

PROBLEME MIT FUNK LISA

Rangierer sagen Stopp

Medienstelle RPV / Fi
markus.fischer@sev-online.ch

Der Zentralausschuss des SEV-Unterverbands des Rangierpersonals (RPV) fordert die SBB-Leitung auf, den Einsatz vom Funk Lisa sofort zu stoppen, weil Mängel des Geräts die Sicherheit gefährden. Die Verantwortlichen zeigten Verständnis für die Forderung, wollten Lisa aber bis Redaktionschluss nicht sofort aus dem Verkehr ziehen.

Schon seit mehreren Jahren ist Lisa bei der SBB in der Testphase bzw. seit 2015 im Einsatz. Lisa steht für «Light and Integrated Shunting Accessory» (to shunt = rangieren). Es handelt sich um ein mobiles Endgerät für die digitale Rangierkommunikation, das die bisherigen analogen Funkgeräte SE-160 ablösen soll.

Mit Lisa kann man Fahrstrassen auch ohne mündliche Kommunikation anfordern oder Weichen drahtlos ansteuern. Lisa ist (angeblich) stossfest, wasserdicht und auch mit Handschuhen bedienbar. Jedoch kommt es bis heute zu Verbindungsunterbrüchen, die zu Un-

regelmässigkeiten, Beinahe-Unfällen und Unfällen führen. Dass diese bisher keine Schwerverletzten oder gar Todesopfer gefordert haben, ist ein glücklicher Zufall. So ist es im Oktober im Bahnhof Buchs (SG) wegen einem Verbindungsunterbruch zu einer Flankenfahrt mit grossem Sachschaden gekommen. Ursache war offenbar ein automatisches Update an einem Gerät.

Deshalb hat der Zentralausschuss des Unterverbands RPV am 18. November beschlossen, zuhänden der Verantwortlichen der SBB klar und öffentlich Stopp zu sagen: «Wir verlangen, dass das Arbeiten mit dem Funk Lisa sofort eingestellt wird, bis es keine Sicherheitsrisiken mehr in sich birgt», fasst RPV-Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger zusammen. Die Forderung des RPV wird vom Unterverband TS, bei dem ebenfalls Rangierer organisiert sind, und von der SEV-Leitung unterstützt.

Die Cargo-Leitung hatte bereits am 30. Oktober 2017 nach einem Vorfall in Rümlang ein generelles Einsatzverbot für den Funk Lisa verhängt, dieses aber am 1. Februar 2018 wieder aufgehoben. Nach dem neusten Vorfall ist klar,



Sorgenkind Lisa: Bis heute führen Verbindungsunterbrüche zu gefährlichen Situationen.

dass die Probleme weiterbestehen, weshalb es für das Personal unzumutbar ist, mit Lisa weiterzuarbeiten.

Verantwortung nicht auf Rangierleiter/Lokführer abschieben!

Fakt ist: Es gibt Funkunterbrüche. Die Anweisung der Verantwortlichen, bei einem Funkunterbruch nach den Fahrdienstvorschriften (FDV) vorzugehen, ist ein Abschieben der Verantwortung allein auf den Rangierleiter bzw. den Lokführer.

«Sollte – was wir alle nicht hoffen – ein Unfall mit Funk Lisa geschehen, der menschliches Leid verursacht, zieht der ZA RPV sämtliche Kollegen, die mit diesem Gerät arbeiten müssen, aus der Verantwortung. Die Verantwortung liegt zu 100% bei der Leitung», stellt der Zentralausschuss RPV in seinem Sitzungsbericht klar. Und er warnt alle betroffenen Mitarbeitenden:

Aufruf zur Vorsicht

«Kolleginnen und Kollegen, seid bei eurer täglichen Arbeit einfach sehr vorsichtig, es

könnte ja sein, dass der Funk ausfällt. Ihr, die täglich mit diesem Gerät arbeitet, das euch die Unternehmung zur Verfügung stellt – im Bewusstsein, dass dieses Gerät nicht der Sicherheitsnorm entspricht.»

