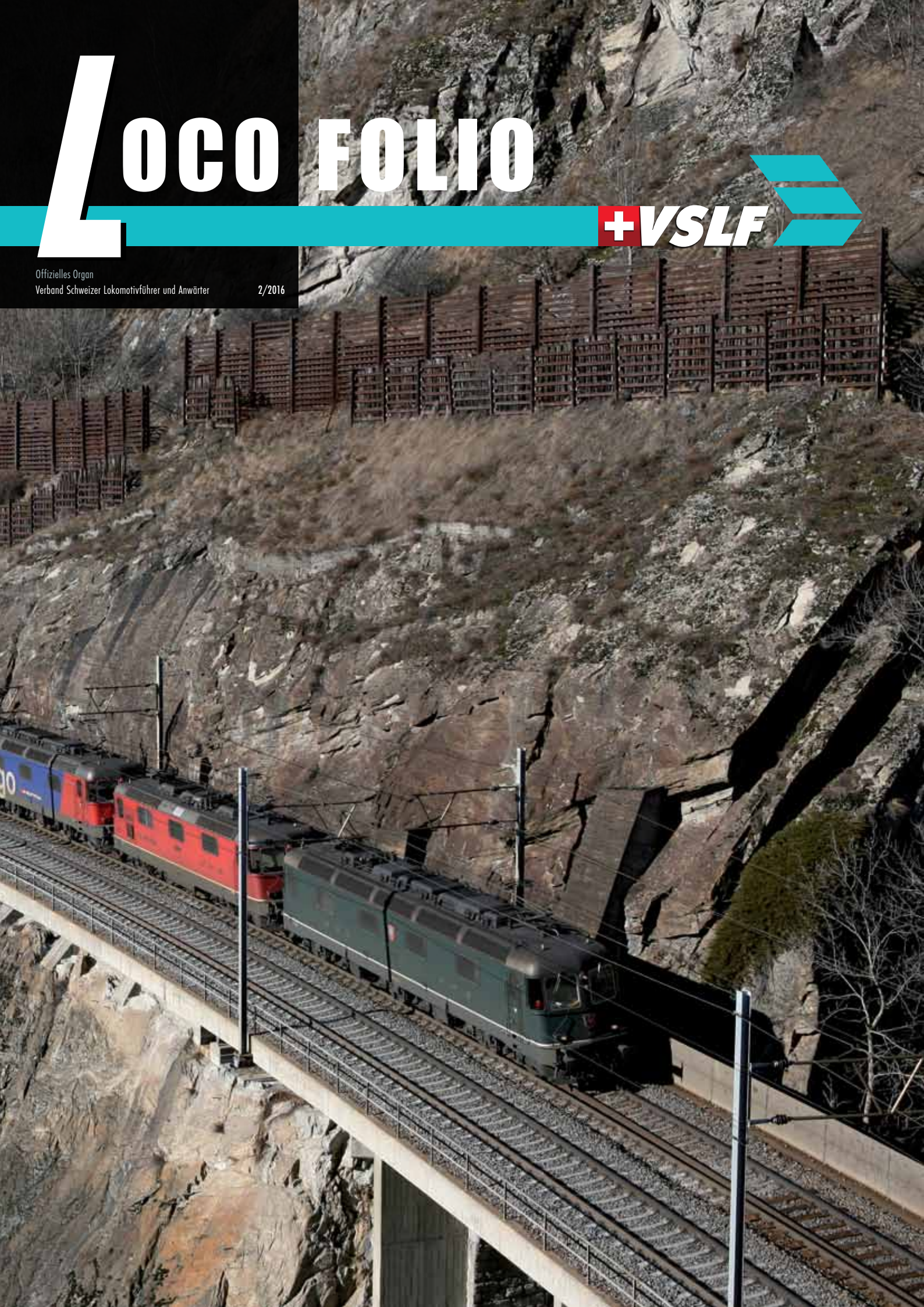
LOCO FOLIO

VSLF

Offizielles Organ
Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter
2/2016



www.cap.ch – a company of Allianz

Exklusives Angebot für Mitglieder des Verbandes Schweizerischer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF)

3 gute Gründe dafür, den CAP Privat- und Verkehrsrechtsschutz privaLex® abzuschliessen.

Bei einem durchschnittlichen Stundenansatz eines Rechtsanwaltes von CHF 300.– und den anfallenden Kosten (siehe unten) kann ein Rechtsfall sehr teuer werden. Damit Sie als Konsument, Verkehrsteilnehmer, Urlauber, Arbeitnehmer, Patient oder Sportler nicht nur Recht haben, sondern auch zu Ihrem Recht kommen, lohnt sich eine Versicherung in jedem Fall.

Mit der CAP haben Sie ausgewiesene Spezialisten an Ihrer Seite, die Ihnen schnell und effizient helfen. Zudem trägt die CAP die folgenden Kosten:

- Anwaltshonorare
- Gerichts- und Untersuchungskosten
- Kosten für Expertisen
- Reisekosten an Gerichtsverhandlungen
- Prozessentschädigungen
- Strafkautionen
- Mediationskosten
- Übersetzungskosten

1 Günstige Prämie – 50% Spezialrabatt

2 Geldleistung bis CHF 600 000.– pro Schadenfall

3 Weltweite Deckung

Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica

Ich habe die Allgemeinen Bedingungen (AB) auf www.cap.ch gelesen, bin Mitglied des Verbandes Schweizerischer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF) und schliesse den privaLex® Global-Rechtsschutz ab:

☐ Mieter Familie	CHF 184.50 statt 369.10/Jahr	☐ Mieter Einzeln	CHF 155.40 statt 310.80/Jahr
☐ Eigentümer 1 LS* Familie	CHF 208.10 statt 416.30/Jahr	☐ Eigentümer 1 LS* Einzeln	CHF 179.00 statt 358.10/Jahr
☐ Eigentümer mehrerer LS* Fam.	CHF 240.70 statt 481.40/Jahr	☐ Eigentümer mehrerer LS* Einzeln	CHF 211.60 statt 423.20/Jahr

* Die Höhe der Mehrprämie für Wohneigentümer (Haus- bzw. Stockwerkeigentümer) hängt davon ab, ob Sie Eigentümer einer oder mehrerer selbstbewohnter Liegenschaften (z.B. Ferienhaus, Zweitwohnung) sind.

