

Mit Beilage:
TIPPS ZUR GRIPPE

SBB-Zeitung

Das Nervenzentrum des neuen Bahnbetriebs



Dirigent und Koordinator des Schienenverkehrs: Yves Palet an den Monitoren der neuen Netzleitung in Bern

Im Bahnverkehrszentrum in Bern laufen alle Fäden im SBB-Netz zusammen. Am 22. August öffnet es offiziell.

Das Operation Center des Personenverkehrs gibt es seit drei Jahren. Nun ist die Betriebsführung der Infrastruktur gefolgt: Unter dem gleichen Dach am Berner Bollwerk führt sie eine rund um die Uhr besetzte Netzleitung. Zudem hat sie die Gütertransportleitstelle von Luzern nach Bern geholt. Alles, was mit dem aktuellen Bahnbetrieb zu tun hat, wird

damit nun von einem einzigen Ort aus überwacht, koordiniert und netzweit gesteuert. Einzig SBB Cargo dirigiert ihre Gütertransporte weiterhin von Basel aus. Wie es im neuen Nervenzentrum zugeht, können die Mitarbeitenden der SBB und ihre Angehörigen an einem Tag der offenen Tür am übernächsten Samstag, 22. August, erleben: Im Rahmen von Füh-

rungen blicken sie exklusiv hinter die Kulissen. Das Bahnverkehrszentrum fügt sich in den ferngesteuerten Bahnbetrieb der Zukunft ein. Mit hoch entwickelter Technik lenken Teams aus Spezialisten die Züge von wenigen Betriebszentralen aus. Wie zum Beispiel in Lausanne, wo die Zukunft bereits begonnen hat.

El
SEITE 12



Billettautomaten kennt sie aus dem Effeff

Rita Hess hält die Geräte in der Region Luzern in stand. Gemeinsam mit ihrem Teampartner behebt sie technische Störungen und befüllt die Automaten mit Retourgeld.

SEITE 18

Cisalpino II – und er fährt doch

Ende gut, alles gut? Seit 20. Juli verkehrt das erste ETR-610-Zugpaar im kommerziellen Vorbetrieb zwischen Genf und Mailand. Am Gotthard sind derweil noch mehrere technische Probleme zu lösen.

SEITE 3

Bis hierher und nicht weiter!

Bei sexueller Belästigung am Arbeitsplatz finden Mitarbeitende intern Hilfe. Die SBB nimmt das Problem ernst – den ersten Schritt müssen aber die Betroffenen machen.

SEITE 16

Tablett zum Billett

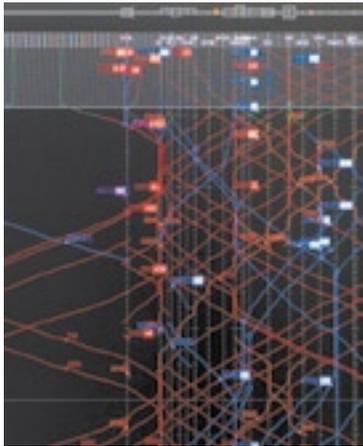
In den ICN-Zügen zwischen Arth-Goldau und Bellinzona bieten die Zugchefs den Erstklass-Reisenden in einem Versuch erstmals Service am Platz. Nach der Billettkontrolle servieren sie Essen. Wie das bei Zugpersonal und Kunden ankommt, hat sich die SBB-Zeitung vor Ort angesehen.

SEITE 4



FOTOS: ALEXANDER EGGER, GEORG ANDERHUB

INHALT



Rollen nach Strickmuster SEITE 12

BEREICHE & MÄRKTE

4 Personenverkehr

Zugbegleiter sind neu auch mit dem Tablett unterwegs

6 Nachgefragt

GSM-R: Was, wenn es ausfällt?

6 Infrastruktur

Tempo beim Konjunkturprogramm

7 Cargo

Ungelesene Zeitungen fahren Zug

7 Personenverkehr

Neues Notebook für Lokführer

8 Cargo/Personenverkehr

Rangierflotte wird erneuert

STANDPUNKTE

10 Leserbrief

Schnellabfütterung für Personal?

11 Chefsache

Andreas Meyer über falsche Schlagzeilen

MITTELPUNKT

12 Ferngesteuert und fast automatisch

Der neue Bahnbetrieb

SERVICE

16 Ein Tabu wird Thema

Sexuelle Belästigung bei der Arbeit

PORTRÄT

18 Rita trifft Rida

Rita Hess, Automatenbetreuerin

DAS DING

20 Kühle Brise für harten Stahl

Klimaanlage für Seetal-Fahrmotor

MITMACHEN

23 «Büro» für 20 Franken

Microsoft Office zum Sonderpreis

Termin mit dem Chef per SMS

Andreas Meyer, CEO der SBB, wird wie schon im Frühling Mitarbeitende in verschiedenen Regionen der Schweiz besuchen. Dabei wird er Genf und Brig (am 9.9.), St. Gallen (am 11.9.) und Basel (am 23.9.) bereisen. Im Basisdialog will Meyer Auskunft geben über das neue Führungsmodell und darüber, was die SBB im Jahr 2010 alles erwartet. Gleichzeitig wird er auch auf Anregungen und Bedenken seiner Mitarbeitenden eingehen. Zu den Treffen meldet man sich mit einem SMS an.

Anmeldung mit User-ID und Stichwort «CEOVISIT» per Gratis-SMS an Nummer 9234. (Beispiel Genf: «CEOVISIT Ge U164431», Code für Brig: Br, Basel: Bs, St. Gallen: Sg).

Interessierte müssen sich bis spätestens fünf Tage vor der Veranstaltung anmelden. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt. Weitere Informationen gibts im Intranet.



Mehr Lehrlinge trotz Finanzkrise

Der **Ausbildungsverbund** des öffentlichen Verkehrs, Login, bildet dieses Jahr acht Prozent mehr Lernende aus als im Vorjahr. 692 Lehrlinge und Praktikanten starteten ihre Ausbildung nach den Sommerferien, davon 551 bei der SBB. Das sind 61 mehr als 2008. Michael Schweizer, Leiter Grundausbildung bei Login, erklärt: «Durch die Pensionierungen der Babyboomer steigt der Nachwuchsbedarf in der Welt des Verkehrs.» Zentral sind weiterhin die sogenannten Junior Teams, in denen die Lernenden zusammen arbeiten und wie im Falle der neuen Junior Stations in Sargans (SG) und Langnau (BE) sogar die Verantwortung für Bahnhöfe übernehmen. Im nächsten Sommer sollen noch mehr Lehr- und Praktikumsstellen geschaffen werden.

Zu Hause statt in der Heimat

Die **Aktion**, am 1. und 2. August für 15 Franken an den Heimatort zu reisen, blieb wirtschaftlich klar unter den Erwartungen: Verkauft wurden nur rund 11 500 Heimatbillette. Neben dem schlechten Wetter hat dazu wohl auch ein gewisses Traditionsbewusstsein beigetragen, den Nationalfeiertag am Wohnort zu verbringen. Trotzdem wurde die Aktion als sehr sympathisch und innovativ wahrgenommen und es konnten zahlreiche positive Medienberichte verzeichnet werden.

Hauseigene Blasmusik begeistert Österreicher

Ehre für das SBB-Blasorchester: Seine 50 Mitglieder waren diesen Sommer an das traditionelle europäische Blasmusiktreffen «Mid Europe» im österreichischen Schladming eingeladen. Unter der Leitung von Gil-

bert Tinner, selbst ein aktiver SBB-Lokomotivführer, konnten die Bahn-Musikanten das Steiermarker Publikum begeistern. Trotz der Erfahrung von über 50 Auftritten im In- und Ausland war die Reise für die Teilnehmer

ein unvergessliches Erlebnis. Stellvertretend für das Orchester meinte Zugverkehrsleiterin Gisela Barth: «Schladming bedeutet für mich, auch einmal an einem ganz grossen Musikfestival teilzunehmen.»



FOTOS: ALEXANDER EGGER, ZVG



Startete von Genf zur lang ersehnten Fahrt nach Mailand: Der Cisalpino II

Endlich fährt der ETR 610

Seit 20. Juli verkehrt täglich ein ETR-610-Zugpaar zwischen Genf und Mailand. Am Gotthard gibts dagegen noch technische Probleme.

Nun ist es also tatsächlich passiert: Der Cisalpino II rollt. Seit 20. Juli verkehrt ein Zugpaar zwischen Genf und Mailand. Wobei es im kommerziellen Vorbetrieb zu Abweichungen kommen kann. Wie Anfang August, als der ETR 610 kurzfristig für zwei Tage ausser Betrieb genommen wurden.

Cisalpino-Chef Alain Barbey ist dennoch erleichtert. «Wir haben einen wichtigen Meilenstein erreicht.» Dank des lang erwarteten Zuges verkürzt sich die Reise von der Westschweiz in die Lombardei planmässig um 38 Minuten. Reisende nehmen in Einzelsitzen Platz,

Videobildschirme informieren über die Reise, und im Speisewagen werden die Speisen frisch zubereitet. Stufenweise sollen die neuen Fahrzeuge nun zum Einsatz kommen. Bis zum Dezember-Fahrplanwechsel müssen acht betriebsreife Züge bereitstehen. Bestellt sind insgesamt 14 – die ursprünglich bereits zwei Jahre früher in Betrieb gehen sollten.

Für drei Hochgeschwindigkeitsnetze konzipiert

Die Gründe für die Verzögerung sind komplex. Angefangen bei den technischen Anforderungen: Der Cisalpino II ist europaweit der erste Zug, der gleichzeitig auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken Italiens, Deutschlands und der Schweiz fahren soll. Der Zulassungsprozess in den drei Ländern hierfür nahm deutlich mehr Zeit in Anspruch als zunächst geplant.

In der Schweiz dürfen die Cisalpino II nun auf der Lötschberg-Simplon-Achse mit Schnellzugsgeschwindigkeit Richtung Italien fahren, ab Herbst 2009 soll der

Cisalpino II auch als Neigezug verkehren. In Italien selbst sind die Züge bereits komplett zugelassen, nur in Deutschland stehen die Bewilligungen noch aus.

Bestellt wurde das neue Rollmaterial aber auch für den Betrieb am kurvenreichen Gotthard, um dank der Neigetechnik schneller in den Süden zu gelangen. «Genau hier treten derzeit noch Probleme technischer Art auf», sagt Mani Haller, Leiter Operating ad interim. An einigen Stellen am Zug würden die zulässigen Kräfte zwischen Rädern und Schienen überschritten.

Markus Barth, Leiter der Interaktion bei der Infrastruktur, sagt, dass wohl weitere Anpassungen an den Zügen bzw. Gleisen notwendig seien. Dabei befürchte er Mehrkosten für den zukünftigen Gleisunterhalt. Alain Barbey hofft dagegen, dass sich das Problem lösen lässt, sagt aber auch: «Im Herbst müssen wir definitiv entscheiden, wo wir die Züge nach dem Fahrplanwechsel einsetzen.»

TEXT: DOMINIQUE EVA RAST

FOTOS: ZVG CISALPINO



Evelyn Reber,
Redaktorin

EDITORIAL

Jeder zieht seine Grenze

Ein anzüglicher Spruch über die Figur, eine zweideutige Bemerkung über eine Verabredung und vielleicht gar noch eine Berührung, die zufällig wirken soll – aber keineswegs so empfunden wird. Ein solches Verhalten von Arbeitskollegen oder Arbeitskolleginnen findet wohl niemand wirklich lustig. Doch nicht alle stören sich gleich stark daran und fühlen sich im gleichen Masse belästigt. Jeder Mitarbeiter und jede Mitarbeiterin zieht für sich ganz persönlich eine Grenze: So nahe dürfen mir die Kollegen kommen, sei es mit Worten oder Taten.

Die jeweiligen Grenzen der anderen müssen respektiert werden – daran gibt es nichts zu rütteln. Das Argument, andere Kolleginnen oder Kollegen würden sich an ähnlichen Bemerkungen nicht stören, hat in einem solchen Fall keine Gültigkeit. Massgebend ist einzig, was der oder die Betroffene als belästigend empfindet.

Leider lassen es hin und wieder Mitarbeitende am gebotenen Respekt vor der Intimsphäre des anderen vermissen. Betroffene müssen sich dies aber nicht bieten lassen. Die SBB zeigt ihnen, wie sie im Fall einer sexuellen Belästigung am besten vorgehen und unterstützt sie dabei diskret. Wie, lesen Sie ab Seite 16.

