



BEGE-BETEGE-NEWS

Auszug aus den Protokollen der BEGE-BETEGE - Sitzung vom 22.Mai.2015

Allgemein:

(Protokoll 23.02.2015) Personalstatut 13.7

BD: Das Thema Zeitgutschrift von 360 Minuten, kombiniert mit einer Sperrzeit ist im Personalstatut nicht geregelt. Gesuche für Sperrzeiten werden oft kurzfristig und über eine lange Zeitspanne (z. B. 14.00 bis 22.00 Uhr oder 16.01 bis 23.59 Uhr) an einem Arbeitstag beantragt. Alleine im Januar 2014 wurden bei Bus und Tram mehr als 1'200 Sperrzeiten (Auszug Pedua: 1'926 SP abzüglich der medizinisch begründeten Fälle) eingegeben. Die Bewilligungsquote in der Disposition ist heute sehr hoch. Lange Sperrzeiten bedeuten aber eine grosse Einschränkung für die Disposition bei der Zuteilung von Fahrleistungen. Kann aufgrund von AZG und Einschränkung keinen Dienst zugeteilt werden, so wird das Interesse des FDM höher gewichtet und ein ZR zugeteilt – es wird keine Zeitgutschrift von 360 Minuten gewährt. Sollten wir an der heutigen, seit Jahren bestehenden Praxis eine Änderung herbeiführen wollen, so können Sperrzeiten, die im Personalstatut nicht geregelt sind, in diesem Ausmasse nicht mehr bewilligt werden.

(Protokoll 23.02.2015) Markierung Führerstandstüre freihalten.

FRAGE: Wann wird der Versuch gestartet? Stand der Dinge?

Antwort BT: Der Versuch ist auf den Linien 10&12 gestartet. Siehe Mitteilung 2015/141.

(Protokolle 21.11.2014 und 23.02.2015): Extrafahrten.

BT: Bis anhin erhielten alle ExtrafahrerInnen pro Extrafahrt eine Pauschale von 60 Minuten für die Vorbereitung des Trams, der Route und der Besprechung mit dem Catering. An dieser Praxis wird auch in Zukunft festgehalten. Allen ExtrafahrerInnen, welche für die Extrafahrt das Depot wechseln müssen, wird die jeweilige Verschiebezeit an den Ort der Leistungserbringung und zurück in ihr Stammdepot vergütet, dies seit 1.4.15.

(Protokoll 23.02.2015): Ruhetagstabelle.

BD: Die Ruhe- und Dienstabtabelle ist seit April 2015 für das kommende Jahr im Intranet unter Fahrdienst & Netz / Ruheraster Bus und Tram aufgeschaltet. Da wir auf FPW 2015/2016 nicht, wie in diesem Jahr, mit Anpassungen bei den Turnussen rechnen, konnten die Ruhetagstabellen bereits aufbereitet und publiziert werden

Betriebsferientage / Webclient

FRAGE: Werden die Betriebsferientage auch über den Webclient eingegeben? Wenn ja wie wird das mitgeteilt?

Antwort BD: Wir sind zurzeit in den Testungen, ob die Betriebsferientage auch über den Webclient Ende Sommer/Anfang Herbst eingegeben werden können. Hier muss uns der Lieferant unterstützen. Die Kommunikation wird analog Eingabe Ferien erfolgen. Ob aufgrund der Komplexität dazu ein Kurzfilm gemacht werden muss, können wir erst beurteilen, wenn die Testungen abgeschlossen sind.

Zusatzruhetag aber Krank

FRAGE: Was geschieht wenn ich krank werde an einem ZR? Oder bei einem Altersruhetag oder Betriebsferientag?

Antwort BD: Die Frage ist bereits in der Abklärung bei unserem Juristen. Im Grundsatz gelten freie Tage als bezogen und erhalten deshalb keine Gutschrift. Wir müssen hierzu aber die Antwort abwarten. Pendenz

Betrieb Bus:

(Protokoll 23.02.15) Haltestellenbremse

TM: Die Ursache der erwähnten Störungen, teilweise mit Rauchentwicklung, liegt im Bremsnachstellsystem, welches in einzelnen Fällen nicht korrekt arbeitet. Dabei werden die Bremsbeläge zu nahe an die Bremsscheiben nachgestellt. Dabei kommt es zu einem dauerhaften Kontakt der Bremsbeläge mit den Bremsscheiben, was dann zur erwähnten Wärme und u.U. Rauchentwicklung führt. Die Haltestellenbremse war in keinem Fall Ursache der Störung.