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

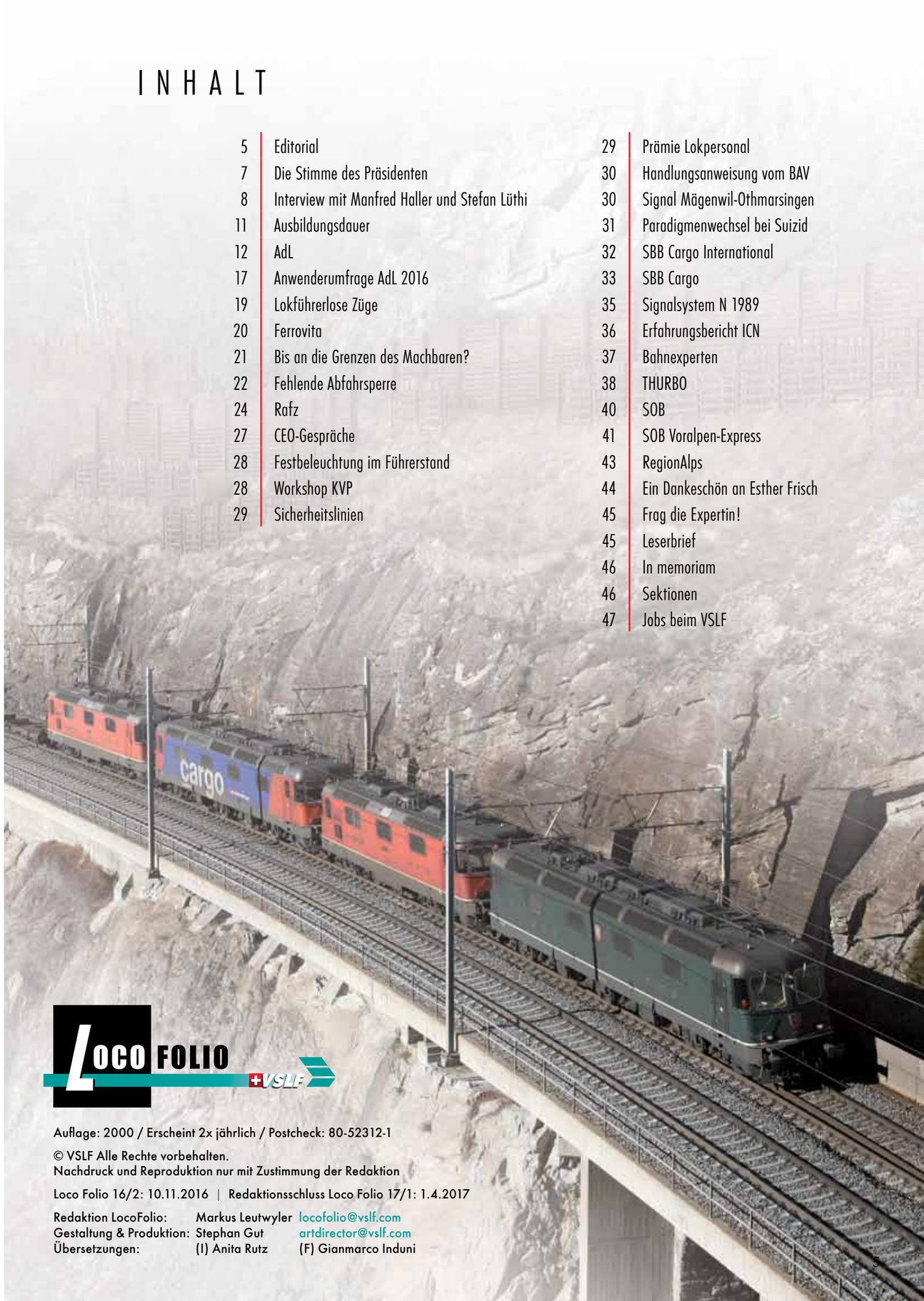
Gültig ab	(frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP)
Name/Vorname	
Adresse/PLZ/Ort	
Telefon/Mobile	Geburtsdatum
Datum Verbandsbeitritt	Mitgliedschaftsnummer
Ort/Datum	Unterschrift

Einsenden an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Postfach, 8010 Zürich, **Kontakt:** Tel. 058 358 09 09, capoffice@cap.ch

Es gelten die Allgemeinen Bedingungen und Zusatz Bedingungen (AB/ZB) privaLex®, Global-Rechtsschutz, Ausgabe 06.2016. Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der statutarischen Tätigkeit des VSLF wird ausschliesslich über die Grunddeckung des VSLF gewährt.
Ihre Daten werden absolut vertraulich behandelt. Bei der Bearbeitung und Aufbewahrung von Personendaten beachten wir die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG) und seiner Verordnung. Die Daten werden nur für die gewünschten Zwecke genutzt (z.B. Erstellen einer Offerte/Police oder Zustellung von Unterlagen) und nicht an Dritte weitergegeben. Wir behalten uns aber vor, Ihre Daten im Zusammenhang mit Produkteoptimierungen und für interne Marketingzwecke zu bearbeiten. Sie haben ein Recht auf Auskunft sowie unter bestimmten Voraussetzungen ein Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung Ihrer elektronisch gespeicherten oder im Dossier abgelegten Daten.

INHALT

5	Editorial
7	Die Stimme des Präsidenten
8	Interview mit Manfred Haller und Stefan Lüthi
11	Ausbildungsdauer
12	AdL
17	Anwenderumfrage AdL 2016
19	Lokführerlose Züge
20	Ferrovita
21	Bis an die Grenzen des Machbaren?
22	Fehlende Abfahrsperre
24	Rafz
27	CEO-Gespräche
28	Festbeleuchtung im Führerstand
28	Workshop KVP
29	Sicherheitslinien
29	Prämie Lokpersonal
30	Handlungsanweisung vom BAV
30	Signal Mägenwil-Othmarsingen
31	Paradigmenwechsel bei Suizid
32	SBB Cargo International
33	SBB Cargo
35	Signalsystem N 1989
36	Erfahrungsbericht ICN
37	Bahnexperten
38	THURBO
40	SOB
41	SOB Voralpen-Express
43	RegionAlps
44	Ein Dankeschön an Esther Frisch
45	Frag die Expertin!
45	Leserbrief
46	In memoriam
46	Sektionen
47	Jobs beim VSLF



LOCO FOLIO VSLF

Auflage: 2000 / Erscheint 2x jährlich / Postcheck: 80-52312-1

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

Loco Folio 16/2: 10.11.2016 | Redaktionsschluss Loco Folio 17/1: 1.4.2017

Redaktion LocoFolio: Markus Leutwyler locofolio@vslf.com
Gestaltung & Produktion: Stephan Gut artdirector@vslf.com
Übersetzungen: (I) Anita Rutz (F) Gianmarco Induni

Sie können als VSLF-Mitglied von der Kooperation mit Allianz Suisse Versicherungen profitieren. Sowohl für Ihr Auto und Motorrad als auch für alles rund um Ihren Haushalt stehen Ihnen attraktive Spezialkonditionen zu.