Evelyn Reber

evelyn.reber@sbb.ch



Schneller Zug, schneller Service: Minibar im ETR 610

AUF DEM MARKT

Direkt von Tür zu Tür



FOTO: CARGO

Internationale Drehscheiben: An den Plattformen wird gelagert, umgeschlagen und feinverteilt

Anders als in der Schweiz besitzen in Italien die wenigsten Industriebetriebe Anschlussgleise. Mit dem internationalen Plattformangebot macht SBB Cargo den grenzüberschreitenden Transport von Tür zu Tür dennoch möglich. An den Plattformen in Deutschland und Italien werden die Ladungen umgeschlagen und gebündelt. Der Grossteil des Transports geschieht auf der Schiene

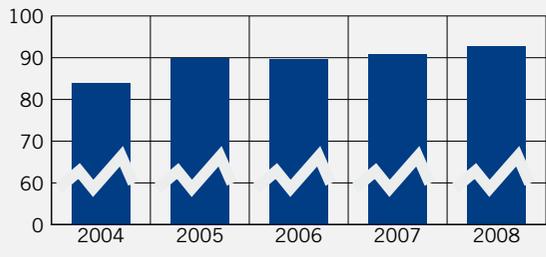
von Plattform zu Plattform. Der lokale Vor- und Nachlauf von und zu den Betrieben, die letzte Meile gewissermassen, wird per Bahnzubringer oder Lastwagen abgewickelt. Die Plattformen sind vollständig in das Gesamtnetz von SBB Cargo integriert und bilden das Rückgrat der Nord-Süd-Achse von der Nordsee bis nach Norditalien. OM

www.sbbcargo.com/ang_produkte

BAROMETER

Auf der Schiene ist immer mehr los

Anzahl Zugkilometer pro Kilometer Schiene und Tag



Seit Jahren nimmt die Netznutzungseffizienz, ausgedrückt in Zugkilometern pro Kilometer Schiene und Tag, stetig zu – dies vor allem wegen des wachsenden Personenverkehrsangebots. Die Netznutzungseffizienz ist unter anderem abhängig von der Art der Signalisierung, der Häufigkeit der Kreuzungen beziehungsweise des Anteils mehrgleisiger Streckenabschnitte und der Fahrplanstruktur.

Aber aufgepasst: Ein höherer Wert bedeutet nicht immer mehr Effizienz. Einige Güterbahnen bewältigen mit wenigen schweren Zügen auf schlanker Infrastruktur grosse Transportvolumen. Umgekehrt weisen U- und Stadtbahnen dank homogener Fahrpläne mitunter höhere Werte aus als die SBB. PB

PERSONENVERKEHR

Premiere mit Tablett

Der Zugchef wünscht «Buon appetito»: Ein Versuch auf der Gotthardlinie gibt zu reden. Und er findet Anklang.

«Hier noch ein neues Angebot», sagt Michael Zberg, 41, beim Kontrollieren der Billette und legt eine Karte auf den Tisch im Erstklassabteil. «Möchten Sie etwas essen oder trinken, komme ich später nochmals vorbei.» Die Offerte des Luzerner Zugchefs ist an diesem schönen Sommertag umgehend das grosse Gesprächsthema im Wagen des ICN 671 Basel-Lugano. «Das ist sehr gut», tönt es hier. «Die SBB lässt sich etwas einfallen», anerkennt man dort. Eine ältere Dame dagegen bedauert Zberg: «Was, das müssen Sie auch noch machen?» Alois Laubacher ist nicht auf einen kleinen Schwatz mit dem Zugbegleiter aus, sondern greift zu und bestellt einen Walliser Teller. «Ich kenne den Service aus den ICE-Zügen, weil ich oft in Deutschland auf Montage war», sagt er. «Und ich schätze ihn auch, weil es nicht nur

ein Sandwich gibt wie von der Minibar.»

Premiere mit Trinkgeld

Für Zberg ist der Auftritt als Kellner eine Premiere. Er tut, was das Merkblatt in seiner Hand vorgibt: Zunächst wie gewohnt durch den Zug gehen, Fahrausweise kontrollieren – und dabei über das neue Angebot informieren. In der zweiten Runde Bestellungen notieren und zum Speisewagen bringen, dann Hände waschen und servieren. Was Zberg mit Geschick tut: «Ich hatte Angst, etwas zu verschütten. Denn es ist nicht einfach, im ICN ein Tablett zu jonglieren.» Bis Bellinzona hat Michael Zberg sieben Kunden bedient – «und 1 Franken 50 Trinkgeld eingenommen». Dieses darf er behalten, die regulären Einnahmen liefert er im Speisewagen ab. Zberg hatte über die Idee vor der Schulung die Nase gerümpft.

DER ZUGPERSONALCHEF ÜBER DIE «SCHÖNE NEBENSACHE» SERVICE AM PLATZ

Sollen Zugbegleiter Kellner und Serviertöchter werden, Herr Rutschmann? Nein. Der Versuch ist ein Markttest. Wir wollen wissen, ob die Kunden den Service am Platz wollen und ob wir das Angebot vernünftig erbringen können.

Wäre die Antwort ein Ja, wird sich die Serviertätigkeit aber ausdehnen? Ich kann mir schwer andere Strecken vorstellen als den Gotthard. Überall sonst sind die Halteabstände zu klein und die Frequenzen zu gross, als dass wir den Service mit bestehendem Personal anbieten könnten.

Ist ein so beschränkter Service sinnvoll? Hat der Versuch Erfolg, würden der Fernverkehr als Auftraggeber und wir als Leistungserbringer uns schon überlegen, das Angebot auszuweiten. Dann aber wohl mit zusätzlichem Personal.

Was hat der Versuch mit dem Berufsbild des Zugpersonals zu tun? Lange war der Beruf technisch-fahrdienstlich geprägt. Heute steht der Kundendienst im Zentrum – zum einen die Einnahmensicherung, zum anderen aber der Service für die Kundschaft. Hilfestellung und Information wer-

den von den Kunden immer öfter erwartet. Das Zugpersonal übernimmt zunehmend die Rolle der einzigen und zentralen Kontaktperson zur Bahn.

Gehört der Salatteller am Platz zu diesem Service dazu? Die Reisenden wollen sicher, pünktlich und komfortabel ankommen. Dies ist die Hauptsache. Service am Platz ist eine schöne Nebensache. Solche Zusatzleistungen wollen wir in dem Mass bieten, wie sie möglich sind.

Erich Rutschmann, 53, leitet im Personenverkehr das Zugpersonal.



«Bald machst du das automatisch»: Zugchef Michele Jurietti bedient eine amerikanische Familie

Danach fand er aber: «Versuchen wir es mal.» Am Ende der Fahrt blitzt nun sogar Freude auf. «Man kommt ins Gespräch mit den Reisenden.» Die Zusatzaufgabe bringe Kundenkontakte auf einer neuen Ebene.

Einzig am Gotthard

Das ist ganz im Sinn des Versuchs «Buon appetito» – den Kunden einen Mehrwert und ein zusätzliches Erlebnis zu bieten. Das voll besetzte Restaurant liefert ein weiteres Argument für den Service am Platz, der auf die erste Klasse beschränkt ist. In der zweiten Klasse zirkuliert weiterhin die Railbar. Dort gibts den Kaffee dann im Becher statt in der Porzellantasse.

Der Versuch ist auf die ICN-Züge zwischen Arth-Goldau und Bellinzona beschränkt. Das sind 93 Minuten Fahrt ohne Halt. Laut den Zugpersonalverantwortlichen ist der Service nur hier ohne Zusatzpersonal möglich. Allerdings sind seit Versuchsbeginn praktisch alle diese Züge mit zwei Zugbegleitern

besetzt. Damit kann sich der eine ganz der ersten Klasse widmen, was einer Forderung der Gewerkschaften entspricht.

Laufen wird der Test fast anderthalb Jahre, bis zum Fahrplanwechsel 2010. Im saisonabhängigen Betrieb am Gotthard wolle man während aller Jahreszeiten Erfahrungen sammeln, erklärt Projektleiter Karl Schuler die lange Dauer. Schwachstellen würden schon vorher korrigiert. So hat Schuler schnell erkannt, dass sich Minibar und Service am Platz noch zu oft ins Gehege kommen und sich der Minibareinsatz entsprechend anpassen müsse.

Neue Verbündete

Auf der abendlichen Rückfahrt in die Deutschschweiz mit dem ICN 678 ist Zugchef Michele Jurietti im Serviceeinsatz. Auch er kellnert zum ersten Mal und hatte wie Michael Zberg keine Wahl. Für die Tessiner Zugbegleiter sei ein Einsatz auf freiwilliger Basis nicht möglich gewesen, bedauert Schuler. In Luzern

ist eine einzige Gruppe für diesen Service zuständig; nur im Depot Zürich basiert er auf Freiwilligkeit.

Jurietti findet zwar, das Gewährleisten der Ordnung auf dem Zug sei wichtiger als ein neuer Service. Dennoch packt er die Aufgabe beherzt an. Bereits im ersten Abteil bestellt eine amerikanische Familie drei Essen. Nun plagt ihn das Gleiche wie schon Zberg: Der Kollege von Elvino hat im vollen Speisewagen alle Hände voll zu tun. Jurietti muss auf seine Speisen warten und hat nur noch wenig Zeit, die beiden anderen Wagen zu versorgen. Weder der Zugchef noch Speisewagenbetreuer Hasan Hiseni verlieren aber die Geduld. Beim Abrechnen hilft Hiseni seinem Kollegen gern. «Bald machst du das automatisch», ermuntert er ihn. «Und trink noch etwas, das gehört dazu.» Zwei Berufsgruppen im Zug kommen sich näher – auch das ist ein Effekt des Versuchs.

RUEDI EICHENBERGER (TEXT)
GEORG ANDERHUB (FOTOS)



«Versuchen wir es mal»: Zugchef Michael Zberg beim Erledigen einer Jonglieraufgabe



Adrian Jordan
Stv. Leiter Telecom
Infrastruktur

NACHGEFRAGT

Ohne GSM-R kein Bahn- betrieb

Ein mehrstündiger Ausfall des GSM-R-Netzes hat in der Ferienzeit Verspätungen beschert. Wie kam es zu dieser Panne? Eine Softwarestörung in einem technischen Übertragungselement führte zum Ausfall des Mobile-Switching-Center (MSC), des Herzstücks von GSM-R. Der Zugfunk und ETCS funktionierten deshalb nicht mehr. Die Züge auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist und im Lötschbergbasistunnel wurden automatisch gebremst, und es kam zu zahlreichen Verspätungen.

Wie will die SBB solche Störungen künftig vermeiden? Dies war die erste derartige Panne seit Einführung dieser Technik. Es ist aber klar, dass so etwas nicht passieren darf. Deshalb ist das GSM-R-Mobilfunknetz mehrfach abgesichert und wird rund um die Uhr überwacht. Wir haben nun Massnahmen definiert, um die Verfügbarkeit in den nächsten drei Jahren weiter zu erhöhen.

Ist GSM-R zu viel der Technik im SBB-Netz? Nein. Ohne wäre der Bahnbetrieb heute nicht mehr denkbar. Wagenturmsagen und schnelle Informationen im Störfall wären nicht möglich. Unseren Mitarbeitenden erleichtert diese Technik die Arbeit, und unsere Kunden erwarten die Dienstleistung von uns.

MW



Das Konjunkturprogramm macht's möglich: Oberbauerneuerung zwischen Amsteg-Silenen und Erstfeld

INFRASTRUKTUR

Wirtschaftsmotor SBB

Das Konjunkturprogramm des Bundes wird rasant umgesetzt. Die SBB investierte bereits 30 Millionen Franken in 120 Projekte.

Zwischen Erstfeld und Amsteg-Silenen herrscht reger Betrieb. Werner Deck gibt Anweisungen, wo Bauplätze errichtet, Schotter, Schienenteile und Schwellen zwischengelagert werden sollen. «Wir erneuern in den nächsten Wochen die Fahrbahn», erklärt der SBB-Bauführer.

Die Arbeiten beginnen ein Jahr früher als geplant. Das Konjunkturförderungsprogramm des Bundes macht's möglich. Die Oberbauerneuerung ist eines von rund 120 Projekten, die dank der Finanzspritze noch dieses Jahr umgesetzt werden.

Kein drittes Konjunkturprogramm

Der SBB-Anteil am zweiten Konjunkturprogramm beträgt 150 Millionen Franken. Ursprünglich sollten davon 93 Projekte profitieren. Nun sind es rund 120. «Die erste Projektauswahl erfolgte in der Annahme, dass die SBB 2010 von einem dritten Konjunkturpaket profitiert», erklärt Gesamtprojektleiter

Peter Hunkeler die Änderung. Entgegen der Erwartungen entschied sich der Bundesrat aber gegen ein weiteres Investitionsprogramm. Deshalb mussten grössere Vorhaben, die die Rechnung 2010 zu stark belastet hätten, gestrichen werden. An ihrer Stelle kommen rund 30 kleinere Projekte zum Zug. «Das war ein Dämpfer für unser Team», so Hunkeler. Er ist dennoch stolz auf die erbrachte Leistung: «Wir kennen nun viele Schwachstellen im SBB-Netz und wissen, wo Handlungsbedarf besteht, vor allem bei der Substanzerhaltung.» Die Arbeit sei daher nicht vergeblich gewesen.