B möchte wissen, ob und wenn ja welche Aktionen geplant sind. BPI Nachtrag zur Sitzung:

Antwort: Die Abklärung mit A. Vogel hat ergeben, dass die Technik vermehrt auf diese potenzielle Schwachstelle achtet. Der Hersteller der Bremsen analysiert das Problem. Sollten Folgeaktionen notwendig sein, werden die VBZ entsprechend informiert.

Euro 6 Batterietrennschalter

FRAGE: Darf man nun beim Mercedes Citaro G Euro 6 die Batterie trennen? Laut Entstörungshilfe ja. Wir waren der Meinung, dass mal eine Mitteilung da war, dass das trennen der Batterie untersagt wurde. Gab es eine solche Mitteilung?

Antwort TM:

Das Trennen der Batterie ist aus mehreren Gründen nicht unproblematisch:

-Bei einer Batterietrennung wird die Stromversorgung des Bordrechners unterbrochen. Da die gesamten Fahrdaten jeweils erst beim geordneten Herunterfahren des Bordrechners gespeichert werden, gehen diese Daten bei der Trennung der Batterie unwiederbringlich verloren und müssen im Anschluss mühsam manuell in SAP nachgepflegt werden.

-Bei einer Trennung der Batterie bei nicht korrekt gesichertem Fahrzeug (Federspeicherbremse eingelegt) ist das Fahrzeug ungebremst und kann wegrollen (siehe Fz 170).

-Nur ein Teil der auftretenden Störungen kann mit dem Trennen der Batterie behoben werden.

Aus oben genannten Gründen ist das Trennen der Batterie grundsätzlich nur in Absprache mit der Leitstelle und nur in berechtigten Fällen vorzunehmen. Dies gilt auch für die Fahrzeuge der Serie Citaro Euro6.

Momentan liegt uns keine Anweisung des Fahrzeugherstellers vor, die eine Batterietrennung grundsätzlich untersagt. Alle Beteiligten werden jedoch gebeten, eine Batterietrennung nur in Absprache mit der Leitstelle, bei korrekt gesichertem Fahrzeug und in begründeten Fällen vorzunehmen.

Busbrand

FRAGE: Ist schon bekannt aus welchem Grund der Bus am 1. April in Rüslikon in Flammen stand?

Antwort TM: Die Schadensanalyse wurde durch das forensische Institut der KAPO Zürich in Zusammenarbeit mit den Experten des Fahrzeugherstellers durchgeführt. Der Schlussbericht liegt vor. Aufgrund des hohen Zerstörungsgrades konnte die genaue Ursache und der Ort des Brandausbruchs nicht exakt festgestellt werden. Gemäss Untersuchungsbericht ist die wahrscheinlichste Brandursache eine Leckage im Niederdrucksystem des Hydrostatsystems.

B erkundigt sich, ob es irgendwelche prophylaktischen Massnahmen gibt.

BB: Auf Empfehlung von MAN müssen an den anderen Fahrzeugen keine Massnahmen ergriffen werden. Es handelt sich um einen Einzelfall.

Fahrplan 2016

Linie 70: Gelenkbusse sind nicht optimal. Die Haltestelle Morgental ist zu kurz da es ja den 66er auch noch gibt. Die Ränke bei der Verenastrasse und die Parkplätze nach dem Marbachweg sind mit einem Standardbus schon mühsam zu befahren.

Antwort BB: Gemäss der Betriebsversammlung ist die Verlängerung der Linie 70 bis zum Bahnhof Wollishofen geplant. Terminplan für die Linie 70 ist nicht der nächste Fahrplanwechsel.

Die Gewerkschaften fragen sich, wessen Idee es war, auf dem 70er Gelenkbusse einzusetzen. Die Strecke ist nicht für Gelenkbusse ausgelegt, die Kapazität wird auch nicht gebraucht.

BB: Die Fahrgastzahlen zeigen, dass es Gelenkbusse braucht. Im Einzugsgebiet hat es Neubauprojekte, deshalb werden die Fahrgastzahlen steigen. Die Haltestellen und Wendeschleifen werden, wenn nötig ausgebaut.

Gewerkschaften: An der Verenastrasse können zwei Gelenkbusse nicht kreuzen.

Gemäss BB gibt es das auch an anderen Stellen (161/165), in solchen Fällen kommt es zu Begegnungsverboten. Gemäss B wird das Angebot teilweise ausgebaut, um Wachstum zu generieren. Er findet es aber sehr gut, dass solche Anregungen aus dem Fahrdienst kommen.