Lassen Sie sich beraten, damit Sie sich im entscheidenden Moment auf die Leistungen der Allianz Suisse verlassen können.

Verlangen Sie jetzt eine Beratung oder Offerte:
vergünstigungen@allianz.ch
Tel. 058 358 50 50 oder direkt bei Ihrem Berater.

An Ihrer Seite von A–Z.

Allianz

Editorial

Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

Reagieren

«Aktion gleich Reaktion», dieses Sprüchli kennen die meisten. Es hat schon beinahe 330 Jahre auf dem Buckel – 1687 wurde es von Isaac Newton aufgeschrieben – und ist noch immer aktuell wie am ersten Tag.

Das Prinzip gilt in der Physik. Es wird beispielsweise ganz konkret, wenn ein Zug in einem Tunnel eine Luftmasse vor sich hinschiebt und diese dem Zug Widerstand entgegensetzt. Davor sind auch die Züge im neuen Gotthard-Basistunnel nicht gefeit. Wurde das im Vorfeld genügend berücksichtigt? Welchen Einfluss haben Geschwindigkeit, Tunnelform oder vorausfahrende Züge? Roberto Kraschitz erläutert das in seinem Beitrag.

Das Thema wird aber nicht nur hier im LocoFolio behandelt. Nach Meldungen, wonach die Züge im GBT die vorgesehenen Geschwindigkeiten nicht erreichten, kam es zu Reaktionen in den Medien. Diese Art Reaktionen ist zwar nicht physikalisch messbar, aber trotzdem sehr real. Erstaunt konnte ich feststellen, dass selbst unsere Verbandszeitschrift solche Echos auslösen kann. Ein kleiner Beitrag über Passagiere, die sich im neuen Tiefbahnhof Zürich verlaufen, wurde von der NZZ aufgegriffen. Es folgten weitere Medien und das Thema wurde von einer breiten Öffentlichkeit wahrgenommen.

Nicht nur extern, auch intern gab es Reaktionen. Der Beitrag über KVP bewirkte, dass die Schwachpunkte nun durchleuchtet werden sollen. Ein junger Lokführer meldete sich, weil er sich in einem Punkt in einem anderen Beitrag angegriffen fühlte. Es ging um die Ausbildung. In einem interessanten Brief zeigt er seine Sicht auf, Stärken und Schwächen des Systems.

Reagieren ist ein wichtiger Aspekt in unserem Beruf. Unsere Reaktion ist gefragt, wenn ein Signal Warnung zeigt. Ganz besonders in Mägenwil, seit die neue Stellwerkanlage in Betrieb genommen wurde und die Vorsignaldistanzen hart am Limit liegen. Nicht immer genügen jedoch die normalen, alltäglichen Abläufe. Der Lokführer, welcher den Zug beim Angriff auf Passagiere nach Salez geführt hat, hat absolut besonnen und durchdacht reagiert. Oder der Kollege, in dessen ICN plötzliche gravierende Probleme auftraten. Er sah sich immer wieder mit neuen Herausforderungen konfrontiert.

Ob das ein teil- oder vollautonomer Zug auch könnte? Führerlose Züge sind zurzeit in aller Munde. Es beschleicht einen das Gefühl, ein Zug ohne Lokführer werde als Allheilmittel gegen alle Probleme im Bahnbetrieb gesehen. Seien dies nun Lokpersonalmangel, Kapazitätsengpässe oder menschliche Fehler. Ich sehe das nicht ganz so rosig. Meine Skepsis wird aus der Praxis genährt. Dispositionsfehler, Probleme mit ETCS oder der AdL, Softwareprobleme bei neuen Einrichtungen… Der Teufel liegt im Detail. Was am Bildschirmarbeitsplatz ganz zauberhaft aussieht, kann draussen im Regen und Schnee eine ganz hässliche Fratze zeigen.

Als Lokführer beachten wir täglich hunderte von Signalen und interpretieren diese richtig. Bereits eine einzige Signalverwechslung kann verheerend sein. Der SUST-Bericht zum Unfall in Rafz beleuchtet, welche Umstände zu dieser Beinahekatastrophe geführt haben. Die Situation ist komplex. Das Zusammenspiel vieler ungünstiger Elemente hat zu diesem schweren Vorfall geführt.

Was auch immer dieses LocoFolio auslöst – ich freue mich über jede Reaktion!