Die Chance erkannt

Die Erkenntnisse fließen in das Projekt «Netzaudit» ein. Darin wird bis Ende 2009 festgehalten, welche Anlagen erneuert werden müssen, um das Netz für die zunehmende Nutzung zu rüsten.

Im Juni wurden die letzten Projekte be-

stimmt, mittlerweile ist davon gut die Hälfte angelaufen. «Der tolle Einsatz der Projektmitarbeitenden hat dies ermöglicht», freut sich Peter Hunkeler und ist überzeugt: «Das Konjunkturprogramm ist eine riesige Chance für die SBB.» In der Krise bewiese sich das Unternehmen als unbürokratischer Wirtschaftsmotor.

Nach dieser Maxime arbeiten auch Cornelia Konieczny und ihr Projektteam. Die Projektleiterin aus Luzern ist verantwortlich für die Oberbauerneuerung zwischen Erstfeld und Amsteg-Silenen. Wegen fehlender Finanzen sei das Projekt ursprünglich auf 2010 verschoben worden. Um die Sicherheit zu gewährleisten, hätte die SBB im laufenden Jahr aber trotzdem Unterhaltsarbeiten durchführen müssen. «Dieses Geld können wir nun besser einsetzen», sagt Konieczny. Von den 4,2 Millionen Franken Projektkosten fließen drei Viertel in die Privatwirtschaft. Rund 30 Personen arbeiten auf der Baustelle. Ende September sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

MARTINA WYSS (TEXT)
GEORG ANDERHUB (FOTO)

DAS GIBTS ZUSÄTZLICH

Eine Auswahl der 30 neuen Projekte, die vom Konjunkturprogramm profitieren (Kosten 2009 in CHF)

Biasca: Weichenverschlüsse	30 000
ZUB-Ausrüstung in Genf	80 000
Personalsicherheit im Frequenzumformerwerk Wimmis	100 000
Eigenfertigung von Weichenrippenplatten	300 000
Weichendiagnosesystem Bahnhof Tecknau	300 000
Umrüstung der bestehenden DO67 auf Doppelkante	450 000
Laufen: Oberbauerneuerung	860 000
Erneuerung diverser Fahrleitungsanlagen schweizweit	1 500 000

CARGO

Zug zum Recycling

Die Kioskbetreiberin Valora recycelt täglich rund 100 Tonnen Altpapier. Den Abtransport der unverkauften Zeitungen und Zeitschriften erledigt SBB Cargo.

Egerkingen, kurz vor 15.30 Uhr. Fritz Gerber vom Cargo-Produktionsteam Oensingen steuert seine Diesellok Richtung Logistikcenter Valora, der grössten Kioskbetreiberin der Schweiz. Er und Rangierspezialist Peter Fischer holen heute 70 Tonnen nicht verkaufte Zeitungen und Magazine ab.

Nachdem Gerbers Lok den mit drei Containern beladenen Wagen Richtung Bahnhof Egerkingen gesteuert hat, muss sie für die Weiterfahrt auf der anderen Seite des Papierwagens angehängt werden. «Dieses Rangiermanöver erfolgt auf dem normalen Streckennetz, wo zahlreiche Regional- und Güterzüge durchfahren», so Gerber. Ein reibungsloser Ablauf ist bei diesem Auftrag daher besonders wichtig. Zudem verfügt Valora über kein Pufferlager und ist auf die bereitstehenden Leerwagen angewiesen.

Als Nächstes fahren Lokführer Gerber und sein Kollege Fischer die Papiercontainer nach Oberbuchsitzen, wo sie mit dem fahrplanmässigen Güterzug nach Zürich in den Rangierbahnhof Limmattal überführt werden. Von dort aus geht es frühmorgens weiter nach Gisikon-Root zu Perlen Papier. Innerhalb eines Tages werden die Container entleert, zurück nach Egerkingen geholt und vom Cargo Team Oensingen der Firma Valora präzise unter das Förderband zur Befüllung gestellt.

NATALIA GODGLÜCK

PERSONENVERKEHR

Neues Notebook für Lokführer

Der Personenverkehr führt dieser Tage das Lea 2 ein. Für das neue Notebook müssen rund 1600 Führerstände umgerüstet werden.



Alles im Blick: Lea-2-Unterstützer Philippe Moser im Führerstand

Bei den Profis für elektronische Anwendungen Lokpersonal herrschte in letzter Zeit Hochbetrieb: Von Zürich und Lausanne aus planten sie die Verteilung des Lea 2, welches den Vorgänger Lea 1 nach sieben Jahren als wichtigstes Arbeitsinstrument der Lokführer ablöst. Rund 2500 Notebooks werden derzeit an die Lokführer des Personenverkehrs über-

geben. Dazu mussten rund 500 Schulungen organisiert und umfangreiche Unterlagen erstellt werden, denn die Lokführer werden nun zu Opus- und Outlook-Anwendern.

«Sie sind gespannt darauf, das Gerät einzusetzen», sagt Philippe Moser, der in Lausanne an zwölf Kursen rund 80 Lokführer ausbildete. Das Lea 2 ist grösser als sein Vorgänger, in 1600 Führerständen müssen deshalb die Halterungen angepasst werden. Erste Testfahrten im Frühling zeigten, wie das neue Gerät funktioniert, auch wenn es rumpelt oder dunkel wird im Führerstand. Im Oktober wird laut Projektleiter Vincent Niederhauser die

drahtlose Internetverbindung aktiviert. SBB Cargo wird aufgrund der aktuellen finanziellen Situation Lea 2 nicht vor 2011 einführen. Infrastruktur will die ersten Erfahrungen abwarten und erwägt danach eine gemeinsame Einführung mit Cargo.

BEAT BOLLIGER (TEXT)
FRANÇOIS GRIBI (FOTO)



FOTO: PATRICK LÜTHY

Los auf Tastendruck: Zugchef Charlie Giger aus Luzern demonstriert den neuen Abfahrprozess

Handy statt oranges Kästchen

Gibt das Zugpersonal den Abfahrbefehl künftig mit dem GSM-R-Handy statt mithilfe des orangen Kastens auf dem Perron? An den Bahnhöfen Burgdorf und Sissach ist dieser bereits von den Perrons verschwunden. Ein Pilotversuch von Infrastruktur und Personenverkehr soll zeigen, ob und wie die Übermittlung via GSM-R-Handy in den Führerstand auf das Lokführer-Handy oder das

Cab-Radio funktioniert. Der Umstieg würde die Kosten für unterhaltsintensive Anlagen reduzieren. Der Versuch wird noch auf zwei weitere Bahnhöfe ausgedehnt und im Januar 2010 ausgewertet. Das Zugpersonal bleibt aus Sicherheitsgründen in den Abfahrprozess eingebunden. Erste Reaktionen sind laut Projektleitung positiv: Die SMS-Übermittlung erfolgte zeitgerecht.

Viel Dampf am Bahnhof Koblenz

Turgi-Koblenz-Waldshut war die erste grenzüberschreitende Bahnlinie der Schweiz. Ihr 150-Jahr-Jubiläum wird am 22. und 23. August mit einem grossen Volksfest gefeiert. Unter anderem fährt die älteste Dampflokomotive der Schweiz, die «Genf», zum ersten Mal seit 1978 wieder mit den Wagen der Spanisch-Brötli-Bahn.

<http://www.jubi-koblenz.ch/>

Umbau im Eiltempo

Die beiden Bahnhöfe Barga und Fräschels im Berner Seeland sind im Juli innert nur 14 Arbeitstagen umgebaut worden. Sie erhielten erhöhte Perrons, neu gestaltete Bahnhofplätze, einen beleuchteten Velounterstand und überdachte Wartebereiche. Beide Bahnhöfe sind nun behindertengerecht. Auch die Bahnübergänge wurden erneuert. Während der Umbauaktion fuhren Busse statt Züge.

3000 wollen in den Kundenbeirat

Um die 25 Sitze im Kundenbeirat bewerben sich über 3000 Personen. Dank des neuen Gremiums will die SBB die Kundenbedürfnisse besser kennenlernen (SBB-Zeitung 13/2009). Damit das Spektrum der Reisenden abgedeckt wird, werden die Bewerberinnen und Bewerber nach Häufigkeit ihrer Bahnreisen, Abo-Besitz, Geschlecht, Sprache und Wohnregion vorsortiert. Nachher entscheidet das Los darüber, wer eines der begehrten Ämter bekommt. Jedes Mitglied verpflichtet sich für mindestens zwei Jahre, den dreimal jährlich stattfindenden Sitzungen beizuwohnen. Als Entschädigung winken pro Sitzung 300 Franken in Form von Reka-Rail-Gutscheinen.

IN KÜRZE

Bauen auch in Italien

Die grenzüberschreitende S-Bahn Mendrisio–Varese ist nun auch in Italien im Bau. Der Spatenstich der «Metropolitana dei Laghi», wie sie der Präsident der Region Lombardei nannte, fand in Arcisate statt. Dabei war auch Trenitalia-Chef Mauro Moretti.

Boxen müssen weg

Bei der S-Bahn Zürich muss die SBB auf Geheiss des Bundesamts für Verkehr sämtliche Zeitungsboxen in den Zügen ersetzen. Grund: Es besteht ein Risiko, dass darin Zeitungen angezündet würden. Die Boxen sind offen, damit die Reisenden Zeitungen nicht nur ablegen, sondern auch herausnehmen und lesen können. Ein Brand kam bisher freilich nie vor.

Plastikgeld en vogue

Jedes zweite Ticket wird an den neuen Automaten des Zürcher Verkehrsverbands (ZVV) mit Plastikgeldkarten erworben. Die Automaten sind im Testbetrieb an vier Standorten.

Dickes Portemonnaie

Im Bahnhof Luzern hat ein Mitarbeiter der Wagenreinigung portugiesischer Nationalität ein Portemonnaie mit 10600 Franken Inhalt abgeliefert. Ein polnischer Geschäftsmann hatte es im Erstklassabteil verloren.

Bahn wieder staatlich

Englands Regierung hat die Ostküsten-Hauptlinie von London nach Newcastle und Schottland wieder verstaatlicht. Dem Betreiber, einer Tochter des Transportkonzerns National Express, war von der Mutter nach Verlusten der Geldhahn zugedreht worden. Er erwarb die Lizenz 2007.

PERSONENVERKEHR

Zonen ersetzen Strecken

Seit 1. Juni gibts bei den Tarifverbunden Ostwind und Onde Verte neben Abonnements nun auch Billette mit Zonengültigkeit. Die Einführung integraler Tarifverbunde machts möglich.

Eine Besonderheit des ÖV der Schweiz ist der direkte Verkehr: Dank der Zusammenarbeit der rund 250 Schweizer Transportunternehmen benötigt man für eine Reise von A nach B nur ein Billett, egal wie viele verschiedene Bahnen, Schiffe oder Busse auf der Reise benutzt werden. Doch keine Regel ohne Ausnahme. So sind beispielsweise die Verkehrsbetriebe der Städte nicht umfassend in dieses nationale Tarifsystem

integriert. Um das Reisen in den einzelnen Regionen der Schweiz dennoch so einfach wie möglich zu gestalten, sind seit den 1980er-Jahren Tarifverbunde entstanden. Darin kauft der Kunde sein Abonnement oder Billett nicht für eine bestimmte Strecke, sondern für Zonenbereiche, welche der Strecke entsprechen.

In der Ostschweiz, wie in anderen Regionen der Schweiz, wurde das Zonensystem zunächst nur für Abonnenten eingeführt. Nach sieben erfolgreichen Jahren ist der Tarifverbund Ostwind (Kantone St. Gallen, Thurgau und die beiden Appenzell) seit dem 1. Juni 2009 nun integral: Das heisst, er bietet auch Einzelbillette, Tageskarten, Mehrfahr-

tenkarten, Multi-Tageskarten und Gruppenbillette mit Zonengültigkeit an. Der Gelegenheitsreisende kann damit wie der Abonnent mit seinem Billett innerhalb der gültigen Zonen vom Stadtbus direkt auf die Bahn oder den Regionalbus umsteigen, ohne ein weiteres Billett zu lösen. Hinzu kommt als weiteres Plus, dass innerhalb der zeitlichen Gültigkeit des Billetts unbeschränkt viele Fahrten unternommen werden dürfen. Auch «Onde Verte» im Kanton Neuenburg ist seit dem 1. Juni ein integraler Tarifverbund, per 2010 folgen die Tarifverbunde A-Welle (Aargau/Solothurn) und Passepartout (Luzern, Nid- und Obwalden).

