten Wagen, DMU/EMU bis hin zu modernen Lokomotiven, wurden an die drei neu gegründeten ROSCOs verkauft: Angel Trains, Eversholt und Porterbrook. Diese Unternehmen hatten die Aufgabe, dieses rollende Material zu verwalten und es an die neuen Franchisenehmer zu vermieten. Im Laufe der Jahre wechselten die ROSCOs die Besitzer. Dies zu einem Mehrfachen des Ankaufspreises. Die drei britischen ROSCO-Unternehmen kontrollieren heute fast 90 Prozent der Schienenfahrzeugflotten in Grossbritannien und haben die Leasingkosten in den letzten fünf Jahren um zwei Drittel erhöht.

Der Europamarkt erwacht

Anfang der 2000er Jahre «erwachte» der Leasingmarkt für Lokomotiven in Zentraleuropa. Die britische Angel Trains gründete 1999 ihre internationale Tochter in Antwerpen für den europäischen Markt. Siemens ging 2001 mit ihrer Dispolok GmbH an den Markt. 2004 spaltete Porterbrook ihre Europaaktivitäten unter dem Namen CBRail (ab 2010 Ascendos Rail Leasing) ab. MRCE wurde 2004 gegründet, hatte seinen Hauptsitz in den Niederlanden und war eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der japanischen Gesellschaft Mitsui. 2006 erfolgte die Übernahme von Siemens' Dispolok.

Im Jahr 2008 erfolgte dann eine eigentliche Gründungswelle:

- Fret SNCF gründete das Tochterunternehmen Akiem und übergab ihm den nicht mehr benötigten, überzähligen Lokomotivenpark.

- Angel Trains verkaufte ihre internationalen Aktivitäten und die neuen Besitzer nannten ein Jahr später ihre Gesellschaft Alpha Trains.
- Amerikanische und australische Infrastruktur-Finanzgesellschaften gründeten Beacon Rail Leasing in Luxemburg.
- In derselben Zeit gingen die HSH Nordbank and KfW IPEX-Bank, mit jeweils 50 Prozent als Gesellschafter, mit Railpool in München an den Start.

Finanzgesellschaften investieren

Im Februar 2016 verkaufte die SNCF einen 50-Prozent -Anteil von Akiem an Eurotrac-tion, einen von der DWS/Deutsche Bank verwalteten Infrastrukturfonds. Seit 2022 ist Akiem zu 100 Prozent im Besitz von CDPQ, einer globalen Investmentgruppe, die sich auf CO2-arme Infrastrukturen konzentriert.

Seit 2009 war Alpha Trains im Besitz von Arcus Infrastructure Partners, AMP Capital und PSP Investments (Public Sector Pension Investment Board). PSP ist einer der grössten kanadischen Pensions-Investmentmanager. 2021 hat AMP Capital ihre Anteile an APG (Algemene Pensioen Groep, Niederlande) verkauft. Alpha Trains wächst primär durch Refinanzierungen, so wurde 2019 Fremdkapital über «grüne Darlehen» und «grüne Schuldverschreibungen» beschafft.

Beacon hat seinen Ursprung im europäischen Rollmaterial-Leasinggeschäft der Allco Finance Group, das 2014 von der japanischen Mitsubishi UFJ Financial Group übernommen wurde. Im Jahr 2017 wurde Beacon Rail von der multinationalen Investmentgruppe JPMorgan Chase gekauft. Das Wachstum von Beacon erfolgte bisher vor allem durch Akquisitionen. Im Mai 2012 gaben die Railpool-Gesellschafter bekannt, zu verkaufen. Im Mai 2014 übernahm dann der Private-Equity-Investor Oaktree das Unternehmen. GIC, ein Staatsfonds aus Singapur, hat heute einen Anteil von 76 Prozent an Railpool. Die Marktposition wurde durch den Ausbau und Zukauf von Unterhaltsbetrieben sowie die Übernahme von LocoItalia laufend gestärkt.

Weitere Anbieter im Mittelfeld

Das polnische Unternehmen Cargounit wurde im Jahr 2003 gegründet und begann im Jahr 2012 mit der Tätigkeit im Bereich der Vermietung von Lokomotiven.

Nordic Re-Finance, gegründet 2006, ist ein schwedisches Leasingunternehmen für Schienenfahrzeuge. NRFAB hatte sich 2023 auf eine Sale-and-Lease-Back-Transaktion für die Flotte von 44 Diesellokomotiven des Typs AM843 von SBB Cargo geeinigt. Northrail wurde 2007 gegründet und 2024 von RIVE Private Investment, einer unabhängigen europäischen Investmentgesellschaft, übernommen.

Die ELL Austria GmbH (European Locomotive Leasing) ist eine Leasinggesellschaft mit Sitz in Wien. Das Unternehmen setzt seit der Gründung 2013 ausschliesslich auf Lokomotiven des Typs Siemens Vectron.

European Loc Pool wurde im Jahr 2018 von Stadler gegründet und hat seinen Hauptsitz in Frauenfeld. ELP verleast sechssachsige Lokomotiven von Stadler Valencia, die bis zu 2,8 MW Diesel- und 9 MW elektrische Leistung sowie 500 kN Zugkraft bieten.

Bestellboom

Seit Anfang der 2020er Jahre setzte ein wahrer Bestellboom ein:

- Seit 2021 bestellte Akiem 100 Vectron-Lokomotiven bei Siemens. 2023 folgte ein Rahmenvertrag für 100 Traxx-MS3 mit Alstom, und mit Newag S.A. wurde eine Bestellung für 30 sechssachsige Dragon-2-Lokomotiven (plus 50 Optionen) unterzeichnet.
- Railpool hat Rahmenverträge 2023 für 50 Traxx-MS3 und 45 Modula-Lokomotiven und 2024 für 250 Vectron abgeschlossen.
- Im November 2023 unterzeichneten ELL und Siemens einen Rahmenvertrag über den Kauf von bis zu 200 weiteren Vectron.
- Cargounit schloss mit drei Herstellern für 100 Lokomotiven Rahmenverträge ab: Bei PESA für 30 Gama 111Ed30 mit Last-Mile-Diesel im Jahr 2022, ergänzte 2024 um weitere 10 Gama. Mit Newag 2023 für 30 sechssachsige Dragon-2-Lokomotiven mit Lieferung ab 2025 und bei 2024 Siemens für 30 Vectron.
- Die slowakische RS Lease hat 90 Vectron und schloss anlässlich der InnoTrans 2024 für 65 weitere Maschinen einen Rahmenvertrag mit Siemens ab.