Markus Leutwyler, Redaktor
locofolio@vslf.com

Foto: © Georg Trüb

Die Stimme des Präsidenten

Hubert Giger, Präsident VSLF

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Eines der grössten Ereignisse in der Bahnwelt der letzten Zeit ist die offizielle Eröffnung des Gotthard-Basistunnels. Auf dieses Bauwerk dürfen wir alle stolz sein.
Wie der Betrieb im Alltag dereinst aussehen wird, bleibt abzuwarten. Widerstand bieten aktuell das ETCS und die Luft im Tunnel. Für uns von Interesse sind primär die Verteilung der Güterverkehre und der Betriebsablauf von Grenze zu Grenze. Aktuell werden infolge eines Verbotes von bestimmten Lokomotivtypen für die Gotthardachse durch das BAV einige Eisenbahn-Verkehrsunternehmungen EVU behindert. Somit muss die Inbetriebnahme des Basistunnels schon mal als verpatzt bezeichnet werden. Dafür dürfte uns der Anblick der schönen Re-6/6-Lokomotiven noch länger erfreuen.
Grosse Aufregung herrschte wegen der prominent angekündigten Idee von selbstfahrenden oder sogar lokführerlosen Zügen. Wenn man die schleppende Einführung des nicht bezahlbaren ETCS-Level-2-Systems beobachtet, wie auch die Unterhaltskosten für die alten und neuen Strecken, muss die Eisenbahn nicht nur die Flixbusse fürchten, sondern vielmehr die laufend steigenden Kosten. Verantwortlicher Steuermann und Gebieter ist das BAV.
Die Wahrscheinlichkeit ist leider gross, dass Millionen von Franken in Projekte und Studien zum führerlosen Zug gesteckt werden und am Ende doch nur Ruinen dastehen werden.
Wohl nicht ganz zufällig kommt da das Projekt RailFit 20/30 der SBB: 1400 Stellen sollen bis zum Jahr 2020 abgebaut werden. Das ist viel. Und doch kamen seit dem Antritt von SBB CEO Andreas Meyer 5600 Stellen dazu. Viel Verwaltung, Controlling, Führung, HR, IT usw. wurden grosszügig ausgebaut oder, wie Andreas Meyer sagte, «professionalisiert». Das sind alles Zulieferabteilungen zu unserem Kerngeschäft, welche teilweise für den Bahnverkehr nicht notwendig sind. Ob sich das eine Unternehmung auf Dauer leisten kann, entscheidet bei uns der Eigner.
Um den nun offenbar notwendigen Personalabbau professionell zu gestalten, hat die SBB das Beratungsunternehmen McKinsey an Bord geholt. Es ist dasselbe Beratungsunternehmen, welches die Swissair vor 25 Jahren beraten hat. Dies hat schlussendlich zum Untergang der stolzen Fluggesellschaft geführt. Gemäss «NZZ» wurde die McKinsey-Strategie bei der Swissair zudem stümperhaft umgesetzt ...
Was hingegen sofort umgesetzt wurde, ist die neue Bemalung eines Parkplatzes in Rüschlikon ZH. Für mich passt das irgendwie zu einem Inserat im SBB Intranet, welches dem Personal exklusiv Wohnungen in der Europaallee hinter dem Hauptbahnhof Zürich anbietet – für läppische 3700 Franken im Monat für eine 3-Zimmer-Wohnung mit 97 m2. Von Eisenbahnerfamilie kann man da wirklich nicht mehr sprechen. Vielleicht hat der Zusammengehörigkeitsgedanke auch schlicht keinen Platz mehr in einer sogenannten modernen Unternehmung.
Die GAV-Verhandlungen bei der BLS AG verliefen nicht reibungslos. In bestimmten Bereichen wäre eine Annäherung denkbar gewesen, doch schlussendlich fand man keinen gemeinsamen Nenner und aktuell bleibt alles, wie es ist. Dafür wurde bei der Thurbo AG nach einer langen Startphase ein Teil des GAV erneuert und abgeschlossen. Auch die RegionAlps im Wallis erhielt einen neuen GAV mit einigen Verbesserungen. Der VSLF darf in Anspruch nehmen, bei allen Verhandlungen seine Anliegen durch aktive Mitarbeit gut positioniert zu haben.
Unser Mitgliederbestand nimmt laufend zu. Besonders die neuen, jungen Lokführerinnen und -führer schenken uns ihr Vertrauen und schliessen sich uns an. Das bestätigt unseren Weg. Gerade die vielen jungen Kolleginnen und Kollegen sind hoch motiviert und doch kritisch. Das ist gut so, denn so wie der VSLF ist konstruktive und begründete Kritik legitim und nützlich.
Und zusammen gelingt es uns, unseren Beruf weiterhin auf dem Niveau zu halten, welches ihm gebührt.

Immer gute und sichere Fahrt.

Euer Präsident
Hubert Giger

Foto: © Georg Trüb

Interview mit Manfred Haller und Stefan Lüthi

Interview mit Manfred Haller (MH), Leiter Zugführung ZF, und Stefan Lüthi (SL), Ausbildungslokführer. *Das Interview fand am 3. Oktober in Zürich statt und wurde von Markus Leutwyler geführt.*

Leutwyler: Mani, in unserer letzter Ausgabe hatten wir folgenden Satz: «*Innert zehn Jahren wurde dieses Wissen (über die energiesparende Fahrweise) mutwillig zerstört durch die Zwangsanordnung an die Lokführer-Anwärter, immer zu 100% zu beschleunigen und zu verzögern sowie dauernd mit der höchsten erlaubten Geschwindigkeit zu fahren.*» Was stört dich an dieser Aussage?

MH: Sie ist falsch.

Was genau?

MH: Beide Aspekte. Grundsätzlich ist Sicherheit das Wichtigste. Wenn also irgendwelche Unsicherheiten da sind, dass ich nicht die volle Geschwindigkeit fahren kann, dann fahre ich nicht die volle Geschwindigkeit, ganz unabhängig von den Beweggründen. Zweitens kommt die Pünktlichkeit. Also nicht zu früh und nicht zu spät. An dritter Stelle kommt die Kundeninformation. Sobald ich Fahrzeitreserven habe, nutze ich diese für die energiesparende Fahrweise (ESF).

Es gibt unterschiedliche Ansichten darüber, was ESF ist. Die Ansicht, die ich von eurer Seite her vor allem wahrgenommen habe, ist, möglichst viel elektrisch zu bremsen. Das wärs dann auch schon.

MH: Für mich geht das zu wenig weit, denn das blendet die Topografie aus. In den zwölf bis vierzehn Monaten der Ausbildung lernt man vor allem das Handwerk. Die Tätigkeit des Führens von Zügen, das Umsetzen der Prozesse. Der letzte Feinschliff kommt erst zu einem späteren Zeitpunkt, wenn man selbst unterwegs ist. Weil man eigentlich die Strecken zu wenig oft fährt, um alle Feinheiten der Topografie zu kennen.
Ich kann das anhand der Ausbildungsunterlagen dokumentieren. Es ist nicht nur meine Wunschvorstellung. Die Heizer erhalten einen Reflektionsbogen: «*Führe ich die Beschleunigung der Witterung entsprechend angepasst und für die Fahrgäste komfortabel durch?*» Das ist alles andere als «Zugkraft 100%! «*Halte ich mich unter Beachtung der Streckenbedingungen, Neigungen etc. an die vorgegebene Höchstgeschwindigkeit?*»
«*Habe ich eine wirtschaftliche Fahrweise eingehalten? Vorausschauend und rechtzeitig die elektrische Bremse eingesetzt?*»

Mani Haller

«Kann ich die Geschwindigkeit auch ohne v-Soll konstant halten?»

Hier haben wir es. Die Geschwindigkeit konstant halten wird mit ESF gleichgesetzt. Ob du die Geschwindigkeit mit dem v-Regler konstant hältst oder selbst dafür sorgst, das spielt keine Rolle. Dabei bedeutet ESF eben genau, den Mut zu haben, die Geschwindigkeit auch mal fallen zu lassen, wenn es bergauf geht. Und dann wieder zu beschleunigen, wenn ein Gefälle kommt. Darum geht es. Eine konstante Geschwindigkeit, das ist sehr stark in den Köpfen verankert. Wir fahren die Geschwindigkeit voll aus. Die obigen Fragen tönen ja ganz gut. Doch die Feedbacks, die wir erhalten, sind aus der Realität. Früher haben die alten die jungen Führer herausgefordert. Wer schafft es, öfter den Langsamgang ansprechen zu lassen? Diese bewusste Gelassenheit, das Beschränken auf minimale Handlungen, das fehlt heute.