DOMINIQUE EVA RAST

CARGO/PERSONENVERKEHR

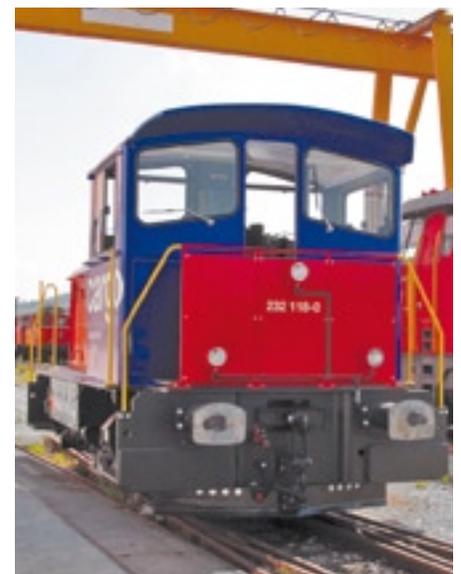
Die neuen Rangierloks sind da

23 umgerüstete Rangiertraktoren für Cargo, 21 neue Elektroloks für Personenverkehr: Die SBB hält ihre Rangierflotte fit.

SBB Cargo investiert in die Erneuerung ihrer Rangierflotte und lässt im Industrierwerk Biel seit Anfang 2009 Fahrzeuge des Typs Tm IV umrüsten. Generalunternehmer ist dabei Personenverkehr

Operating. Mit den Tm 232 – so die neue Bezeichnung – soll der Wagenladungsverkehr in der Schweiz gestärkt und laut Cargo-Chef Nicolas Perrin «schweizweit die zuverlässige Bedienung der Kunden vor Ort sichergestellt werden». Dank der Fitnesskur haben die Rangiertraktoren Schnauf für weitere 20 Jahre. Bis Mitte 2010 erneuert das IW Biel in einer ersten Tranche 23 Fahrzeuge. Je nach Konjunkturlage wird SBB Cargo künftig weitere solche so genannten «Retrofits» durchführen.

Auch Personenverkehr kann sich auf einen modernen Rangierlokpark freuen: Nach eineinhalb Jahren Bauzeit konnte im Juli die erste von 21 neuen Rangierloks des Typs Ee 922 von Stadler Rail ausgeliefert werden. Die teils über 70 Jahre alten Rangierloks des Typs Ee 3/3 gehen in den Ruhestand. Obwohl jede Lok rund 1,8 Millionen Franken



... und die erste im Industrierwerk Biel umgebaute Tm 232 (ehemals Tm IV) an Cargo übergeben



Der Personenverkehr konnte diesen Sommer die erste Ee 922 in Empfang nehmen ...

kostet, spart die SBB: Die hohen Unterhaltskosten der alten Fahrzeuge fallen nämlich weg. Projektleiter Eric Tzaud: «Der Führerstand ist klimatisiert, grosszügig ausgestattet und verfügt über eine Bodenbeleuchtung im Kuppelbereich.»

BEAT BOLLIGER (TEXT)

MANUELA BEYELER,

ANDREA BRUENGER (FOTOS)

DAS ZITAT

«Enfin!»

(endlich): Cisalpino-Chef Alain Barbey zur Aufnahme des Betriebs mit dem ETR 610 zwischen Genf und Mailand, zitiert in der Tageszeitung «Le Temps»

LESERBRIEFE

Schnell abgefüttertes Personal?

Neues Personalrestaurant in Olten, Nr. 13/2009

En Guete «Chez SBB» – nur zu dumm, dass das Lokpersonal während der knapp bemessenen Restaurantöffnungszeiten keine Pausen hat. Die «Café-Bar» ist in Wirklichkeit ein luxuriöses Take-away. Süssgetränke kosten stolze 3.50 Franken (mit FVP), Offenausschank gibts nicht mehr. Sandwiches erhält man nach unzähligen Unmutsbezeugungen nicht mehr auf dem Festbratwurstkarton. Das Salatbuffet hingegen fehlt endgültig. Dieses steht nebenan, im von Montag bis Freitag zwischen 10 (in Wirklichkeit) und 14 Uhr geöffneten Restaurant. Den Charakter unterstreichen auch die fehlende Garderobe und der fehlende Zeitungsständer. Take-away statt Personalrestaurant haben wir uns nicht gewünscht.

Hubert Leuppi, Lokführer, Olten

Gläser sucht man vergebens in der neuen Café-Bar, auf Verlangen bekommt man einen Plastikbecher. Die einzige warme Mahlzeit und die Salate werden in Plastik serviert. Inzwischen darf man auf Verlangen das Ganze auch aus einem normalen

Teller essen. Die im Text erwähnten langen Tische waren früher vor allem für das fahrende Personal ein Treffpunkt. Jetzt gibt es nur noch Vierertische. Was nützt die neue Personalverpflegungsstrategie, wenn die Bedürfnisse des Personals nicht angehört werden?

René Furrer, Zugchef, Olten

Abfälle auf den Boden

Neue Regio-Doppelstockzüge, Nr. 13/2009

Der Verzicht auf die Abfallkörbe in der zweiten Klasse läuft jahrelangen Anstrengungen zur Sauberhaltung der Bahnhöfe und Züge zuwider. Welch ein Reisevergnügen mit einem Boden voller Unrat! Ob der Reisende für Ihre ökonomische Sicht Verständnis hat?

Hans Bill, pens. Lokführer, St. Gallen

Unter dem Zwischentitel «Nachgebessertes Interieur» wird behauptet, es sei ökonomischer, einfach den Boden zu säubern. Also: fröhlich runter mit den Abfällen auf den Wagenboden! In der blanken Berechnung der Reinigungszeiten mag dies vielleicht stimmen, aber man

fragt sich trotzdem, ob die superklugen Rechner nicht die Psychologie ignorieren. Geht es hier nicht auch ein wenig um Erziehung zur Ordentlichkeit? Wird dieses «Runter auf den Boden» nicht auch anderswo zur Gewohnheit? Und warum soll die erste Klasse weiterhin mit Körben bestückt sein? Ist nur hier Sauberkeit gefragt? Oder wirkt bei diesem unverständlichen Entscheid vielleicht gar die despektierliche Ansicht mit, dass sich in der zweiten Klasse doch vorwiegend Schmutzfinken tummeln, welche ohnehin alles zu Boden gehen lassen? Nachbesserungen wären eher zu diesen Planungen empfehlenswert!

Richi Suter, Pensionierter, Männedorf

Zugpersonal mit Helm?

Korrekte Ausrüstung für Bremsproben, Nr. 13/2009

Die Erläuterung des Fotos belustigt mich. Wenn die Bremsprobe zu den Rangierarbeiten gehört, bitte ich darum, das ganze Zugpersonal der Schweiz mit Helm, Handschuhen und orangen Jacken auszurüsten. Mal schauen, wie lange es dauert, bis ich im Hauptbahnhof Zürich



Hier fühlen sich nicht alle wohl: Café-

Arbeitskollegen antreffe, die mit kompletter Ausrüstung eine Zusatzbremsprobe durchführen werden.

Marco Lardi, Zugchef, Zürich

Fakten endlich richtigstellen

Bundeshilfe für Pensionskasse, Nr. 13/2009

Die Reaktionen auf die Bereitschaft des Bundesrats, der Pensionskasse SBB mit 1,1 Milliarden Franken zu helfen, sind mehrheitlich kritisch ausgefallen. Medien, SVP und Economiesuisse argumentieren, der Bund habe die Kasse ja bei der Verselbstständigung zu 100 Prozent



Fridolin Disler, Präsident der Personal-Kommission Konzern, plädiert für ein einziges Arbeitsgerät für alle

PEKO-STIMME

Lea und der Trend

Stellen Sie sich vor: Auf Ihrem Schreibtisch stehen zwei Telefone, eines für interne Gespräche und eines für den Kontakt mit dem Ausland. Seltsamer Gedanke! Die moderne Technik deckt mit einem einzigen Gerät alle Kommunikationsbedürfnisse ab. Mit einer einzigen Fernbedienung können wir heute auf verschiedensten Medien herumzappen. Einfach, benutzerfreundlich und kompatibel ist im Trend.

Eindeutig nicht im Trend liegt, wie das «Lea» der ersten Generation abgelöst

wird. Lea ist das Arbeitsgerät des Lokpersonals. Mit ihm rufen die Lokführerinnen und Lokführer die umfangreichen Daten ab, die sie zur Zugführung benötigen. Heute verfügen sie alle über das gleiche Gerät – noch! Doch in Zukunft wird das Lokpersonal je nach Division mit unterschiedlichen Geräten arbeiten.

Das in die Jahre gekommene Lea wird durch ein neues Gerät abgelöst. Cargo beteiligt sich aus Kostengründen nicht an der Ersatzbeschaffung. Alle verste-

hen, dass Cargo aufgrund der wirtschaftlichen Situation mit Ausgaben zurückhaltend ist. Doch ist in einem Bereich, wo über eine vermehrte Zusammenarbeit über die Divisionsgrenzen hinweg gesprochen wird, diese Entscheidung sinnvoll? Kann nicht ein praktisches Arbeitsgerät für eine Personalgruppe unabhängig von der Division gefunden werden?

Dies wäre ein Entscheid, der die Anforderungen erfüllt: «einfach, benutzerfreundlich, kompatibel».



Bar im neu eröffneten «Pendolino» in Olten

FOTO: PATRICK LÜTHY

ausfinanziert. Dies wäre in der Tat ein gewichtiges Argument gegen eine Bundeshilfe, wenn es denn stimmen würde.

Die alte Garde des Stiftungsrates der Pensionskasse SBB, allen voran der Geschäftsführer, hatte dies leider seit Jahren gebetsmühlenartig wiederholt, obwohl die Fakten das Gegenteil belegen. Die Kasse wurde nie zu 100 Prozent ausfinanziert. Schon aus dem Positionspapier der Kasse vom 5. Juni 2003 geht hervor, dass ein Viertel der Unterdeckung durch nicht finanzierte Positionen verursacht wurde. Die Verantwortlichen hatten den Kapitalbedarf zu tief berechnet und sich später davor gedrückt, beim Bund – der sich zur 100-prozentigen Ausfinanzierung gesetzlich verpflichtet hatte – rechtzeitig eine Nachforderung zu stellen. Mit ihrer Desinformation versuchten die Kassenverantwortlichen, samt vormaligem SBB-CEO, ihr sträfliches Versagen bei der Verselbstständigung zu kaschieren. Es ist den Gegnern einer Bundeshilfe nicht zu verargen, wenn sie dieses unzutreffende Argument nun –

mit oder ohne besseres Wissen – genüsslich aufgreifen. Die Versicherten und die heutige Führung der SBB verlieren damit aber die beste Trumpfkarte bei den Bemühungen um die Sanierung der Kasse. Es wäre an der Zeit, die Redaktionen, die Parteien und die Wirtschaftsverbände zu besuchen und die Dinge richtig zustellen.

Josef Bühler, Rechtsanwalt, pens. Versicherter Pensionskasse SBB, Basel

Anleger werden in die Irre geführt

Personalkasse, Nr. 13 und 14/2009

«Clever Geld zur Seite legen – mit dem Konto der SBB», wirbt die SBB-Zeitung für die Personalkasse. Eine Ausgabe später meldet sie, seit dem 1. Juli betrage der Zinssatz noch 1,75 statt 2 Prozent. Es ist schwer zu glauben, dass die Zinsreduktion bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt war. Als Inhaber eines seit 60 Jahren bestehenden Depositokontos halte ich dies für eine Irreführung der treuen Anleger der Personalkasse SBB.

Walter Luchsinger, Pensionierter, Erlenbach ZH

FREUDE

Aushängeschild am Bodensee

«Seit längerer Zeit beobachte ich, dass sich am Bahnhof Rorschach Hafen ein Mitarbeiter von Railclean überdurchschnittlich engagiert: Nicht nur reinigt er sehr pflichtbewusst und zuverlässig, er erklärt SBB-Kunden auch den Billettautomaten, weist auf die Touristeninformation hin, zeigt die Fahrpläne und gibt Auskunft über Züge und Einsteigeperrons. Dieser langjährige Mitarbeiter ist jeden Tag freundlich und hilfsbereit. Er ist eine sehr gute Visitenkarte für Railclean und die SBB. Herzlichen Dank diesem tollen Mitarbeiter!»

FRUST

Zu kurzer Weg zum Heimatort

«Wieso kann am 1. August für 15 Franken ein Ausländer von Genf nach Göschenen oder ein Basler an seinen Heimatort in St. Moritz fahren und ich nur in die übernächste Gemeinde? Wenn schon solche «Heimattage»-Aktionen, dann sollten alle, die den öffentlichen Verkehr unterstützen, dieselben Möglichkeiten erhalten!»