Ausblick

Alpha Trains, Akiem, Beacon, Cargounit, ELL, Northrail und Railpool repräsentieren bereits 2019 über zwei Drittel des Lokomotiven-Leasingmarktes in Europa. Das Geschäft mit dem Leasing von Lokomotiven ist nach wie vor für Infrastrukturfonds, institutionelle Investoren und Finanzgesellschaften sehr attraktiv. Dies führt dazu, dass laufend neue Lokomotiven geordert werden. In Kürze wird das grösste Leasing-Unternehmen über 1000 Lokomotiven im Portfolio haben.

Leasing und Miete bei SBB Cargo International

2011: Zwischen 14 und über 25 Mietlokomotiven ES 64 F4 / BR 189 von MRCE im Einsatz, heute von Beacon.

2014: Fünf BR 193 zur Überbrückung für einige Jahre von ELL - European Locomotive Leasing, Wien, geleast.

2017: 18 Vectron BR 193 (rote Farbe) werden für 15 Jahre bei LokRoll AG / Reichmuth & Co, Luzern, geleast. Einsatz DACHI.

2018: Eine Vectron BR 193 von HUPAC zugemietet bis 2019 und wieder ab 2022.

2019: 20 Vectron BR 193 (blaue Farbe) durch SüdLeasing, Stuttgart, beschafft und finanziert. Die Lokomotiven werden über ein langfristiges Leasingkonzept mit flexibler Laufzeit gemietet. Wartung durch Siemens, Einsatz DACHINL.

2020: 10 Bombardier BR 186 gemietet von Akiem, Paris. Einsatz für RailAlpin mit Rückgabe 2024.

2022: 5 Vectron BR 193 (schwarze Farbe) von MRCE gemietet, ab 2023 im Besitz von Beacon Rail.

2022: 20 Vectron BR 193 (graue Farbe). Durch Auslösung einer Option hatte SüdLeasing die Lokomotiven bestellt, inklusive des Ausstattungspakets XLoad. ETCS BL3. Einsatz ab 2024/25 DACHINL.

2023: 10 Vectron BR 193 (silberne Farbe) mit ETCS BL3 geleast von Railpool, Einsatz DACHINL.

Leasing bei SBB Cargo

2018: 12 Prima H3-Hybridlokomotiven

- Reichmuth & Co Investment Management AG, Luzern, bestellte und finanziert die Lokomotiven

über ihre Schweizer Aktiengesellschaft LokRoll2. Einsatz ab 2020.

- Alstom übernimmt die Halter-schaft und Betreuung der Lokomotiven mit einem Full-Service-Vertrag über zehn Jahre.
- Die Instandhaltung führt SBB Cargo im Auftrag von Alstom durch.

2022: 35 Siemens Vectron BR 193

- Paribus Rail Investment Management GmbH, Hamburg, hat die gesamte Transaktion arrangiert und strukturiert.
- Reichmuth & Co Investment Management AG, Luzern, bestellte die Lokomotiven über ihre Schweizer Aktiengesellschaft LokRoll3, welche die Lokomotiven zu konkursrechtlich geschütztem Eigentum hält.
- Société Générale stellte die Finanzierungsmittel, wobei die Advestra AG, Zürich, als Schweizer Rechtsberaterin agierte.
- LokRoll 3 vermietet die Lokomotiven über ihren mit der Transaktion beauftragten Asset Manager Northrail GmbH, Hamburg (im Besitz von RIVE Private Investment, Paris), für acht Jahre an SBB Cargo.
- Der Leasingvertrag umfasst für acht Jahre die Wartung der Lokomotiven durch Siemens Mobility.