SL: Aus meiner Sicht legen wir grossen Wert darauf. Für uns Ausbildungslokführer ist es wichtig, dass die Heizer lernen, nervenschonend zu fahren. Nicht, dass sie am Abend total erschöpft sind. Es ist nicht sinnvoll, alle Geschwindigkeitsschwellen immer voll auszufahren. Es gibt Züge, bei denen mehr Luft vorhanden ist. Wir denken auch immer an unsere Kundschaft. Zu starke Bremsungen sind unangenehm. Wir wollen, dass unsere Kunden sich wohl fühlen und gerne mit uns fahren.

Gibt es einen Unterschied zwischen dem Raum Zürich und dem Rest der Schweiz?

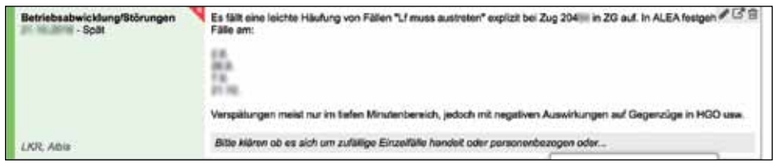
SL: Nein.

MH: Schauen wir ganz spezifisch die S-Bahn Zürich oder die Stadtbahn Zug an. Kurze Distanzen zwischen den Halten, enger Fahrplan, kurze Wendezeiten. Da ist die Fahrweise deutlich sportlicher als wenn man irgendwo unterwegs ist zwischen Baden und Langenthal mit dem Domino. Energiesparende Fahrweise kann nicht jederzeit und überall angewandt werden. Nach acht Uhr abends hat man da wieder mehr Möglichkeiten. Dennoch

Wichtig scheint mir, dass es eine gute Kommunikation gibt zwischen dem Fahrdienst und dem Lokführer.

habe ich während meiner kleinen Ausbildung auf dem Flirt nicht einen meiner Führer erlebt, die einfach «Hebel nach vorne» – «Hebel nach hinten» gefahren wären.

Ich glaube euch, dass das alles so in den offiziellen Dokumenten steht. Doch gibt es offenbar andere Einflüsse, die dazu führen, dass junge Führer sich gehetzt fühlen. Offenbar läuft da etwas schief. Uns wurde spontan ein Mail zugeschickt. Da klingt das ganz anders: «*Während der Einschulung wurden wir eigentlich nur darauf getrimmt, voll zu fahren und alle Geschwindigkeiten auszufahren. Schliesslich will das der PEX auch so sehen auf der Probefahrt. Bei so knappen Streckenkenntnissen bringt dieser Fahrstil eigentlich nur Gefahren.*» Warum diese Wahrnehmung?



MH: Das ist definitiv eine gute Frage. Ich weiss, dass die PEX Übungen machen, bei denen alle Geschwindigkeiten voll ausgefahren werden sollen. Unabhängig vom Fahrplan oder davon, ob es sinnvoll ist. Es geht einfach darum, zu erkennen, ob der Heizer die Geschwindigkeitsschwellen kennt und ans Limit gehen kann. Das wird ganz bewusst gemacht, aber eben im Sinne einer Übung.
Warum das als generelle Fahrweise angesehen wird, habe ich mich auch schon gefragt. Ich habe das auch schon von anderer Seite gehört.

Ich war am Weiterbildungstag. Da gab es einen Block zum Thema Pünktlichkeit. Da kommen dann so Sachen wie «jede Sekunde zählt» oder «auch du kannst deinen Teil beitragen». Ich habe gesagt, dass mich Pünktlichkeit nicht interessiert. Die ergibt sich aus dem System. Entweder die Bedingungen erlauben ein pünktliches Verkehren oder dann eben nicht. Selbst wenn ich etwas dafür könnte, dass ich zu spät bin, wäre es falsch, sich darüber zu ärgern. Das ist eine nutzlose Ablenkung, die die Sicherheit gefährdet.
Auf mein Statement hat sich ein junger Führer gemeldet, der vorher schweigend zwei Stunden dagesessen hatte. Er sagte, meine Aussage sei sehr befreiend für ihn. Denn auch er lebt mit dem Gefühl im Nacken, dauernd am Limit fahren zu müssen. Bei ihm hat das zu mehreren ZUB-Abschüssen geführt.
Offenbar ist das Lebensgefühl so. Irgendwoher muss das doch kommen.

MH: Du siehst, ich bin ein bisschen ratlos. Ich habe nicht den Eindruck, dass da eine Schattenorganisation ist, die das Gegenteil von dem vermittelt, was wir schulen. Es ist klar, Pünktlichkeit ist eine Anforderung an uns. Entsprechend gibt es auf einzelnen Strecken auch Weisungen von Seiten der Infra, dass wir stets voll fahren sollen. Beispielsweise im Raum Genf–Lausanne oder auch zwischen Zürich HB und Killwangen. Oder dann gab es das Schreiben «Jede Sekunde zählt»; du erinnerst dich.

Ja, furchtbar! Ich habe alle drei Punkte in der Luft zerrissen…

MH: Tatsache ist halt, wir waren unpünktlich unterwegs. Und wir haben das System mit Massnahmen – unter anderem auch dem besagten Blatt – wieder pünktlicher gemacht. Ich war selbst im Bahnhof und habe gemessen, wie lange es dauert, bis die Züge abfahren. Der Betrieb gab die Rückmeldung, dass die Lokführer zu zaghaft abfahren. Ich habe aber festgestellt, dass mindestens 80% der Züge innerhalb von 20 Sekunden nach dem Zeigersprung abgefahren sind. Viele Leute wissen nicht, dass man nicht unmittelbar nach dem Zeigersprung abfahren kann. Und deshalb lade ich alle Leute ein, die solchen Gugus erzählen, sie sollen selbst mal schauen, wann man frühestens abfahren kann.

Die Pünktlichkeit als Ziel ist schon sehr in den Köpfen verankert. Ich weiss zufälligerweise von einem Besuch, den du einer Klasse abgestattet hast. Du wolltest wissen, was das Wichtigste sei. «Pünktlichkeit», kam als Antwort. Du hast das dann korrigiert.