Freude und Frust: In dieser Rubrik veröffentlichen wir, was Kundinnen und Kunden an der SBB auffällt – sei es gut oder schlecht. Die SBB-Zeitung zitiert aus Briefen und E-Mails an den Kundendienst.



CEO Andreas Meyer über falsche Schlagzeilen

Nicht Kolleginnen und Kollegen

Sie und ich wissen, dass wir in der Schweiz eine gute Pünktlichkeit im öffentlichen Verkehr haben. Auf gewissen Strecken und an sensiblen Stellen müssen wir aber hart daran arbeiten, das Niveau zu halten und zu verbessern. Dazu müssen wir die Ursachen für Fehler und Mängel kennen. Das heisst auch, dass wir offen über Fehler und Verbesserungsvorschläge sprechen.

Gute Leistungen in allen Bereichen und ein gastfreundlicher Service freuen unsere Kundinnen und Kunden. In unserem faszinierenden und hochkomplexen Verkehrssystem braucht es Beiträge vieler Tausend Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, damit wir die Erwartungen unserer Kunden erfüllen können.

Ich meine, dass Sie, die Mitarbeitenden, an Erfolgen teilhaben sollen. Geht es dem Unternehmen gut und machen wir Fortschritte, sollen Sie dies spüren. Das ist nichts Neues. Auch bei der Euro 08 haben wir das so gemacht. Wie eine künftige Mitarbeitererfolgsbeteiligung gestaltet werden kann, möchte ich mit Ihnen und den Sozialpartnern Schritt für Schritt diskutieren. Massgebend dafür kann die Gesamtleistung der SBB oder allenfalls noch die Leistung einer Einheit sein.

Als ich eines Sonntagmorgens im Juli in den 7-Uhr-Nachrichten am Radio hörte, SBB-Chef Meyer wolle Mitarbeitende persönlich haftbar machen bei Verspätungen, war ich bass erstaunt und sehr verärgert. Ich verstehe gut, wenn Sie die falsche Interpretation meiner Aussagen in einem Interview mit Kopfschütteln aufgenommen haben. Sie entspricht weder meinem Stil noch unserer Unternehmensphilosophie.

Lassen wir uns nicht von falschen Schlagzeilen ablenken bei unserem täglichen Einsatz für bewährte Schweizer Qualität!

Korrigiert Andreas Meyer

Beinahe vo

Auf Mausclick stellen Eisenbahner eine 100 Kilometer entfernte Weiche und disponieren von wenigen Betriebszentralen aus im Team den ganzen Zugverkehr. So sieht die Zukunft der Betriebsführung aus. In Lausanne ist sie bereits ein Stück Realität.

DIE FERNGESTEUERTE BAHN

2002 wars, als die SBB mit einem 1,7-Milliarden-Paket die Automatisierung des Netzes ankurbelte. Ziel erreicht, melden nun die Verantwortlichen des Programms «ATR» («Automatisation Télécommande Réseau»). Freilich ist noch nicht das gesamte SBB-Netz ferngesteuert, sondern rund 90 Prozent. Die verbleibenden 10 Prozent sind zum Teil Sonderfälle, kurze grenzüberschreitende Strecken etwa. Ihre Automatisierung kann sich wegen Finanzierungsproblemen bis 2020 erstrecken. «Es ist nicht sinnvoll, für diesen Rest eine eigene Organisation am Leben zu erhalten», erläutert Programmleiter René Knubel den Beschluss, das Programm formell abzuschliessen.

Knubel mag es schmerzen – Nostalgiker aber freuen sich, dass zum Beispiel die Broye-Linie zwischen Palézieux und Kerzers wohl noch über 2015 hinaus nach alter Väter Sitte betrieben wird. «Technisch können wir eine nicht automatisierte Linie ohne Weiteres in die Betriebszentralen integrieren», versichert deren Gesamtprojektleiter Urs Schertenleib.



Einst hinter den Stellwerkhebeln, heute vor zehn Flachbildschirmen: Jean-Luc Pittet in der neuen Betriebszentrale Lausanne

on selber – der neue Bahnbetrieb

Jean-Luc Pittet, 51, vereint Vergangenheit und Zukunft in einer Person. 1986 hebelte er in Fribourg noch an einem elektromechanischen Stellwerk – «ein Orenstein & Koppel», wie er mit leuchtenden Augen berichtet. Heute sitzt er vor zehn Flachbildschirmen im SBB-Gebäude gleich neben dem Bahnhof Lausanne. Der frühere Fahrdienstleiter gehört zu den allerersten «Dispatchern», einer neuen Berufsgattung bei der SBB.

In Pittets 35-jähriges Berufsleben fiel auch das neue Stellwerk in Fribourg von 1997, das erste elektronische der SBB überhaupt. Von dort aus steuerten er und seine Kollegen auch Nachbarstationen fern. Was er heute tut, ist aber eine andere Schuhnummer. Zusammen mit zwei «Operatoren» und einer Infoassistentin lenkt er den gesamten Zugverkehr in einem Gebiet, das vom deutschfreiburgischen Wünnewil bis an den Stadtrand von Lausanne reicht. Dazu kommen die Linien von Fribourg nach Payerne und Murten.

Die Vorhut und die Holzwand

Die vier, die an diesem Nachmittag Dienst tun, bilden sozusagen die Vorhut der neuen Betriebsführung der SBB. Die heutigen drei Betriebsleitzentralen und zwölf Fernsteuerzentren vereinigen sich zu vier «Betriebszentralen» (siehe Grafik). Lausanne ist die erste von ihnen.

Noch besteht das «CEL» (Centre d'exploitation Lausanne), so sein Name, aber erst aus dem einzigen Sektor, den Pittet und seine Kollegen dirigieren. Alle weiteren Strecken in der Westschweiz werden noch in herkömmlicher Manier geführt.

Die Fortsetzung ist ebenfalls im Kommen. Zurzeit ist diese weitere Zukunft der Betriebsführung in Lausanne noch von einer provisorischen Holzwand verdeckt und von Baulärm begleitet. Hinter der Bretterwand wachsen unter einem Glasdach weitere Arbeitsplätze für die nächsten Sektoren heran. Wenn die Wand fällt, bekommen Pittet und seine Kollegen auch endlich Tageslicht.

Als Folge der Umbauerei arbeiten die Mitarbeitenden der «alten» Betriebsleitzentrale zurzeit mit den Kollegen des neuen CEL im gleichen Raum. Der Lausanner Betriebszentralen-Projektleiter José Thürler sieht die traute Nachbarschaft der beiden Epochen der Betriebsführung positiv. «Früher galten die Kollegen vom CEL als die Gäste», schmunzelt er. «Heute arbeiten sie Seite an Seite zusammen. Das freut mich.»

25 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner sind heute in Lausanne nach neuem Muster tätig. Im Endausbau werde das «CEL» dann rund 240 Mitarbeitende zählen, rechnet Thürler vor. Ein Teil von ihnen wird aus der heutigen Betriebsleitzentrale überwechseln, der andere

kommt aus den heutigen Fernsteuerzentren wie etwa Biel, Neuenburg, Genf oder dem Bahnhof Lausanne. Dort werden dann Arbeitsplätze wegfallen.

Unbeliebtes Zügeln als Chance

Den Arbeitsort wechseln die meisten ungerne. Auch Jean-Luc Pittet, der im Freiburger Vorort Marly wohnt, ging es nicht anders: «Vorher dauerte mein Arbeitsweg fünf Minuten, heute muss ich eine Null hintendran hängen.» Im Früh- und Nachtdienst in Lausanne ist er zudem aufs Auto angewiesen. Dennoch: Fünf der sieben Fahrdienstleiter in Fribourg haben den Wechsel mitgemacht. Vier konnten sich, wie Pittet, als Dispatcher qualifizieren. Die erhöhte Verantwortung wird ihnen mit einer besseren Einstufung vergolten. «Ich sah dies als Chance für mich», sagt Pittet.

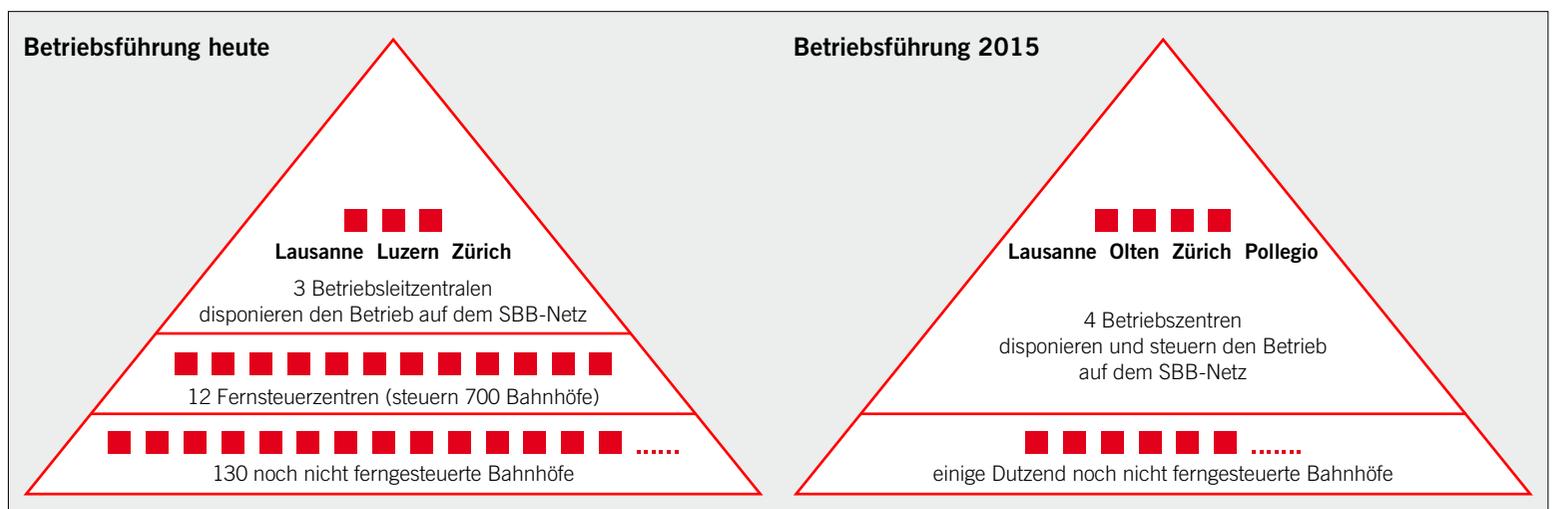
Wie in der Romandie wird sich die Betriebsführung auch in den anderen Landesteilen wandeln. Hauptstandorte der Betriebszentralen sind Lausanne, Olten und Zürich. Dazu kommt eine weitere in Pollegio für die Gotthardachse. Sie gleicht der bereits bestehenden der BLS in Spiez für die Lötschberglinie und arbeitet unter dem Namen «CER» in Bellinzona bereits heute in ähnlicher Form. Der Aufbau aller vier Betriebszentralen erfolgt in Etappen und dürfte sich noch bis ins Jahr 2015 erstrecken – mindestens.

«Die Betriebszentralen führen die dispositiven und die operativen Aufgaben zusammen.» Dies bezeichnet der Gesamtprojektleiter Urs Schertenleib als Kern des Konzepts. Ein harmloser Satz; doch er bedeutet, dass in den heutigen Fernsteuerzentren nur noch die Technik zurückbleibt – bedient wird sie aus der Ferne. Die Weichen und Signale können heute und in Zukunft technisch von jedem Ort aus bedient werden. Statt 15 Stützpunkte der Betriebsführung auf dem SBB-Netz wird es noch vier geben. Von den einzelnen Bahnhöfen ganz zu schweigen: Schon heute ist der Grossteil des Netzes automatisiert und ferngesteuert, der Rest ist eine Frage von Jahren und von verfügbaren Finanzmitteln (siehe Infokasten links).

Im Blickkontakt statt übers Telefon

Auslöser der Betriebszentralen sei nicht die Rationalisierung, sagt Projektleiter Schertenleib, sondern der wachsende Verkehr: «Das heutige Produktionssystem bewegt sich an der Leistungsgrenze. Um die Qualität zu halten, vermindern wir die Schnittstellen und führen die Beteiligten zusammen.» In der Praxis bedeutet dies, dass der disponierende «Dispatcher» und der umsetzende «Operator» in Blickkontakt arbeiten – und nicht mehr der eine in der Betriebs-

LESEN SIE WEITER AUF SEITE 15



Aus 15 werden 4: Die Schaltstellen des Bahnverkehrs konzentrieren und vermindern sich



Wenns harzt im Schienennetz, sind kurze Wege Gold wert: Netzleiter Yves Palet und Sascha Haefliger mit Ruedi Sommer vom Personenverkehr (von rechts)

FORTSETZUNG VON SEITE 13

leitzentrale Lausanne und der andere im Bahnhof Fribourg, Romont oder Palézieux. Die beiden Operatoren-Kollegen von Dispatcher Pittet an diesem Nachmittag in Lausanne kamen übrigens just von Romont und Palézieux. Man trifft sich wieder. Von Pult zu Pult entscheiden die drei in Sekunden über die Überholung eines Extrazugs in Schmittlen. «Früher», erinnert sich Pittet, «wäre dies übers Telefon gelaufen. Wäre der eine besetzt gewesen, hätten wir Pech gehabt.»