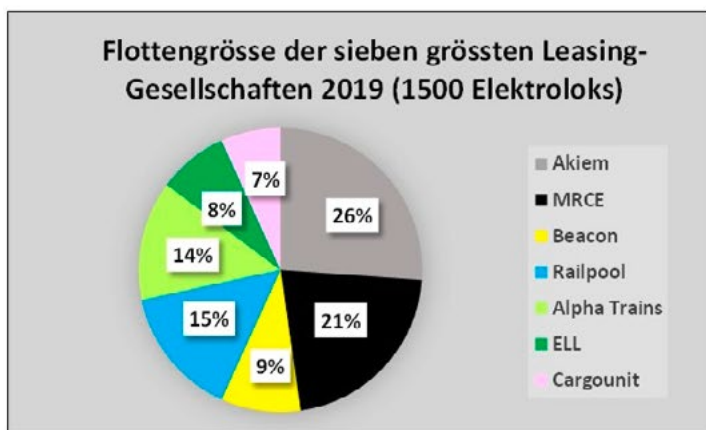
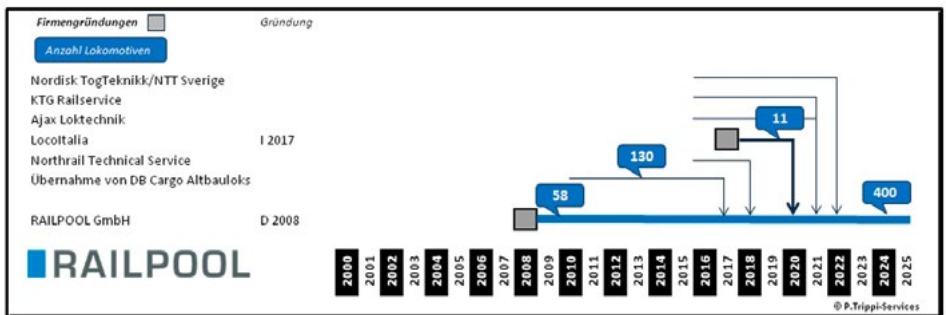
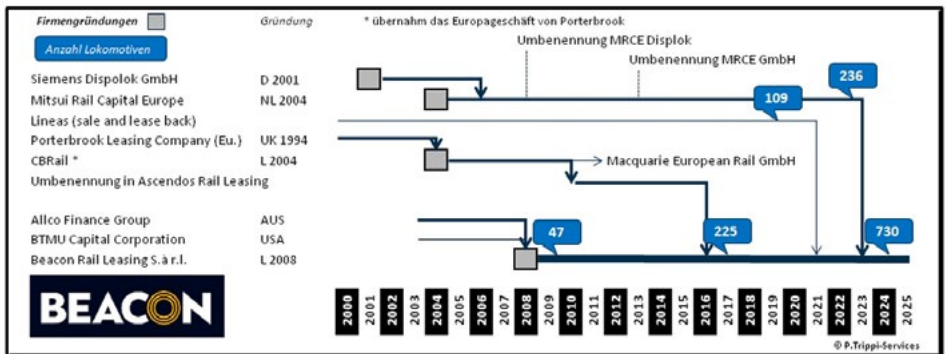
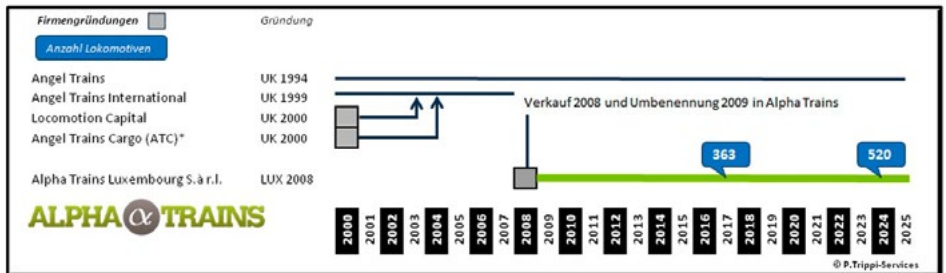
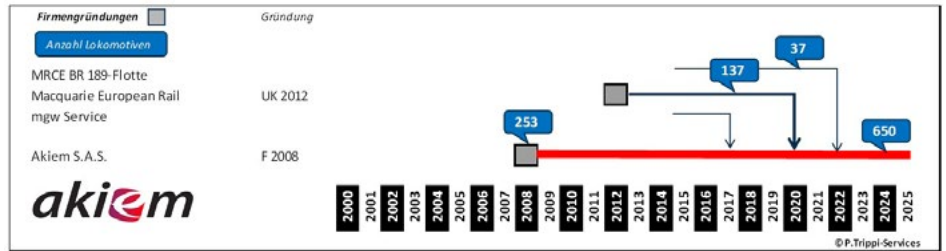
2023: 44 Am 843

- Sale and lease back (Verkauf und Rück-Leasing) dieser Am-843-Flotte an Nordic Re-Finance, Schweden.
- Mindest-Leasingdauer durch SBB Cargo bis 2028.