MH: Grundsätzlich sage ich das immer. Platz eins ist die Sicherheit. Platz zwei ist die Pünktlichkeit. Der Kunde will pünktlich ankommen. Das ist ganz klar zu sagen. Wir sind oft in den Zeitungen mit Negativschlagzeilen präsent auf Grund von Unpünktlichkeit. Dann kommen auch die negativen Kommentare. Und die beziehen sich teilweise auch auf die Lokführer. Warum fährt der nicht ab? Warum fährt der so langsam?
Wichtig scheint mir, dass es eine gute Kommunikation gibt zwischen dem Fahrdienst und dem Lokführer. Der Fahrdienst muss klar kommunizieren, wenn er etwas anders haben möchte als üblich. Für mich ist auch die adaptive Lenkung ein Hilfsmittel dazu.

Ich möchte eigentlich nur eine Geschwindigkeit bekommen mit einer Durchfahrtszeit.

Wie ist für dich die Situation aktuell. Bist du mit AdL zufrieden?

MH: Jein. Mittlerweile sind 55% der Lokführer der Meinung, dass es mit AdL besser ist also ohne.

Die Umfrage war aber ziemlich speziell. Viele Lokführer haben gar nicht realisiert, dass es eine Umfrage gibt.

MH: 35% haben teilgenommen. Das finde ich eine relativ hohe Anzahl. Und die Ergebnisse sind aus Marktforschungssicht relevant.

Für mich ist die AdL einfach kein zuverlässiger Partner im Führerstand. Wenn man sie braucht, schweigt sie, dafür schwatzt sie ab und zu drein, wenn man es am wenigsten braucht. Und dann gibt es sinnlose bis gefährliche Lenkungen. Es darf nicht sein, dass eine höhere Geschwindigkeit ausgegeben wird, als gefahren werden darf.

MH: Das sehe ich grundsätzlich gleich wie du. Wir wollen keine höheren Geschwindigkeiten vorgegeben haben, als man eigentlich fahren darf. Das ist die Regel.
Um das gegenseitige Verständnis zu fördern, werden wir am nächsten Weiterbildungstag das Thema energiesparende Fahrweise zusammen mit einem Disponent Bahnverkehr behandeln. Lokführer und Disponent Bahnverkehr werden Übungen am Tischsimulator durchführen.

Und da kommen dann auch so schlechte Lenkungen vor? Oder nur die guten?

MH: Ziel ist, Lenkungen zu machen, wie sie tatsächlich vorkommen. Solche, die aus Sicht Lokführer unsinnig sind und bei denen der Disponent Bahnverkehr aufzeigen kann, wie sie zustande kommen.

Ich kenne Kollegen, die in den Flugmodus gehen, um nicht durch AdL gestört zu werden...
Was ist für dich bei der AdL das Hauptthema: Ist es das Energiesparen oder ist es, dass die Fahrlage der Züge besser koordiniert werden kann?

MH: Wir haben AdL eingeführt primär im Zusammenhang mit der Kapazität. Ganz klar. Ein «Abfallprodukt» sind die daraus resultierenden Energieeinsparungen. Für diesen Zweck haben wir ja das Eco-Blättchen. Ich selber finde das zu viel. Ich habe mich gewehrt gegen all diese Icons. Für mich braucht es keine Unterscheidung zwischen «HOT» und «ADL ». Ich möchte eigentlich nur eine Geschwindigkeit bekommen mit einer Durchfahrtszeit. Das wurde ja mittlerweile angepasst.

Nein, wir dürfen nicht auf diese Zeit achten. Das ist nicht die Durchfahrtszeit, sondern die Endzeit der Optimierung. Viele sind darauf hereingefallen. Die Weisung lautet, die Geschwindigkeit zu fahren und nicht auf die Zeit zu achten.

MH: Das ist nichts wert. Ganz klar: Die Bestellung ist, dass wir eine Durchfahrtszeit sehen. Dann können wir das Gefälle und die Steigung mit berücksichtigen. Da ist besser als einfach eine Geschwindigkeit.

Ja, das wäre wunderbar. Nochmals ein Ausschnitt aus dem Mail des jungen Lokführers:

«Die energiesparende Fahrweise (ESF) wird angesprochen, ja. Aber wie bei so vielen anderen Sachen in der Ausbildung gilt angesprochen als behandelt und verinnerlicht. Leider erhalten wir für die ESF zu wenige Ratschläge, um unsere schon knappen Streckenkenntnisse wettzumachen.»

MH: Dafür habe ich ein gewisses Verständnis. Ich finde es schade, wenn man sich selbst gegenüber nicht ehrlich genug ist zu sagen: *«Ich bin am Anfang, mir fehlt Praxis.»* Ihm fehlt, dass Kollegen, die mit ihm gefahren sind, sagen: «Schau bei diesem Bahnwärterhäuschen kannst du rollen lassen.» Ihm bleibt nichts anderes übrig, als sich das selbst beizubringen. Da stellt sich die Frage: Können wir als Unternehmen in diesem Punkt professioneller werden? Sollen wir Vorgaben machen? Vielleicht mit einem Streckenprofil? Ich habe festgestellt, dass jeder sein eigenes Profil im Kopf hat. Wie stark sollen wir uniformieren?
In einer nächsten Version des LEA möchte ich zur SNCF aufholen.

Die Aussage, dass er sich auf einer Strecke nicht so sicher fühlt, dürfte es gar nicht geben.

Zur SNCF?

MH: Ja, die SNCF hat ein System namens Sirius. Das ist analog zu unserem LEA. Sirius gibt einen Wert an, wie viele Sekunden Vorsprung oder Rückstand man hat auf die gewünschte Fahrzeit. Das Ganze ist online aber nicht mit dem Zugleitsystem verknüpft.
Heute weiss der Lokführer nicht, wie seine Fahrlage ist. Mit AdL Eco könnte das verbessert werden, wenn damit dem Lokführer mitgeteilt wird, dass er einen Zeitvorsprung hat, den er für ESF nutzen kann.

Ursprünglich sind wir ja von diesem Satz ausgegangen, dass das Wissen über die ESF zerstört wurde. Zusammenfassend habe ich das Gefühl, dass wir beim Thema ESF noch nicht am Ziel angelangt sind.

MH: Nein, wie gesagt. Die Abstimmung zwischen Lokführer und Fahrdienst ist noch nicht optimal. Ich bekomme immer wieder ErZu-Meldungen «Lokführer verliert Zeit». Und jedes Mal muss ich sagen: «Ja, und jetzt? Er war ja pünktlich am Ziel!»