Notwendiger Bestandteil der Betriebszentralen sind leistungsfähige Informatiksysteme. Das eine heisst «Iltis Netz»;

ein zweites, das Dispositionssystem «RCS» («Rail Control System»), ist erst vor wenigen Monaten eingeführt worden (SBB-Zeitung 9/2009). Auch die Betriebsleitzentralen verwenden es. In Echtzeit registriert es im Sekundentakt die Lage auf dem Netz und prognostiziert kommende Konflikte, gefährdete Anschlüsse zum Beispiel. Dispatcher Pittet ist mit RCS sehr zufrieden: «Gegenüber dem Vorläufersystem Surf stellt es für mich einen grossen Fortschritt dar.»

Wenn Hightech ausfällt

Was aber geschähe, wenn so viel Hightech ausfällt? Solche Fragen beschäftigen auch Pittet. Allerdings habe er die

Technik bis heute als sehr zuverlässig erlebt, fügt er gleich an.

Der Lausanner Projektleiter Thürler verweist auf die ausgeklügelten Rückfallebenen der künftigen Betriebszentralen. So werden in Lausanne für allfällige Stromausfälle zwei unabhängige Generatoren bereitstehen. Im Notfall könnte auch eine andere Betriebszentrale in die Lücke springen und eine ausgefallene ersetzen. Der Haken dabei: Ein Teil der Besatzung müsste während dieser Zeit seinen Arbeitsplatz verlegen, denn die Operatoren sind für einen bestimmten Sektor geprüft und dürfen aus Sicherheitsgründen nur Anlagen fernsteuern, die sie selber genau kennen. Näher liegt Jean-Luc Pittet ein Fall wie

jene Fahrleitungsstörung in Düdingen, die er im letzten Herbst von Lausanne aus erlebte. «Als der Bahnhof in Düdingen noch besetzt war, wäre das auf jeden Fall einfacher gewesen», stellt er fest. Er räumt aber auch ein, das Eingriffsmanagement habe sich seither verbessert.

Für den gestandenen Fahrdienstleiter stellt die neue Betriebsführung alles in allem einen Fortschritt dar. Die Nachteile der Zentralisierung liessen sich in Kauf nehmen. Und der längere Arbeitsweg sei auch zu verschmerzen. «Ma foi», so ist es nun einmal.

RUEDI EICHENBERGER (TEXTE)
ALEXANDER EGGER (FOTOS)

OFFENE TÜREN IM NEUEN NERVENZENTRUM DES BAHNVERKEHRS

Das Operation Center des Personenverkehrs hat Gesellschaft bekommen – mit der neuen Netzleitstelle der Betriebsführung und der Transportleitstelle des Güterverkehrs («Tralech»). Zusammen bilden die drei das neue Bahnverkehrszentrum, das jetzt offiziell eröffnet wird und am 22. August SBB-Mitarbei-

tenden und ihren Familienangehörigen an einem Tag der offenen Tür zur Besichtigung offen steht. Netzleitstelle: Ist dies das seinerzeit heiss umstrittene «Rail Control Center» RCC in neuem Gewand? Alle Verantwortlichen weisen einen solchen Verdacht weit von sich. Ein solches «Superhirn» des Be-

triebs, das allen Betriebszentralen übergestülpt worden wäre, sei schlicht nicht mehr nötig, da die einzelnen Zentren einander auch vertreten könnten. Die Leitstelle ist primär koordinierend tätig. 24 Stunden am Tag überwacht sie den nationalen und internationalen Bahnverkehr. Sie koordiniert zwischen den

Betriebsleitzentralen und den künftigen Betriebszentralen, greift aber bei netzweiten Ereignissen auch direkt ins Geschehen ein.

«Die Hausgemeinschaft mit dem Operation Center vereinfacht vieles», sagt Stefan Schärer. Er bürgt dafür, dass die Regionen nicht unter die Räder kommen: Schärer

vertritt zurzeit den Leiter der Verkehrssteuerung in Bern, leitet normalerweise aber die Produktion in der Betriebsführungsregion Zürich.

Am Tag der offenen Tür am Samstag, 22. August, gibt es Führungen in Gruppen von maximal 16 Personen.
Anmeldung über Intranet:
Infrastruktur → Betriebsführung → Toplink Einweihung Bollwerk

Demnächst

EVENTS

14./15.8. ZÜRICH

Railcity: **Beach-Soccer-Turnier.**

Fr, 14.8.: 18.30 Schweizer Cupfinal.
20.30 Länderspiel Schweiz–Brasilien. Sa 15.8.: ab 14.30 Halbfinal- und Finalsspiele.
Eintritt frei (Tickets für das Länderspiel bei www.ticketcorner.ch)
www.beachsoccer.ch

22./23.8. ZÜRICH

Railcity, Kongresshaus: **200 Jahre Schachgesellschaft Zürich.** U.a. mit Boris Spassky, Garry Kasparov, Viswanathan Anand.
22.8., Kongresshaus, 9.30: Jubiläums-Open.
22.8., Railcity, 14.00: Simultan. Champions spielen simultan gegen Amateure.
23.8., Railcity, 11.00: Rapid. Champions spielen gegeneinander Schnellschach.
www.sgzurich2009.ch

SICHERHEITSWAGEN

Tourplan und Anmeldung im Intranet unter **Sicherheit, Stop Risk.**

18.8. BASEL KLEINHAFEN

Gleis D1, bei Hupac

20.8. BASEL BIRSHAFEN

Gleis A 9, im Gleisfeld

24.8. BASEL GB

Gleis E 82

2.9. BASEL RB

Gleis G 96

BAHN-FREIZEIT

www.effvas.ch

18.8. LUZERN

Kantonsschule, Bildbearbeitung am PC. Grundkenntnisse vorausgesetzt.

23.8. BUCHS SG

Bahnhof, 10.00: **Sternwanderung** der EFFVAS

BAHN-SPORT

www.svse.ch

Golf. 14.8. Holzhäusern:

Alpencup.

Kegeln. 14.–29.8. Münchenstein:

18. Basler MS.

Kegeln. 28.8.–12.9.

Les Acacias: 8. Genfer MS.

Rad, Strasse. 15.8. Oberbottigen BE: 31. SVSE-Radmeisterschaft.

Tennis. 15./16.8. Oberentfelden: SVSE-MS.

Diese Grenzen dürfen Sie nicht überschreiten

Die SBB duldet keine sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz. Doch manchmal geschieht es trotzdem. Das Unternehmen bietet den Opfern Hilfe an.

«Dein neues Kleid ist schön. Doch es sollte etwas enger sein, damit deine Brüste besser zur Geltung kommen.» Katharina stockt der Atem. Ihr gilt dieses fragwürdige Kompliment. Was soll denn das? Der Arbeitskollege hat sich nett um sie gekümmert, als sie vor wenigen Monaten ihre neue Stelle antrat. Dass er sie dabei oft wie zufällig berührte, empfand sie zwar nicht als angenehm, mochte aber nichts sagen. Doch nun macht er immer wieder diese Bemerkungen über ihre Figur. Das geht Katharina wirklich zu weit. Doch was soll sie tun? Mit dem Chef reden? Reicht das Vorgefallene, um zu reklamieren?

«Natürlich reicht es», sagt Christine Spreyermann bestimmt. Äusserungen oder Handlungen mit einem sexuellen Bezug, die von einer Seite unerwünscht sind, werden klar als sexuelle Belästigung definiert, erklärt die Beauftragte für Chancengleichheit bei der SBB. Darunter fallen zum Beispiel anzügliche Bemerkungen, Äus-

serungen über körperliche Vorzüge oder Schwächen, sexistische Sprüche oder Witze.

Es geht um die Macht

Es sei meist nicht die Absicht des Täters, mit der betroffenen Person wirklich intim werden zu können, sagt dazu Christof Burkard, sondern Macht über eine andere Person auszuüben. Burkard ist Fachspezialist Personalpolitik und Mitglied des Vertrauenssteams der SBB (siehe Kasten). Vor seiner SBB-Zeit hat er während mehrerer Jahre eine Opferberatungsstelle geleitet.

Christine Spreyermann rät den Betroffenen, sich zu wehren, klar und entschieden Grenzen zu setzen. Konkret: Der Täter soll aufgefordert werden, die unerwünschten Bemerkungen oder Handlungen sofort zu stoppen. Wer darüber hinwegzusehen versucht, riskiert, die Freude an der Arbeit zu verlieren und ernsthaft krank zu werden.

Manchmal führt jedoch die

Intervention direkt beim Täter nicht zum Erfolg. Dann muss gehandelt werden. Leichter gesagt als getan. Oft werden die Opfer von Zweifeln oder gar von Depressionen geplagt: Was passiert, wenn ich zum Chef gehe? Stehe ich am Ende als diejenige da, die jemanden schlecht machen will? Wer verunsichert ist, kann bei einer Vertrauensperson Rat holen (siehe Kasten).

Der Chef in der Pflicht

Christine Spreyermann betont, dass die Vorgesetzten gemäss Gesamtarbeitsvertrag und Gleichstellungsgesetz die Pflicht haben, für ein diskriminierungsfreies Arbeitsklima zu sorgen. Sobald also ein Chef eine Belästigung beobachtet oder gemeldet erhält, ist er dafür verantwortlich, eine Lösung zu finden, damit sich dies nicht wiederholt. Stefanie Läng, die als Vertreterin der Personalkommission Mitglied der Fachgruppe Chancengleichheit ist, ergänzt: «Auch die Teammitglieder

LITERATURHINWEISE

■ SBB-Broschüre «**Vom Tabu zum Thema**» im Intranet: Personal → Chancengleichheit und Gendermanagement → Sexuelle oder Sexistische Belästigung/Mobbing → Dokumente Chancengleichheit

■ **Sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz.** Ein Ratgeber für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, herausgegeben vom Eidgenössischen Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann EBG und vom Staatssekretariat für Wirtschaft SECO. Die 25-seitige Broschüre kann bestellt werden: BBL, Vertrieb Bundespublikationen, CH-3003 Bern, oder via Internet: www.bundespublikationen.admin.ch