Übersicht: P. Trippi-Services ➔

Konsolidierungen im Lokomotiven-Leasing-Markt

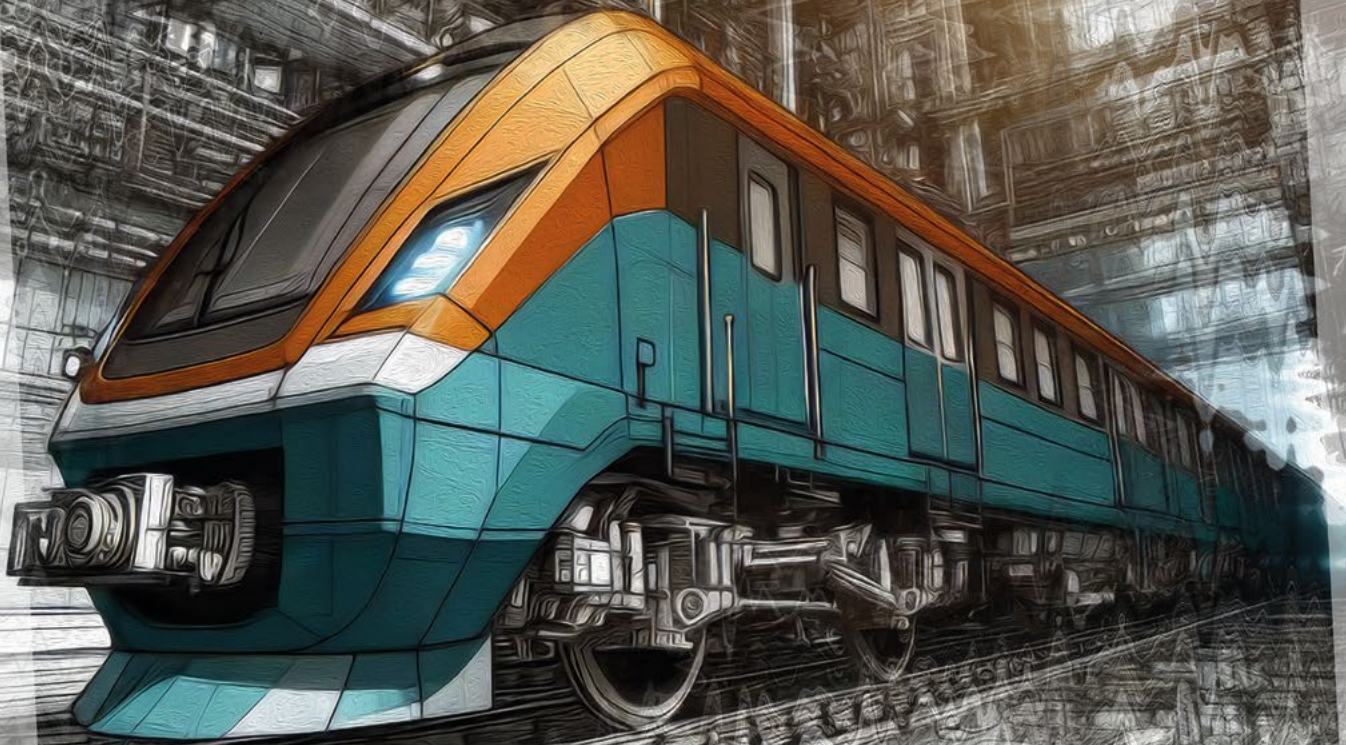
Grafiken: P. Trippi-Services



**GENERALVERSAMMLUNG
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
ASSEMBLEA GENERALE**

**15.3.25
ZÜRICH**

TECHNOPARK ZÜRICH



vsf.com



Aus dem «Weltbahnhof» wurde nichts

Sargans stand Ende des 19. Jahrhunderts als Grenzbahnhof zur Diskussion. Im Vorfeld der Eröffnung des Arlbergtunnels (1884) prüften die damaligen Vereinigten Schweizerbahnen (VSB), ob sich Buchs oder Sargans besser als Grenzstation eigne, wobei es mehr um den Güterverkehr mit der Zollabwicklung und dem Bau von Lagerhäusern als um den noch nicht so dichten Personenverkehr ging. Hans Hidber, Sargans

Auszug aus dem Heft «Terra Plana» vom 4/2016. – Abdruck mit freundlicher Genehmigung der Redaktion



Der Km 0.00 auf der Höhe des alten (abgebrochenen) Bahnhofs östlich des jetzigen ist immer noch Ausgangspunkt der Kilometrierung in alle drei Richtungen. Bild: Hans Hidber

Buchs wurde schon 1872 mit einem Abzweiger von Feldkirch über das Fürstentum Liechtenstein mit der im gleichen Jahr eröffneten Vorarlbergbahn Bregenz–Bludenz verbunden und war damit bereits Grenzbahnhof, aber mit einem noch relativ bescheidenen Personen- und Güteraufkommen. Mit dem Bau des Arlbergtunnels wurde 1880 begonnen, und nach beeindruckend kurzer Bauzeit konnte er bereits im Oktober 1884 in Betrieb genommen werden. Zwei Jahre zuvor, 1882, machte sich die

gung in der Eigenschaft eines Grenzbahnhofs. Sargans kam vor allem deshalb ins Spiel, weil der dortige Bahnhof durch den Zusammenschluss der Rheintal- und der Walenseelinie bereits eine Knotenfunktion hatte, was auch eine Koordination für den Weitertransport der Güter bedeutet hätte. Wäre Sargans zum Zuge gekommen, dachte man unter anderem an ein Parallelgeleise von Buchs bis Sargans

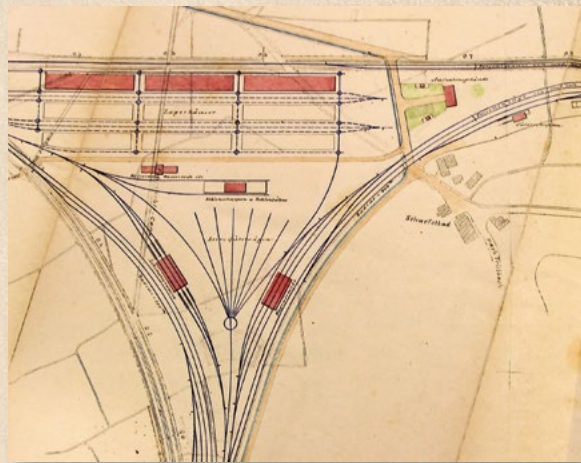
im alleinigen Betrieb durch die Arlbergbahn, deren Züge keine Zwischenhalte gemacht und das Geleise der Rheintallinie der VSB nicht beansprucht hätten.

Sargans – ein «Weltbahnhof»?

In der Vernehmlassung setzte sich die Stadt Chur, die man als Vertretung von Graubünden betrachten konnte, mächtig für die Variante Sargans ein. Es wurden folgende Gründe geltend gemacht: Der Anschluss der Arlbergbahn in Sargans werde für den

bündnerischen Import an Lebensmitteln wie Wein, Reis, Korn, Mais, Kaffee, Zucker etc. eine bedeutende Ermässigung der Frachten bewirken, indem sie auf eine Distanz von 17 Kilometern (Buchs–Sargans) zu billigeren Frachtsätzen als jenen der Vereinigten Schweizerbahnen transportiert würden. Es werde sich in Sargans «ein Markt- und Stapelplatz von grösster Bedeutung» entwickeln, welcher die bündnerische Kaufmannschaft befähigen werde, «das Absatzgebiet auch auf die unteren Kantone auszudehnen».

Die Churer steigerten sich sogar zur euphorischen Prognose, Sargans werde «ein Weltbahnhof und als solcher einen grossen Einfluss auf die Erstellung sowohl der bünd-

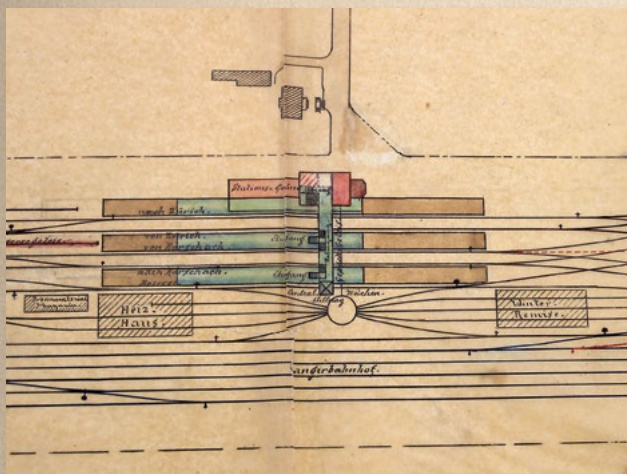


Ausbauprojekt der Bahnhofanlage, falls Sargans Grenz- und Lagerbahnhof geworden wäre (eine der verschiedenen Varianten). Archiv SBB Historic

nerischen Talbahnen als auch einer allfälligen bündnerischen Alpenbahn ausüben und namentlich für Letztere der Ausgangspunkt für einen gewaltigen Güterverkehr werden». Speziell für die Vereinigten Schweizerbahnen eigne sich Sargans auch deshalb besser, weil in diesem Falle die Zugsteilungen und -manipulationen einfacher würden, als wenn der Anschluss in Buchs sei.