Nehmen die Verantwortlichen weiterhin Unfälle in Kauf?

In der Tat schrieb die Leitung Produktion von SBB Cargo am 5. November in einem Newsletter zum Funk Lisa: «Wir kennen auch die aktuellen Schwierigkeiten, Beinahe-Unfälle und leider auch Unfälle.» Die Verantwortlichen sind sich also der Probleme bewusst – und trotzdem haben sie bisher das Risiko weiterer Unfälle wegen Lisa in Kauf genommen. Denn dieses Risiko besteht weiterhin, auch wenn eine Taskforce unter der Führung von SBB Infrastruktur «fokussiert an Sofortmassnahmen zur Verbesserung der aktuellen Situation arbeitet», wie es im Newsletter heisst. Und auch wenn darin die Leitung Produktion SBB Cargo schreibt, dass sie «Sofortmassnahmen» prüfe. Darum fordert der SEV-RPV ein sofortiges Einsatzverbot – obwohl Ersatzlösungen nicht einfach zu finden sind.

LÉMAN EXPRESS VOR DEM START

Und das Personal?



Yves Sancey / Übersetzung: Fi Am 15. Dezember geht im Raum Genf das grösste grenzüberschreitende S-Bahn-Netz Europas in Betrieb. Das Projekt hiess zuerst CEVA, nach den Bahnhöfen (Genf) Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (F) der neuen Verbindungslinie. Die ganze S-Bahn heisst heute Léman Express und umfasst sechs Linien von total 230 Kilometern Länge mit 45 Stationen in den Kantonen Genf und Waadt und in den französischen Departementen Haute-Savoie und Ain. Fast 10 Jahre lang wurde am Netz gebaut, für rund 2 Mia. Franken. Es soll täglich 50 000 Personen transportieren und so das Genfer Strassennetz, das zurzeit durch den Pendlerverkehr stark überlastet ist, um 12% entlasten, wie der Kanton hoffnungsvoll prognostiziert. Dazu beitragen sollen auch P+R- und Veloparkings an den Stationen, die neue Tramlinie 17 von Lancy-Pont-Rouge nach Annemasse sowie Velowege.

Streik am ersten Tag?

Doch schon zur Eröffnung droht ein Streik des französischen Bahnpersonals, das in der Haute-Savoie bereits am 23. November einen Warnstreik durchführte. «Man hat uns in den letzten zwei Jahren bei

der Vorbereitung des Léman Express viel abverlangt. Doch weder wurden unsere tiefen Löhne erhöht noch unsere besonderen Anstrengungen mit einer Prämie abgegolten», erklärt Philippe Gauthier, SNCF-Mitarbeiter und Mitglied der Gewerkschaft Sud Rail. «Dabei steigen die Lebenskosten laufend, vor allem das Wohnen ist sehr teuer.» Ob er und seine Kolleginnen und Kollegen wirklich streiken werden, hänge davon ab, ob die SNCF-Direktion ernsthaft auf ihre legitimen Forderungen eingehe, sagt der Gewerkschafter.

Der Arbeitskonflikt rückt jene ins Rampenlicht, die den Léman Express betreiben – dies- und jenseits der Grenze. Weil das Preisniveau und daher auch das Lohnniveau in der Schweiz beträchtlich höher ist als in Frankreich, hat sich von Anfang an die Frage gestellt, wie der S-Bahn-Betrieb organisiert und die Arbeitsbedingungen geregelt werden sollen, damit es nicht zu Dumping kommt, vor allem auf Kosten des Schweizer Personals.

Schutz während 6 bis 10 Jahren

«Bereits im November 2015 hat der SEV mit den französischen Kollegen von Sud Rail und CGT der Projektleitung ein Weissbuch der Arbeitsbedingungen überreicht»,

berichtet SEV-Gewerkschaftssekretärin Valérie Solano. «Damals schlug man vor, für den Betrieb des Léman Express eine 100% private Tochterfirma zu gründen, deren Anstellungs- und Arbeitsbedingungen inakzeptabel gewesen wären.»