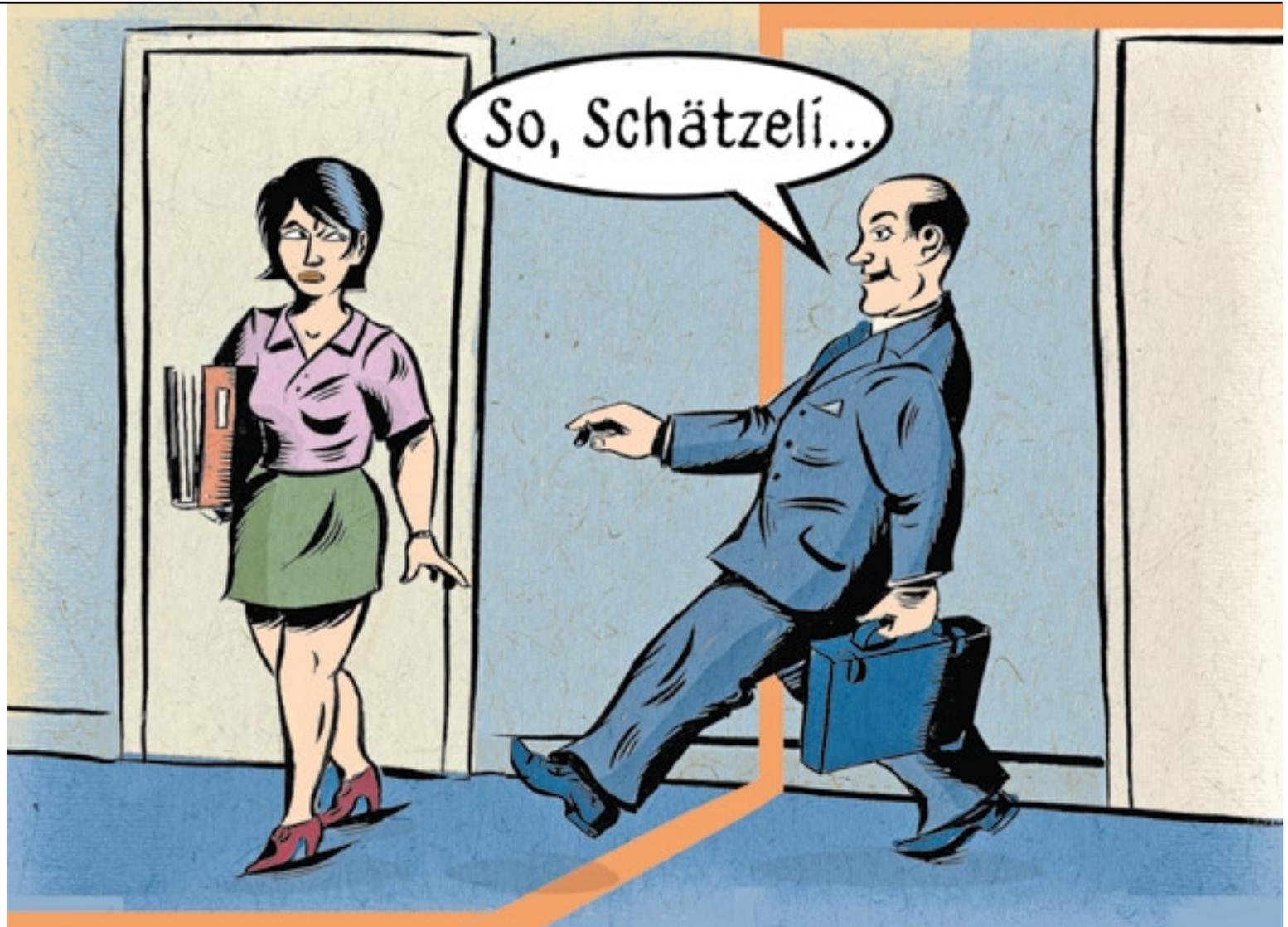
SBB-SEMINAR

Wen-Do: Selbstverteidigung für Frauen

In diesem Kurs, der jährlich drei Mal durchgeführt wird, geht es nicht (nur) um Techniken, mit denen körperliche Angriffe abgewehrt werden können. Trainiert werden vielmehr ein körperlich und verbal selbstbewusstes Auftreten sowie Körperspracheübungen für die alltägliche Sicherheit. Die Teilnehmerinnen lernen die eigenen Kräfte kennen. Sie üben auch, in Belästigungssituationen selbstbewusst aufzutreten.

Informationen im Intranet:

Toolbox: Tools Konzern → Aus- & Weiterbildung → Konzern → Karrierekompetenz für Mann und Frau



dürfen nicht wegsehen. Als Mitmenschen haben sie die Verantwortung, zu reagieren, wenn sie eine sexuelle Belästigung beobachten.»

Laut einer Studie des Bundes im Jahr 2008 muss sich ein Drittel der erwerbstätigen Frauen am Arbeitsplatz anzügliche Sprüche anhören, Obszönitäten gefallen lassen oder unerwünschte Körper-

kontakte erdulden. Auch Männer seien betroffen, wenn auch weniger stark: Rund zehn Prozent der Arbeitnehmer werden Opfer sexueller Belästigung.

Von Mann zu Mann

Das Klischee, die Opfer sexueller Belästigung seien immer weiblich, stimme nicht, bestätigt Christof Burkard. Es

gebe auch Übergriffe von Mann zu Mann. Michèle Kayser, Leiterin der Sozialberatung der SBB, bestätigt, dass sich in letzter Zeit vermehrt auch Männer bei der Sozialberatung melden. Sie stören sich beispielsweise am kumpelhaften Tätscheln durch den Vorgesetzten oder Kollegen.

Die Anzahl der Betroffenen,

die sich bei der SBB bei einer der diversen Ansprechstellen melden, ist niedrig. An die Sozialberatung gelangen im Schnitt sieben bis neun Betroffene pro Jahr, wie Michèle Kayser sagt. Die zwölf Ansprechpersonen, die SBB-intern Opfern sexueller Belästigungen ausserdem zur Verfügung stehen, wurden ähnlich wenig kontaktiert.

Diese Zahlen zeigen, dass bei der SBB weitgehend ein diskriminierungsfreies Arbeitsklima herrscht. Doch es darf nicht vergessen werden, dass nicht alle Fälle von der Statistik erfasst werden – weil die Opfer schweigen.

EVELYNE REBER (TEXT)

ANDREA CAPEZ (ILLUSTRATION)

HIER FINDEN SIE HILFE

Mitarbeitende, die sexuell belästigt werden, finden SBB-intern Hilfe: Sie können sich an eine Sozialberaterin bzw. einen Sozialberater wenden. Weiter stehen geschulte Ansprechpersonen für Beratungen zur Verfügung. Diese unterstehen jeweils der Schweigepflicht. Sämtliche Informationen von Betroffenen werden daher absolut vertraulich behandelt.

SBB-extern bieten diverse Opferhilfestellen Beratung an. Die beratenden Gespräche können helfen, zu

entscheiden, ob der Vorgesetzte oder die Personalberatung über die sexuelle Belästigung informiert werden soll. Wird dies gemacht, sind Chef und Personalberatung verpflichtet zu handeln: Es gilt, den Schutz der betroffenen Person vor weiterer sexueller Belästigung sicherzustellen. Dies zum Beispiel, indem der Verursacher oder die Verursacherin gemahnt oder gar versetzt wird.

Fühlt sich das Opfer nicht genügend geschützt, kann es sich ans

Vertrauensteam wenden, um eine Untersuchung zu verlangen. Dieses Team weist die Vorgesetzten an, eine Untersuchung durchzuführen, die mit einer Verfügung abgeschlossen wird. Diese kann beispielsweise die Feststellung beinhalten, dass die sexuelle Belästigung tatsächlich stattgefunden hat, sowie die Aufforderung an den Täter, sich zu entschuldigen.

Opfer und Täter haben die Möglichkeit, die Verfügung anzufechten. Wird keine interne Lösung ge-

funden, sieht der weitere Beschwerdeweg die Anrufung weiterer, auch externer Instanzen vor.

Kontakt Sozialberatung im Intranet:

Personal → Soziales Netz → Sozialberatung

Kontakt Ansprechpersonen im Intranet:

Personal → Chancengleichheit und Gendermanagement → Sexuelle oder Sexistische Belästigung/Mobbing → Sofort handeln → Ansprechperson

Kontakt Vertrauensteam:

Sekretariat Vertrauensteam, Zentralbereich Personal, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern 65



Rita Hess hat schon immer gern Sachen repariert. Seit acht Jahren ist es ihr Beruf: Sie hält in der Region Luzern die Billettautomaten der SBB instand

Fingerspitzengefühl ist gefragt. Rita Hess ist überzeugt: «Frauen fehlt oft nicht das Händchen für die Technik, sondern das Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten»

Rida und Rita – ein Duo, das passt

Rita Hess hält in der Region Luzern die Billettautomaten instand. Eine ruhige Hand und gute Nerven helfen weiter, wenn die Arbeit knifflig wird.

Als Rita Hess 2001 zu ihrem neuen Team in Luzern kam, betrat sie eine männerdominierte Arbeitswelt. «Der Anfang glich einem Spiessrutenlauf.» Sie hatte das Gefühl, sich beweisen zu müssen, hatte sie doch im Rennen um die Stelle etliche Mitbewerber ausgestochen. Heute, acht Jahre später, erheitern sie die Erinnerungen an diese Zeit. «Viele Kollegen wunderten sich, warum ich immer so viel Post erhielt.» Des Rätsels Lösung: Ihr Vorname Rita wurde oft mit

der Abteilungsbezeichnung «Rida» – Regionale Instandhaltung der Automaten – verwechselt.

250 Kilometer jeden Tag

Die Mitglieder des Rida-Teams Luzern warten die Ticketautomaten zwischen Baar, dem Entlebuch und Erstfeld. Sechs Tage pro Woche fahren sie zu zweit mit dem Servicewagen durch das weitverzweigte Einsatzgebiet. 250 Kilometer legen sie täglich zurück. «Unse-

ren Tagesablauf bestimmen die eingegangenen Problemmeldungen und die Begegnungen auf den Bahnhöfen. Kein Tag gleicht dem anderen.»

Heute steht ein Billettautomat im Bahnhof Cham oben auf der Liste. Er hatte gestern per SMS eine verstopfte Münztrommel gemeldet. Mit wenigen Handgriffen findet Rita Hess eine verkeilte Münze. Dann prüft sie den Rest des Automatennnenlebens. Das Farbband ist verbraucht und muss ausgewechselt



Rida-Spezialistin trifft auf Railclean-Mitarbeiter: Rita Hess und Vidi Rathnasingam im erheiternden Gespräch an einem ganz gewöhnlichen Arbeitstag



Rita Hess und ihre Kollegen füllen bei den Automaten auch das Retoungeld auf. Eine Arbeit, bei der sie besonders wachsam sind

werden. Mit Pinzette und ruhiger Hand fädelt sie den Ersatz durch eine Öse. «Frauen fehlt oft nicht das Händchen für die Technik, sondern das Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten.» So hab es ihr schon immer Spass gemacht, defekte Geräte zu reparieren – früher etwa die eigene Kaffeemaschine.

Der Traumberuf der 53-Jährigen war Kaminfegerin. Doch die familiäre Situation liess nur eine Anlehre im Servicefach zu. «Meine Eltern hatten nicht das Geld, um uns neun Kinder nach unseren Wünschen ausbilden zu lassen.» Als Frau würde sie ohnehin heiraten und Kinder kriegen, hiess es. Sie war dann

22 Jahre alt, als sie ihre erste Tochter bekam. Ein weiteres Töchterchen folgte zwei Jahre später. «Ich war glücklich und wollte für meine Kinder da sein. Doch bald drohte mir zu Hause die Decke auf den Kopf zu fallen.» Sie begann wieder zu servieren und war während zehn Jahren für die Securitas im Einsatz. Zur SBB kam Rita Hess 1993 durch einen Restaurantgast, der ihr einen temporären Büroeinsatz anbot. «Ich war unsicher, ob ich mich im Büro wohl fühlen würde. Denn ich liebe Bewegung und den Kontakt mit Menschen.» Schliesslich sagte sie zu, weil das Angebot zeitlich begrenzt war. Aber sie blieb

doch länger, denn sie machte die Arbeit gut und gern. Akribisch tippte sie während sieben Jahren Fahrtberichte ab, bis sie 2001 zu Rida wechselte.

Keine Angst, aber Respekt

Der Bahnhof von Cham zeigt sich an diesem sommerlichen Samstagmorgen ruhig. Die Passanten sind freundlich und grüssen Rita Hess und ihren Kollegen Hans Portmann (60). Das ist nicht immer so. Oft werden sie Zielscheibe von Reklamationen oder gar Pöbeleien. Das kann Rita Hess aber meist gut wegstecken: «Ich stelle mir vor, einen Plastikmantel zu tragen, an dem alles ab-

tropft.» So braucht sie neben Konzentration im Berufsalltag ein besonnenes Auftreten und ein Gefühl für gefährliche Situationen. Die Mitarbeitenden von Rida füllen bei den Automaten auch das Retoungeld auf. «Während einer die Arbeit am Automaten durchführt, prüft der andere die Situation auf dem Bahnhof und hält ihm den Rücken frei.» Bislang ist ihr nichts passiert, doch vor einigen Jahren wurde ein Teamkollege überfallen und ausgeraubt. «Ich habe keine Angst, jedoch Respekt und immer die Augen offen.»

KERSTIN SPIRGI-MÜLLER (TEXT)
ALEXANDER EGGER (FOTOS)

Marktplatz

Bau/ Handwerk



Inca-Fräse für Hobbybastler. Mit allem Zubehör. Preis nach Vereinbarung. 061 461 64 70.



Kunst/Antiquitäten

Antiker **Stereo-Radio & Mehrfach-Plattenspieler** (1959) Löwe Opta. Voll funktionsfähig. Holz braun. B 95 cm, H 77 cm, T 36 cm. VP 80.-. 079 447 20 88.

Ofen Eskimo 101. Ca. 1x0,33x0,33 m. Grün originallackiert. Da antik, diverse Gebrauchsspuren. Sehr dekorativ. VP 90.-. 079 447 20 88.



Sammeln

Kegler-Medaillen (Silber). Sämtliche Kantone, div. Loks, VIP. Preis nach Absprache. 052 625 00 66.



Sport

Tramperrucksack. VP 30.-. **Skiseat**, nie gebraucht. NP 69.-, VP 30.-. 052 222 58 12.



Fahrzeuge

BMW Limousine 525i. Sehr gepflegt, ab MFK. Blau met., Schiebedach, Leichtmetallfelgen. 6 Zylinder, Klimatronic. VP 5300.-. 079 223 03 71.

Honda NTV 650 P, inkl. Kofferset. Guter Zustand. Neue Bereifung. 52685 km, Jg. 1994, Geprüft 2005. VP 1900.-. 079 447 20 88.