Ein Abwägen mit verschiedenen Varianten

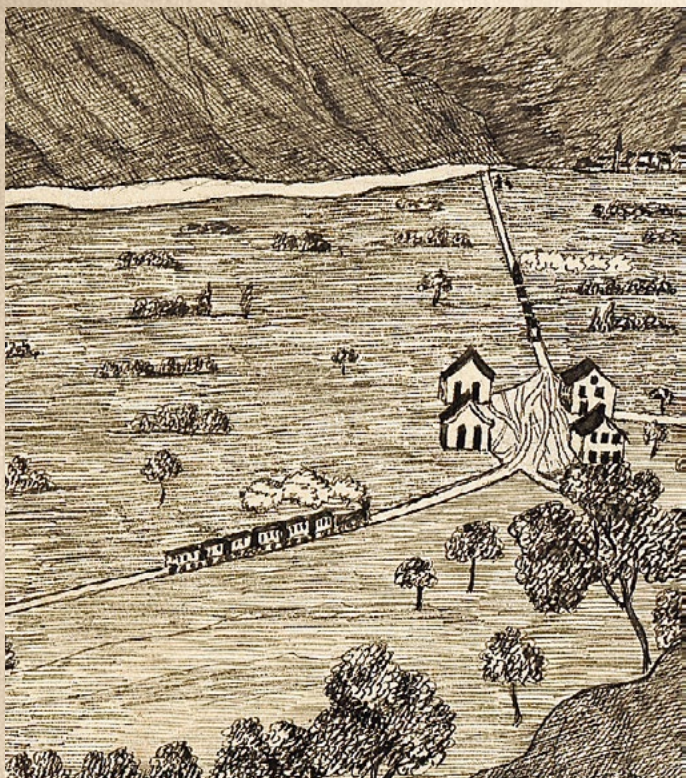
Dem Auftrag des Verwaltungsrates nachkommend, stellte die Generaldirektion akribische Berechnungen an, um die Vor- und Nachteile der beiden Varianten einander gegenüberzustellen. Dabei fielen nebst den finanziellen auch noch andere Aspekte ins Gewicht, wie: örtliche Verhältnisse, ostschweizerische Interessen beziehungsweise jene des Sarganserlandes und des Kantons Graubünden; die internen und interna-



Ausbauplan 1882 des alten Bahnhofs. Nicht realisiert, weil bald darauf der heutige Keilbahnhof gebaut wurde. Archiv SBB Historic

tionalen Verkehrsverhältnisse. Es wurden auch Pläne unter Einbezug möglicher späterer Vergrößerungen der Anlagen ausgearbeitet.

Insbesondere für Sargans gab es verschiedene Versionen, bei denen die ganze Bahn-



Der erste Bahnhof 1860, etwa 150 Meter östlich des heutigen Keilbahnhofs. Ausschnitt aus einer Federzeichnung von 1860, Staatsarchiv St. Gallen.

hofanlage markante Änderungen erfahren hätte. Eine sah vor, dass sich die Rheintal- linie auf Höhe Tiefriet geteilt hätte mit einer Schleife zur Walenseelinie, aber immer noch im Bahnhofbereich. Es wäre dann im Gebiet Kauen, etwa 300 m westlich des heutigen Bahnhofs, ein neues Aufnahmegebäude zwischen der Rheintal- und der Walenseelinie entstanden. Auf dem Plan nimmt es sich gegenüber den grossen Lagerhäusern recht mickrig aus, es dominierte der Güterverkehr. «Wir fügen noch bei, dass der Personenverkehr bei allen Berechnungen keine Rolle spielt, da eine grosse Entwicklung desselben nicht erwartet werden kann», schrieb der Präsident der General- direktion, Wirth, dem Verwaltungsrat der VSB in seinem ausführlichen Bericht.

Buchs wurde vorgezogen

Beim Studium der verschiedenen Berichte gewinnt man den Eindruck, dass die Generaldirektion der VSB den möglichen Anschluss der Arlberglinie an Sargans samt der Verlegung der geplanten grossen Lagerhäuser dorthin und die Erhebung des Bahnhofs Sargans zur Grenz- und Zollsta-

tion anstelle von Buchs nur widerwillig in Betracht zog. Immerhin wurden umfangreiche Abklärungen vorgenommen. «Wir haben es nicht unterlassen wollen, den Gründen nachzuforschen, welche auch entfernter liegende Orte und Gegenden für die Parteinahme für diese oder jene Station respektive für Sargans veranlasst haben.» Mit Einberechnung von drei gestaffelten Vergrößerungen der Lagerhausanlagen ergaben sich für Buchs geschätzte Kosten von 1,125 Millionen, für Sargans 1,320 Millionen Franken.