Das frühe, starke, gemeinsame Vorgehen der Gewerkschaften beider Länder zwang SBB, SNCF und Behörden zu einer raschen Klärung: Betreiberin der S-Bahn ist vorerst Lémanis, eine gemeinsame AG von SBB (60%) und SNCF (40%) nach Schweizer Recht. Das Lokpersonal hat zwar Lizenzen für beide Länder, fährt aber grundsätzlich nur im eigenen Land und wechselt in Annemasse.

Zudem hielten die Behörden beider Länder am 1. Februar in einer Absichtserklärung fest, dass es während 10 Jahren keine Ausschreibung geben soll, wobei eine Klausel den Ausstieg nach sechs Jahren erlaubt. Das heisst, dass es zwischen 2025 und 2029 eine Ausschreibung geben könnte. Mitbieten könnte etwa der französische Gigant RATP oder – für den Betrieb der Züge in der Schweiz – die RegionAlps SA, die zu 70% der SBB, zu 18% der TMR und zu 12% dem Kanton Wallis gehört. «Sie hat zwar korrekte Löhne, aber tiefere als die SBB», sagt Valérie Solano.

UMKLEIDEN IST ARBEITSZEIT

Swiss zeigt keine Gesprächsbereitschaft

Elisa Lanthaler Am 19. November traf sich eine Delegation von SEV-Gata mit Vertretern der Swiss, um Gespräche über die Anerkennung der Umkleide- und Wegzeiten im Bereich Technik zu führen. Eine Umfrage von SEV-Gata hatte gezeigt, dass die Umkleide- und Wegzeit die Swiss-Mechaniker jeden Tag insgesamt 30 Minuten kostet. Zeit, die laut Staatssekretariat für Wirtschaft Seco eigentlich bezahlt werden müsse (die SEV-Zeitung berichtete). Die Swiss verweigerte beim Termin allerdings jegliche Gesprächsbereitschaft. Sie begründete dies mit einem laufenden Gerichtsverfahren bei Swissport: Bei diesem klagt ein SEV-Gata-Mitglied die Umkleide- und Wegzeit der letzten drei Jahre von seinem Arbeitgeber Swissport ein. Seitens Swiss wird explizit der Ausgang der gerichtlichen Klärung abgewartet.

Zum Thema Umkleidezeit argumentierte die Swiss, dass die Techniker auch in ihren Arbeitskleidern nach Hause gehen können. «Ein Umstand, welcher zum Zeitpunkt des Meetings nachweislich nicht stimmte, da uns ein Uniform-Reglement vorlag, welches den Swiss-Mechanikern ausdrücklich verbietet, die Arbeitskleider auf dem Weg zur oder von der Arbeit zu tragen»,

erklärt SEV-Gewerkschaftssekretär Markus Cadosch. Die Swiss beteuerte jedoch, dieser Passus sei veraltet und man werde ihn entsprechend streichen. Mit diesem Vorgehen ist SEV-Gata nicht einverstanden: «Die Swiss setzt ein sehr fragwürdiges Zeichen, wenn ein Passus eines Reglements einfach gestrichen werden kann, wenn dieser Forderungen gegenüber der Firma auslöst.»

Zudem ist SEV-Gata der Meinung, dass von Mechanikern nicht erwartet werden kann, ihre dreckige Arbeitskleidung auf dem Heimweg zu tragen – eine Meinung, die durch die Rechtsprechung in ähnlichen Fällen bestätigt wird. Hinzu kommt, dass die Mechaniker teilweise mit Stoffen operieren, die als Giftstoff klassifiziert sind. «Kleidung, die mit solchen Stoffen in Berührung kommt, soll unserer Meinung nach nicht ausserhalb des dafür vorgesehenen Bereichs getragen werden», so Markus Cadosch.

SEV-Gata wird weiter für die Anerkennung der Umkleidezeit bei der Swiss kämpfen. «Zudem erwarten wir, dass das erwähnte Gerichtsverfahren bei Swissport weiter Klarheit bringen und unsere Forderungen zumindest teilweise stützen wird.»