Lambretta, Jg. 1967, muss revidiert werden. VP 500.-. 033 336 67 45.



Bücher/Zeitschriften

Gesucht: Bedienungsanleitung für Handy Sagem VS1. 031 911 13 03.

Schweiz. Eisenbahnrevue 1978-2008. VP 100.-. Rail Passion Nr. 1-100 (1995-2007). VP 100.- 031 951 05 46.

Eisenbahn Kurier (vollständige Jahrgänge 1980-2000). Für alle, die sich für die Welt der Eisenbahn interessieren und sich in frühere Eisenbahntemen vertiefen möchten! Ideales Geschenk! Preis/Jahrgang verhandelbar. VP 25.-. 079 367 34 92.

Gesucht: Kursbücher der SBB, vor 1970. 052 222 58 12.

Komplette Sammlung der **Schweizer Eisenbahnrevue**, Jahrgänge 1991-2004, braun eingebunden, sehr guter Zustand. VP 399.-. 081 710 26 24.



Haushalt/Ernährung

Staubsauger und Shampooiergerät «Wirth». Spezialshampoo und Staubsäcke inkl. VP je 100.-. 041 340 25 14.

Eismaschine Philips Cucina HR 2305. Neu, nie gebraucht. VP 120.-. 055 615 35 82.

Kisag-Rahmbläser. VP 50.-. 052 222 58 12.



Möbel/ Einrichtung

Eckbank mit 2 Stühlen. Kiefer massiv, **Tisch** 125x83 cm plus 40 cm Verlängerung. Guter Zustand. VP 300.-, muss abgeholt werden. 078 759 54 74.

Saunaanlage Typ Tylö Classic 2016 Corner. Saunaturé aus Glas, Saunaofen Typ Combi 6. Gebraucht, sehr gepflegt. VP 1000.-, muss abgeholt werden. 062 767 63 39.



Petra Schenk macht einen Prüflauf des «Seetal-»Ventilators

FOTO: BEAT BOLLIGER

DAS DING

Kühles Lüftchen für harten Stahl

Was ist 845 Kilogramm schwer, aus Kupfer und Stahl und wird bis zu 250 Grad heiss? Genau, der Fahrmotor eines «Seetalers». Neben Wicklungen und Lagern verfügt er auch über einen eigenen Ventilator. Dieser kühlt den Fahrmotor, jedoch nur dann, wenn der Zug auch fährt.

Damit ihn die Hitze nun nicht allzu sehr strapaziert, haben Mitarbeitende in der Serviceanlage Luzern bei den Motordrehgestellen der

Seetal-Flotte (17 GTW des Typs RABe 520) eine zusätzliche Ventilation eingebaut, im Ingenieurjargon eine sogenannte Fremdbelüftung. «Damit können wir den Motor zusätzlich auf 80 bis 140 Grad herunterkühlen», sagt Projektleiter Stefan Mikšović. Die Ventilatoren leisten einig, der Lokführer muss künftig beim Wenden nicht mehr warten, bis die Motoren abgekühlt sind. Zudem werden die Seetaler dank dem kühlen Lüftchen auch

flexibler einsetzbar, sie dürfen laut Mikšović problemlos auch am Berg bestehen. Der Umbau der GTW-Flotte dauerte rund ein Jahr; alle drei Wochen wurde während zehn Tagen ein Fahrzeug mit einem Ventilator bestückt. Im Juni hat das letzte umgebaute Fahrzeug die Serviceanlage Luzern verlassen – ein laut Standortleiter Martin Richiger «wichtiger und interessanter Auftrag» ist nun abgeschlossen.

BEAT BOLLIGER

Möbel von Pidi Reinach, Glasvitrine, Sideboard, Tisch mit 6 Stühlen, ital. Topqualität. Gratis Stehlampe im Wert von 499.-. Günstig: VP 2400.-. 076 337 75 80.

Unterhaltungselektronik

Gratis: 1 TV/Video-Kombi. Bildschirm ca. 17" Diagonale. Alle Kabel vorhanden. Abholung erwünscht. neuenschwander@bluewin.ch

Suche Musikkassetten-/CD-Gerät für meine 3-jährige Tochter. 079 223 19 37.

CD/DVD Games

DVD-Player MP3, neu. 027 398 33 58.

Foto/Optik

Div. Fotoausrüstungen komplett mit viel Zubehör. Einzelkameras. Liste bei 044 865 55 02.

Vergrößerungsapparat Jobo-LPL 7700 Color mit Ragonar 1:2,8, 50 mm. VP 100.-. 056 269 09 28.

Wohnungen/Häuser

Niederwald VS/Goms. 3½-Zi.-Chalet mit Cheminée (inkl. Inventar, Mob., Sat-TV). homegate.ch/Nr. 102834863. VP 370 000.-. 076 346 76 76.

Stäfa ZH. Moderne, 3-jährige, grosszügige 4-5-Zi.-Eigentumswhg. im Erdgeschoss. Mietdauer: Okt. 2009-Sept. 2010. 2950.-/Monat, inkl. NK. 079 223 16 04.

Valle Leventina/Dalpe TI. Casa di vacanza/rustico. Posto tranquillissimo, abitabile da subito, ammobiliata in stile ticinese. Pannello solare più generatore, telefono fisso, TV satellitare, impianto a gas per cucina, bollitore e frigo. Camino e stufa a legna. Due camere da letto, cucina abitabile, sala e tinello. Grande locale doccia più WC. Orto, etc. Vendita diretta. 079 444 32 15.

Selzach SO. 5½-Zi.-Einfamilienhaus. 2 Stockwerke, ZH, Schwedenofen, Keller umgebaut, 1700 m² Umschwung, muss z.T. renoviert werden. VP 320 000.-. 032 627 88 26, Bürozeiten.

Wangen bei Olten. Helle 3½-Zi.-Whg. (93 m²) mit Gartensitzplatz. Bad/WC, sep. Dusche/WC, Einbauschränke, Schwedenofen etc. 1560.-/Monat. 079 797 12 30, F. Grisiger.

**IMPRESSUM
SBB-ZEITUNG**

Erscheint 14-tägig, jeweils mittwochs.

Auflage

41 351 Exemplare, WEMF-geprüft 9/08.

Redaktionsadresse

SBB-Zeitung, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern 65. Tel. 051 220 42 60. sbb-zeitung@sbb.ch, Memo xkom007.

Herausgeber

SBB, Interne Kommunikation.

Redaktion

Ruedi Eichenberger (Chefredaktor), Heiko Meyer (Blattmacher), Evelyn Reber, Jean-Philippe Schmidt (Romandie), Katia Guerra (Tessin), Dominique Eva Rast (Personenverkehr), Olivier Matter (Cargo), Reto Kormann (Infrastruktur), Michael Blum (Immobilien), Christine Strub (Sekretariat), Doris Wyssmann (Layout).

Fotografie

François Gribi.

Übersetzung

Christine Zellmeyer, Verena Roth-Fantini.

Korrektur

Stämpfli AG, Bern.

Lithografie

Stämpfli AG, Bern.

Inserate

Kretz AG, Postfach, 8706 Feldmeilen, Tel. 044 925 50 60, www.kretzag.ch.

Druck

Vogt-Schild Druck, 4552 Derendingen.

Zustellung

an den Arbeitsplatz Logistik Center, Print Media Service, spez.logisticcenter@sbb.ch.

Änderungen bei

Arbeitsplatzzustellung

Intranet → Toplinks → Regelwerk SBB → Links → LIDI Verteilungssystem.

Abo-Service

(Postabonnemente) Vogt-Schild Medien AG, SBB-Zeitung, Rita Ackermann, 4501 Solothurn, Tel. 032 624 76 92. r.ackermann@vsonline.ch.

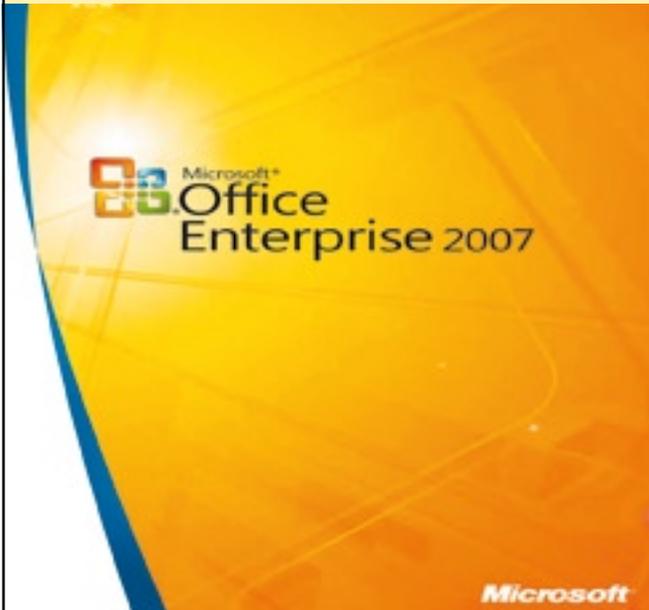
ISSN: 1422-6553.



Best of Corporate Publishing 2008, 1. Rang.

DAS EXKLUSIVANGEBOT FÜR SBB-MITARBEITENDE

Microsoft-Office-Paket für 20 Franken



Laden Sie Microsoft Office Enterprise Edition 2007 oder Office für Mac 2008 günstig aus dem Internet herunter.

Mit diesem Angebot erhalten Mitarbeitende eine temporäre Softwarelizenz, die sie während der Dauer des Vertrages zwischen SBB und Microsoft sowie während der Dauer ihres Arbeitsverhältnisses nutzen können.

Weiterhin haben sie Anspruch auf kostenlose Updates per Download. Wenn zu einem späteren Zeitpunkt neue Produktversionen verfügbar werden, können sie diese wiederum gegen Gebühr beziehen.

Zum Download kann gegen einen Aufpreis von CHF 20.- die Microsoft Office Enterprise Edition 2007 oder Office für Mac 2008 auf DVD erworben werden. Ein Kauf der DVD ohne Download ist nicht möglich.

Angebot

Dieses Angebot ist nur für Mitarbeiter mit eigener SBB-E-Mail-Adresse verfügbar (Mitarbeiter SBB, SBB Cargo und Tochterfirmen). z.B. xyz@sbb.ch oder xyz@thurbo.ch

Beziehen unter

www.microsoftshop.com
Programmcode: A66C2E86B5

Weitere Informationen

www.sbb.ch/benefit
User: sbb, Passwort: benefit



MITMACHEN



Mitmachen und gewinnen

Sudoku

So gehts: Füllen Sie das Gitter so aus, dass jede Reihe, jede Spalte und alle 3×3-Boxen die Zahlen 1 bis 9 enthalten. Die grauen Kästchen von links nach rechts und von oben nach unten ergeben die Antwort auf die Wettbewerbsfrage. Beide Sudokus führen zur selben Lösung.

mittel

2	3	4				5		
7		1						
6	8				4			7
				3		1		
			6	1	2			
		9		8				
8			3				5	9
						4		2
		6				7	8	1

Die Frage

Wie viele neue bzw. umgerüstete Rangierloks erhalten SBB Cargo und Personenverkehr zusammen bis Mitte 2010?

- A: 21
- B: 23
- C: 32
- D: 44

teuflich schwierig

	6		2	4		5		
9			7	8				1
1	2						4	5
				6				
3	4						6	7
6			8	5				9
	5		6	2		7		

SO GEWINNEN SIE

Senden Sie die Lösung mit Ihrer Privatadresse bis **20. August** an: SBB-Zeitung, V 134, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern 65. Oder per Mail an xkom007 oder sbb-zeitung@sbb.ch. Mit der richtigen Antwort nehmen Sie an der Verlosung des Sofortgewinns und im August 2009 an der Verlosung des Jahresgewinns teil.

DER SOFORTGEWINN

Reiseschlafsack 100% Seide für unübertroffenen Schlafkomfort im Wert von 59 Franken. 220×80 cm, 150 g, verpackt im praktischen Aufbewahrungsbeutel (17×10 cm). Gestiftet vom SBB-Shop.
Weitere Artikel finden Sie unter: www.sbbshop.ch

DER JAHRESGEWINN

Die SBB-Zeitung verlost ein romantisches, ausgedehntes Wochenende im Art-Deco-Hotel Montana in Luzern! Unvergessliche Stunden versprechen zwei Übernachtungen in der Turmsuite inklusive 6-Gang-Abendessen. Gestiftet vom Hotel Montana.
www.hotel-montana.ch

Gewinner und Lösung aus der Nummer 14 vom 15.7.

Die richtige Lösung war B: Rund 1450 Mitarbeitende wurden im Projekt NOA seit 2000 unterstützt. **Muriel Martini** aus Viganello gewinnt mit der richtigen Lösung den Gutschein von Holiday Autos, gestiftet von Holiday Autos.