Die Differenz zugunsten von Buchs war aber nicht ausschlaggebend. «Ein ganz entscheidender Vorzug vor Sargans wird Buchs zugesprochen, weil von dieser Station aus Weitertransporte nach allen Richtungen ohne irgendwelche Erschwerung möglich sind, während mit den Lagerhäusern in Sargans aller in nördlicher Richtung gehende

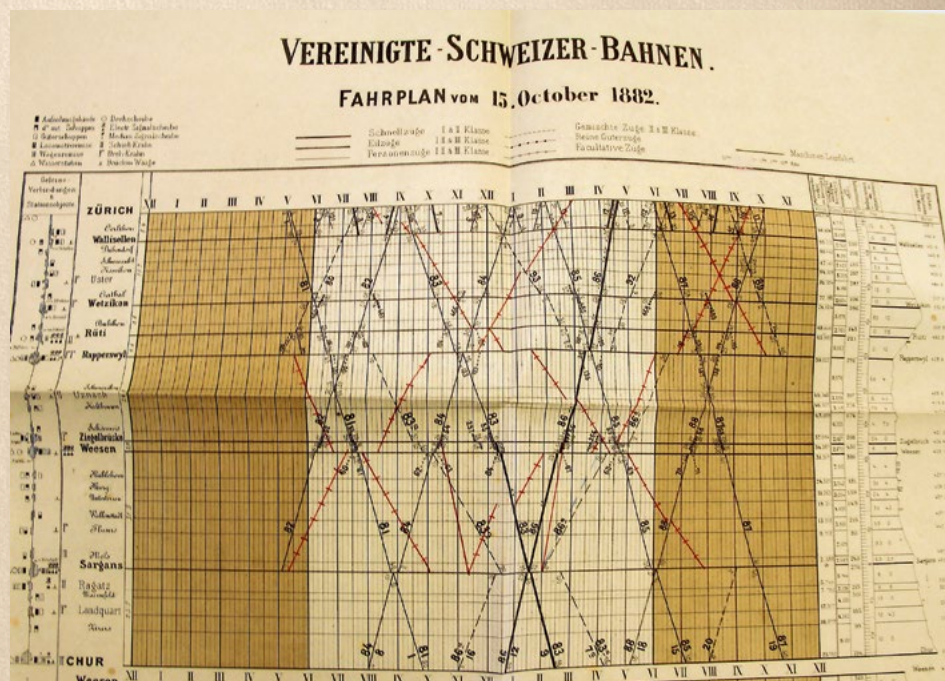
Verkehr mit der Hin- und Rückfracht für die Strecke Buchs-Sargans belastet wird. Damit wird die Konkurrenz mit den österreichischen beziehungsweise den Bodensee-Lagerhäusern erschwert», verwendeten

sich acht Getreide-Grosshändler (und VSB-Grosskunden) in einer Stellungnahme für Buchs. Schliesslich das Verdikt: «Für die Erstellung von Lagerhäusern auf einer dieser beiden Stationen gebührt derjenigen der Vorzug, welche für den Verkehr und dessen Entwicklung sowie in finanzieller Beziehung die grösseren Vorteile bietet. Diese Eigenschaften besitzt Buchs und es sind mithin die Lagerhäuser auf dieser Station zu erstellen», lautete die abschliessende Empfehlung der Generaldirektion an den Verwaltungsrat.

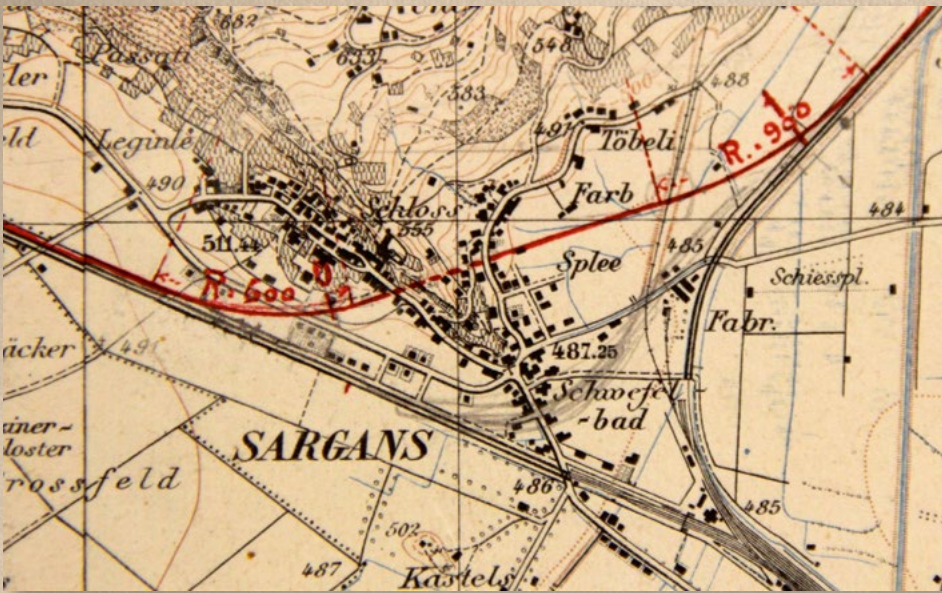
Ausbaupläne des alten Bahnhofs

Wenn auch nach dem ablehnenden Bericht Sargans bezüglich Erhebung zum Grenzbahnhof ausser Traktanden fiel, war doch mit der Eröffnung der Arlberglinie mit den internationalen Zügen und Gütertransporten für Sargans ein bedeutender Mehrverkehr auch ohne die Eigenschaft als Grenz- und Lagerstation zu erwarten. Eine Vergrößerung der noch recht bescheidenen Bahnhofsanlage (am alten Standort, etwa 150 Meter östlich des heutigen Keilbahnhofs) war angezeigt, allerdings in etwas kleinerem Umfang. Dies anerkannte auch die Generaldirektion der VSB, die in ihren Schlussanträgen dem Verwaltungsrat – vielleicht auch als Trostpflaster für Sargans – empfahl, «dass die Vergrößerung der Station Sargans im Sinne des dem Verwaltungsrat vorgelegten Planes vorzunehmen» sei.