Betrieb Tram:

Cobra Nocken beim Trittbrett;

FRAGE: Es fällt auf, dass etliche Cobras, sobald es anfängt zu regnen, überdurchschnittliche Trittbrettstörungen (Türstörungen) auftreten. Nach dem fünften Schliessversuch muss man zuerst den Nocken reinigen, damit das Trittbrett wieder schliesst. Auch hat die Leitstelle schon verlangt, an der Endhaltestelle vorsorglich sämtliche sieben Nocken zu reinigen. Wir finden, dass das nicht unsere Aufgabe ist. Auch kam es schon vor, dass der SL sämtliche Nocken mit dem WD 40 Spray einsprayed. Ist das sinnvoll? Wurden vielleicht die Türen und Trittbretter etwas anders eingestellt? Weniger Strom? Durch das weniger Kraft für die Schliessung des Trittbrettes?

Antwort TP: Das Problem ist bekannt, die Ursache leider noch nicht. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, diese werden systematisch untersucht. TP wird weiter informieren. BT erkundigt sich, ob der WD40 Spray nützt. Gemäss TP sollte der Spray nicht eingesetzt werden. Am richtigen Ort hilft er zwar, wenn er aber an einer falschen Stelle eingesetzt wird, kann er Schaden anrichten. BT wird das Fahrpersonal informieren.

Trambeschaffung

Wir fordern, dass bei der Trambeschaffung auch die Mitglieder von der Technischen Kommission der Verbände eingeladen werden, wenn es um Dinge geht, in denen das Personal gefragt wird z.B. Führerstand.

Antwort BT: Woher kommt dieses Anliegen gerade zum jetzigen Zeitpunkt? Ist etwas nicht korrekt abgelaufen? Selbstverständlich werden wir das Team sorgfältig zusammenstellen und ggf. erweitern, gerne kann auch ein Mitglied der technischen Kommission sein. So war es auch bei der Cobra Beschaffung, u.a. war Patrick Raimondi damals als Teil der technischen Kommission als Vertreter des VPODs dabei.

Punktesignal Schaffhauserstr./Ohmstrasse Linie 10

FRAGE: Es kommt sehr viel vor, dass man mit der Linie 10 vom Bhf. Oerlikon Ost Richtung HB abfährt und einem das Signal bei der Ohmstr. wortwörtlich vor der Nase zufällt. Und dann wartet man ca. 1 Minute. Und das, obwohl kein Bus zu sehen ist. Mit der Linie 14 passiert das sehr selten, eigentlich nie. Kann man da etwas unternehmen? Eine zusätzliche Schleife fräsen für eine bessere Anmeldung?

Antwort BQ: Der Fall wird auf die Liste VBZ/DAV genommen. Wir brauchen bei all diesen Fällen Datum, Zeit und Fahrrichtung. Bitte jeweils auch bei Kolleginnen und Kollegen einfordern. Nur so können wir im System der VRA nach Fehlern suchen.

http://www.intra.vbz.stzh.ch/intranet/vbz/home/fahrdienst/arbeitsgruppe_vbz.html

BQ weist noch einmal darauf hin, dass solche Vorfälle sofort und detailliert gemeldet werden müssen. Nur so kann die VRA überprüft werden. In Notfällen muss die Leitstelle informiert werden, für normale Fälle genügt eine Meldung an H. Illi.

Fahren ohne Fahrplan

FRAGE: Was ist der Sinn, indem man auf der Linie 4 und 17 fahren ohne Fahrplan macht und was geschieht, wenn einer mit plus 2 auf die Ablösung kommt? Die Ablösung steht noch nicht da. In der Mitteilung steht das man nicht die Zeit abwarten darf?

Antwort BT: Mittels „Fahren ohne Fahrplan“ sollen möglichst realistische Fahrzeiten ermittelt werden können. Im Fokus stehen die Sicherstellung der Wendezeiten auf der Linie 4 und die Vermeidung von Eigenbehinderungen in der Limmatstrasse. Bezüglich Ablösung vertrauen wir auf den gesunden Menschenverstand. Es kann in solchen Fällen jederzeit nach Fahrplan gefahren werden, damit man nicht zu früh an der Ablösestelle ist.

BT weist darauf hin, dass es 4 Informationsveranstaltungen in den Depots gab, an denen informiert wurde. Zusätzlich wurde eine Mitteilung verschickt. Er stellt nochmals klar, dass das Fahren ohne Fahrplan in der Entscheidungskompetenz jedes einzelnen FDM liegt

Hast Du Fragen oder Anregungen?

Schreibe an:

rghedinger@hispeed.ch

[Wenn du kein Computer hast, dann lege das Schreiben mit deinen Vorschlägen in den Briefkasten von deinem Depot/Garagenvorstand](#)

Weiterhin gute und unfallfreie Fahrt wünscht

T. Zemp