SL: Bei uns ist das ein grosses Thema, dass jeder herausfindet, wo es Reserven gibt und wo nicht. Mir ist noch eine Aussage aus dem Mail ein Anliegen. Die Aussage, dass er sich auf einer Strecke nicht so sicher fühlt, dürfte es gar nicht geben. Die Ausbildung ist so konzipiert, dass jeder in einer Tabelle festlegt, wie gut er die Strecke kennt. Wir fahren dann gezielt diejenigen Strecken mit den Heizern, auf welchen sie sich noch nicht sicher fühlen.

Dass dann auch beim Lokpersonal weniger Kosten entstehen, ist eher ein Nebeneffekt.

Ausserdem steht jedem Lokführer nach Abschluss der Ausbildung ein Tag zu, bei welchem er von uns unterstützt wird. Das kann eine Tour sein, der er sich noch nicht gewachsen fühlt, oder auch eine Strecke. Oder wenn es beispielsweise Nebel hat und das während der Ausbildungszeit nicht der Fall war.

Ist das in der ganzen Schweiz so?

SL: Das ist überall so. Das sind Abmachungen, die man getroffen hat. Das ist mir wirklich sehr wichtig, dass die Leute das wissen. Es gibt in jedem Depot exotische Strecken. Natürlich ist der Heizer in der Pflicht, sich zu melden, wenn er das für nötig hält. Wir können ja nicht in seinen Kopf hineinschauen. Ich kann sagen, dass das auch wirklich genutzt wird. Unser Ziel ist ganz klar, dass sich Lokführer nach der Ausbildung sicher fühlen.

MH: Denkst du nicht, dass das im Mail Schutzbehauptungen sind?

Nein, ganz und gar nicht. Ich spürte eher eine grosse Enttäuschung. Die SBB wirkt von aussen als glänzender, gut organisierter Betrieb. In der Realität blättert das Bild dann. Man ist täglich mit grösseren und kleineren Störungen konfrontiert. Vom roten Lämpchen, das dauernd brennt, bis zum Zugsausfall. Ich denke, es geht primär um diese Enttäuschung und um das Gefühl, alleine im Regen stehengelassen zu werden.
Ein weiterer Punkt, den der Schreiber des Mails angesprochen hat, ist die Ausbildungsdauer. Er findet sie zu kurz.

MH: Über die Ausbildungsdauer kann höchstens da diskutiert werden, wo sehr viele Fahrzeugtypen vorhanden sind. Bei vier oder fünf Fahrzeugen ist die Dauer angemessen.
Ich finde es normal, dass man ein gewisses Kribbeln im Bauch hat, wenn man das erste Mal selber fährt. Solange jemand nebendran sitzt, ist das ein Auffangnetz. Ich behaupte, dass dieses Gefühl auch bei einer längeren Ausbildung aufkäme. Früher dauerte die Ausbildung noch vier Jahre. Doch ehrlich gesagt, die meiste Zeit war man in den industriellen Werken und hat irgendwelche Teile geschliffen. Die Tage, an denen man tatsächlich selber gefahren ist, kann man an einer Hand abzählen.

Noch eine Aussage, die uns zu Ohren gekommen ist. Anscheinend gibt es eine Anweisung, bei der Ausfahrt aus der Halle Zürich die Taste zur Überbrückung der Stosskraftreduktion zu drücken, um noch etwas schneller wegzukommen.

MH: Zufälligerweise hatte ich grad heute Morgen ein Gespräch mit einem Lokführer über diese Taste. Es besteht eine Anweisung, die Taste zu drücken, wenn man aus dem Bahnhof Löwenstrasse ausfährt. Bei der Abfahrt aus der Halle wäre das aus meiner Sicht klar falsch. Ich vermute, dass hier ein Missverständnis vorliegt.

Wir haben den Druck angesprochen, den viele empfinden. Dieser entsteht teilweise auch durch den Fahrplan. Es gibt Touren mit vier Minuten Wendezeit in Ziegelbrücke. Oder die S24 hat an beiden Endbahnhöfen kurze Wendezeiten. Irgendwann wird es unrealistisch. Auch ein Lokführer muss mal auf die Toilette. Unternimmst du etwas, wenn du solche Fahrplanideen siehst?

MH: Grundsätzlich sind wir bei diesen Prozessen häufig erst am Schluss, wenn der Fahrplan praktisch schon feststeht. Den Planern ist aber durchaus bewusst, dass die im Regionalverkehr teilweise ans Limit gehen. Die Kantone kommen mit ihren Fahrplankonzepten. Der Hauptkostenpunkt sind die Fahrzeuge. Je weniger Fahrzeuge benötigt werden, um den Fahrplan zu fahren, desto weniger kostet es. Dass dann auch beim Lokpersonal weniger Kosten entstehen, ist eher ein Nebeneffekt. Wenn wir wirklich so kurze Wendezeiten haben, schauen wir, dass das nicht in den Hauptverkehrszeiten ist.

Akzeptiert ihr dann auch, wenn ein Lokführer mehr als diese vier Minuten benötigt? Gerade wenn man weiss, dass noch eine längere S-Bahnfahrt ansteht, ist eine Pinkelpause doch nötig.

MH: Da gibt es keine Diskussion, in solchen Fällen schütze ich meine Leute. Es darf auch keinen Rüffel geben wie: «Hättest du nicht schneller machen können?» Ich sage nämlich in jeder Klasse etwas Wichtiges zum Thema Sicherheit. Ich will nicht, dass gerannt wird. Ich will keine rennenden Lokführer sehen.

Sicherheit ist das eine. Es gibt ja aber auch die weniger sichtbaren negativen Auswirkungen, die Zeitdruck und Stress auslösen können. Z.B. gesundheitliche Probleme. Ich finde, das muss auf die gleiche Stufe gestellt werden wie die Sicherheit.

MH: Wir schauen bei so kurzen Wendezeiten, dass wir klar definieren, wo jemand auf die Toilette kann. Haben wir solche Wendezeiten überhaupt jeden Tag?

Ich fahre nicht jeden Tag, aber in Ziegelbrücke hatte ich das schon öfters.

MH: Wenn du hören solltest, dass jemand wegen eines Toilettenbesuchs gemassregelt wurde, so melde mir das.
Wir akzeptieren, dass das so ist. Natürlich gibt es den einen oder anderen, der es extra auf die Spitze treibt, um seinen Unmut zu äussern. Wo ich ebenfalls Mühe habe, das ist, wenn solche Verspätungen auch bei längeren Wendezeiten wie sieben oder acht Minuten vorkommen. Oder wenn man aus Prinzip nicht das Zugs-WC benutzt.