Wäre diese realisiert worden, hätte es beim alten Bahnhof eine moderne, publikumsfreundliche Anlage mit drei Perrons mit Zu- und Abgängen von und zu einer Überführung gegeben – ziemlich genau 100 Jah-



Schnittmuster-Fahrplan vom Oktober 1882 für die Strecke Chur-Zürich über Rapperswil-Wetzikon-Wallisellen.



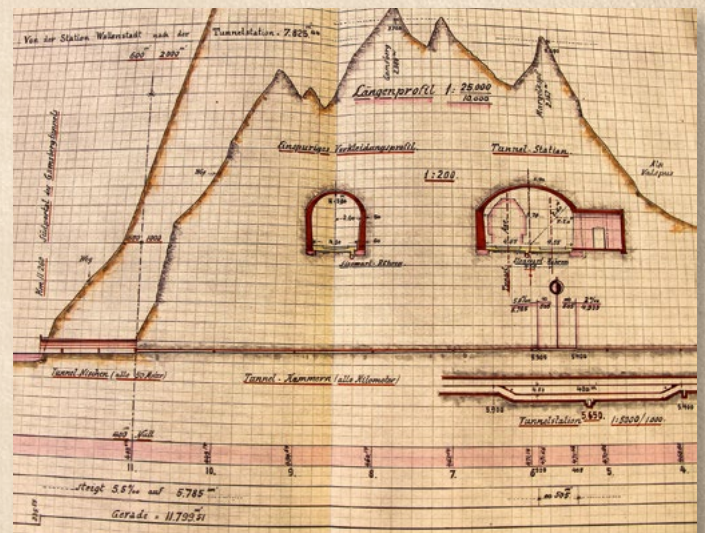
Variante Tunnel Spléehügel für Direktverbindung Mels-Trübbach. Archiv SBB-Historic

re bevor beim späteren neuen Keilbahnhof 1982 auf der «Zürcherseite» die jetzigen Perronanlagen mit Unterführung in Betrieb genommen wurden.

Spitzkehre als Ärgernis

Schon früh erwies sich die Spitzkehre beim Bahnhof Sargans wegen der damals noch aufwendigen Wendemanöver der internationalen Züge Arlberg–Zürich und auch der Gütertransporte als Hindernis, das man zu umfahren trachtete. 1928 wurden dazu seitens der SBB nicht weniger als fünf Varianten ausgearbeitet, die je nachdem eine Auf- oder auch Abwertung des Bahnhofs Sargans zur Folge gehabt hätten. Die radikalste Lösung bestand im Projekt der Ver-

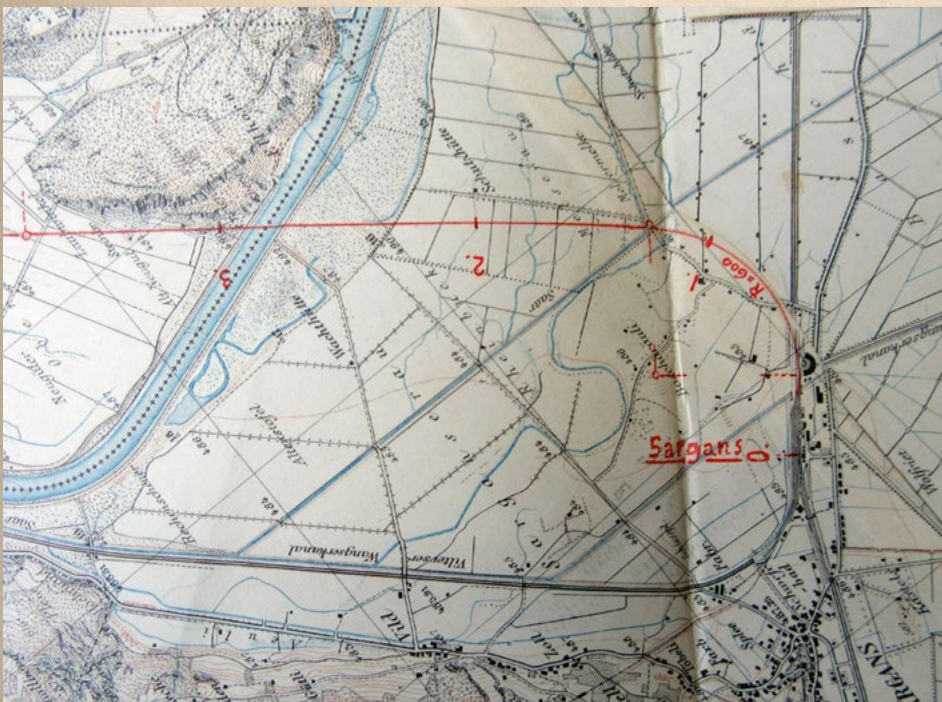
bindung Walenstadt-Buchs durch einen über zehn Kilometer langen Tunnel (so lang wie der Arlbergtunnel) unter dem Gamsberg. Geprüft wurden auch Umfahrungsvarianten mit Abzweigern ab Station Mels Richtung Trübbach mit Untertunnelung des Schloss- beziehungsweise Spléehügels. Schliesslich gab es auch eine Projektstudie, bei der die Arlberglinie ab Schaan abgezweigt und via



Profil des geplanten Tunnels Walenstadt-Buchs mit einer Tunnel-Ausweichstation (1928). Archiv SBB Historic

Vaduz und Balzers über den Rhein und die Baschär zum Bahnhof Sargans geführt hätte. Damit wäre, wie schon 1882, erneut die Frage des Grenzbahnhofs Sargans aktuell geworden.

Gegen dieses Ansinnen wehrte sich aber Buchs erfolgreich, auch schienen die Verhandlungen mit der ÖBB und dem Fürstentum nicht einfach gewesen zu sein. Jedenfalls starb dieses Projekt schon im frühen Stadium, und auch die anderen Varianten wurden aus Kosten-, technischen und wohl auch lokalpolitischen Gründen ad acta oder zumindest auf Eis gelegt. Am 29. Mai 1983 – 55 Jahre nach der Projektwelle von 1928 – fand mit der festlichen Eröffnung der Umfahrungsschleife Sargans-Trübbach ein Projekt glanzvolle Auferstehung, das zusammen mit den Tunnelvarianten schon früh ins Auge gefasst wurde und dank der zwischenzeitlichen Melioration und Güter-



Variante Weiterführung der Arlberglinie ab Schaan über Vaduz, Balzers über den Rhein nach Sargans (1928). Archiv SBB HistoricBild: Hans Hidber

zusammenlegung der Saarebene realisiert werden konnte. Das war denn auch die Grundlage für den weiteren Bahnhofausbau zum heutigen, stark frequentierten Knotenpunkt.



Bis 1983 mussten die internationalen Züge wegen der Spitzkehre in Sargans gewendet werden. Bild: Hans Hidber

Sonderzug vom 29./30. März 1960: Wer erinnert sich?

Der VSLF hat eine Anfrage erhalten, welche wir gerne veröffentlichen. Wer kann Kollege Ruedi helfen?

Liebe Kollegen

Da arbeitet ein externer Kenner an einem Buch über die Bahnlinie über den **Schipkapass (Niederglatt-Otelfingen)**, welche heute nur noch in der Erinnerung besteht. Ich habe dem Verfasser meine Mithilfe zugesichert.

Der letzte Zug fuhr nachweislich am **29./30. März 1960** über die Strecke, es war eine Hochzeitsfahrt für einen Berufskollegen mit der Zürcher Eb 3/5 5804.

Der Zug wurde dann für die Festivitäten auf Höhe Rest. Bergwerk Buchs ZH stundenlang abgestellt.

Die Fragen sind nun offen, wie fuhr dieser Zug, mit welchem (dreiachsigen?) Wagen und auf welchem Streckenteil? Wie zurück oder weiter?

Ich versuche mein Glück bei euch: Gibt es in Kreisen des VSLF noch Leute, pensionierte Lf / damalige Heizer, die sich erinnern können? Allerdings müsste man sie in der Altersgruppe 80 plus finden.

Für die Bemühungen ganz herzlichen Dank und freundliche Grüsse

Ruedi Wanner, pens. Fdl KLW, Wettingen

Tel. 056 426 43 52

ruedi.wanner@gmx.ch



Station Buchs ZH. 1936 (Der Bahnhof steht heute noch) - Foto Staatsarchiv Kt. Zürich

Handy statt festen Dienstplans

Eine Kurzgeschichte aus dem Jahr 2021 von Rolf Bolliger, pensionierter Lokführer aus Lyss

Der Schnellzug Lausanne–Zürich war gut besetzt, als Robert nach dem Umsteigen seine Rentnerheimfahrt fortsetzte. Kurz vor der Abfahrt drang ein Mann schnell atmend ins Abteil und setzte sich auf den leeren Platz gegenüber dem Rentner Bracher. An seinem Rucksack baumelte eine orange Warnweste.

Dass es sich beim Gegenüber um einen Lokführer handeln musste, erkannte der seit 20 Jahren pensionierte Robert Bracher rasch. Noch vor der Bahnhofausfahrt Richtung Renens kamen die zwei ins Fachsimpeln. Er arbeite bei SBB Cargo, verriet der Kollege, und vor einer Stunde habe man ihm via Handy den Ausfall seines Retourzugs von Lausanne Triage nach Biel mitgeteilt.

Jetzt kramte der Lokführer auf Dienstreise aus seinem prall gefüllten Rucksack eine Flasche Mineralwasser und ein Sandwich hervor. Noch vor dem Öffnen der Getränkeflasche klingelte sein Handy. Pflichtbewusst hielt er es sich ans Ohr. «Oui, j'ai compris!», sagte er.

Der Rentner fragte etwas neugierig, ob er erfahren dürfe, was ihm gesagt wurde. «Ich soll in Neuenburg auf den Regionalzug

nach Biel umsteigen und in Cornaux einen abgestellten Ölzug nach Biel PB führen», erklärte er.



Foto Markus Leutwyler

«Im Cargo wird unser Dienst fast täglich per Handy angeordnet oder einfach geändert», klagte der Lokführer. «Wir hatten in meiner Dienstzeit eine feste Einteilung und vor allem einen gemischten Dienst», konterte Robert fast etwas stolz und überheblich und fuhr fort: «Einen Personenzug nach

Lyss und Payerne, dann nach Lausanne und danach einen Güterzug nach Biel zurück – das bot stets einen abwechslungsreichen Tag!» Der Cargo-Kollege sagte nichts und biss kräftig in sein Sandwich. «Das waren halt noch Zeiten im ubv-Mischdienst», ging es dem Pensionär Bracher durch den Kopf und er liess den essenden Kollegen in Ruhe.

Als der Zug in Neuenburg ankam, war der Cargo-Kollege immer noch dabei, ganz gemütlich seinen Rucksack zu schnüren, und schon fuhr der ICN wieder weiter. «Hättest du nicht hier aussteigen sollen?», fragte Robert nun sein Gegenüber. Was nun passierte, darf ich hier nicht rapportieren! Als sich der Kollege endlich beruhigt hatte, nahm er sein Handy ans rechte Ohr und beichtete sein Missgeschick der Dienststelle.

Nein, Robert Bracher verspürte keine Schadenfreude über diese Unachtsamkeit, aber er stieg mit dem Cargo-Kollegen in Biel stolz aus dem Zug und dachte an die damalige Zeit, als es noch kein offizielles Lokführer-Handy gab, dafür aber einen abwechslungsreichen Mischdienst mit Schnellzügen, Güterzügen und Regionalzügen. Der Cargo-Kollege hastete die Perontreppe hinunter, ohne vorher «Adiö» zu sagen. ➤

IN MEMORIAM



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

Martin Schneller

*1952

† 14.6.2024

Erich Wyss

*1939

† 27.09.2024

In stiller Anteilnahme – der Vorstand VSLF und alle Kollegen





Foto: Markus Leutwyler