Die sind häufig geschlossen.

MH: Klar, dann gibt es auch keine Diskussion. Aber aus Prinzip das Zugs-WC nicht benutzen, etwas, was wir unseren Kunden zumuten, das ist für mich mit den heutigen geschlossenen WC-Systemen nicht verständlich.
Wenn es voraussichtlich eine Verspätung geben wird, so ist es einfach wichtig, das dem Zugverkehrsleiter zu melden. So kann er verhindern, dass das Signal aufgeht und den ganzen Bahnhof blockiert.

Noch eine letzte Frage: Wann wird der Unterbestand behoben sein?

MH: Ab November wird es besser werden. Ab April 2017 haben wir technisch einen Überbestand. Die Teilzeitgesuche bewilligen wir ab sofort wieder in der gleichen Art wie vor dem Stopp. Natürlich gibt es trotzdem noch einzelne Tage mit Unterbestand. Wir bewilligen lieber zu viele Freiwünsche und suchen dann zusätzliches Personal, als dass wir einen Freiwunsch ablehnen und am Schluss haben wir an diesem Tag zu viel Personal. Das versteht niemand, das gibt nur böses Blut.

Mani und Stefan, ich danke euch für dieses Gespräch!

Längere Ausbildung ergibt mehr Einsparungen

Die Ausbildung der jungen Lokführer hat mit der neu wiedereingeführten Vermischung von Theorie und Praxis sicher schon einen guten Standard erreicht. Es gibt aber immer noch Schwachpunkte. *Ein junger Lokführer*

Zürich Oerlikon

Die Ausbildungszeit ist in den Augen der meisten LFA immer noch zu kurz. Diese 14 Monate genügen einfach nicht, um sich genug technisches Verständnis für die Fahrzeuge und Strecken und deren Zusammenspiel anzueignen. Zu wenig wird auf dieses Thema eingegangen.
Zu viele und zu verwirrend aufgebaute Reglemente gilt es sich innerhalb von 6 Monaten anzueignen. Wovon man schon 3 Monate braucht, um halbwegs die Sachen zu finden, die man wirklich braucht.
Es ist einfach alles zu konfus, um einen Überblick zu erlangen.
Die energiesparende Fahrweise ESF wird angesprochen, ja. Aber wie viele andere Sachen in der Ausbildung gilt «angesprochen» als «behandelt und verinnerlicht». Leider erhalten wir für die ESF zu wenige Ratschläge, um unsere schon knappen Streckenkenntnisse wettzumachen. Alles Weitere mussten wir uns nach der Ausbildung selber erarbeiten. Grund dafür ist die knappe Ausbildungszeit. Bei ein bis zwei Touren mit dem Ausbildungslokomotivführer ABL pro Monat ist es einfach zu wenig. Die verantwortlichen Lokführer sind oft schweissgebadet. Dabei wäre es enorm wichtig zu lernen, wie man am wenigsten Strom verbraucht und doch pünktlich ankommt. In unseren Augen besteht hier ein riesiges Potenzial, um Material zu schonen und Energie zu sparen.
Die Kosten für einen Monat zusätzlicher Ausbildung im Sinn der ESF würden der SBB um ein Vielfaches an Unterhalt und Strom und somit Kosten einsparen.
Während der Einschulung auf der Lok wurden wir eigentlich nur darauf getrimmt, voll zu fahren und alle Geschwindigkeiten auszufahren. Schliesslich wollen es auch die Prüfungsexperten PEX an den Probefahrten so sehen. Bei so knappen Streckenkenntnissen birgt dieser Fahrstil eigentlich nur erhöhte Gefahren.
Alle, welche die Ausbildung beenden, werden in den ersten drei Wochen alleine im Führerstand kaum aus dem Schwitzen kommen. Zu unsicher sind der ganze Ablauf und das Verständnis vom ganzen Betrieb und allen nicht bekannten Anordnungen. Diese Unsicherheit sollte es in einem Eisenbahnbetrieb nicht geben. Es sei denn, dies ist die Sicherheitskultur bei der Eisenbahn.
Weitere Themen wie Signalaufstellungen, Arbeitsunterlagen und Zirkular-Dschungel würden den Rahmen sprengen. Offenbar ist der VSLF auch an diesen Themen dran.
Mit besten Grüssen
Ein junger Lokführer

PS: Am Anfang der Ausbildung wurde der Klasse mitgeteilt, dass je nach Bedarf ein Depotwechsel nach der Ausbildung gewünscht wird und notwendig sein kann. Teilzeitanstellung ist kein Problem.
Sechs Monate später erklären die CLP der Klasse, dass Depotwechsel wegen der Instruktionen viel zu teuer sind und darum nicht bewilligt werden, analog zu Teilzeitpensen. Weiss die rechte Hand noch, was die linke tut?

Wie viel Energie spart AdL wirklich?

Am 2. September 2016 wurden die Sozialpartner und die PeKo zu einer AdL-Sitzung eingeladen. Ausschlaggebend war eine Forderung, AdL wegen gravierender Sicherheitsgefährdung einzustellen. Die Probleme von AdL liegen aber tiefer. Die Frage ist, ob AdL Fehler im System hat – oder eben ein Systemfehler ist. *Stephan Gut, Sektionspräsident Ostschweiz*

Das IT-System AdL wurde bei den Lokführern und gegenüber der Öffentlichkeit und der Politik als DIE Errungenschaft für Energieeinsparung propagiert. Die Freude bei den Lokführern war gross: endlich ein System, das unvorhergesehene Konflikte vorhersehbar macht und ihnen hilft, auch dieses Restpotenzial mit energiesparender Fahrweise zu nützen.

Die meisten potenziellen Konflikte im Regelbetrieb sind vorhersehbar und werden vom erfahrenen und gut ausgebildeten Lokführer ohnehin ohne AdL gelöst, indem er seine Fahrweise unter Ausnützung der Topografie energietechnisch optimal anpasst.

Da der Lokführer aber in Bezug auf die aktuelle Betriebslage blind fährt, also aus dem Führerstand nicht beurteilen kann, ob seine Vor-, Nach- und Kreuzungszüge pünktlich unterwegs sind, ist es für die Zuglaufoptimierung und energietechnisch von Vorteil, auf externe Augen zurückgreifen zu können. Diese Funktion erfüllen die Disponenten und die Fahrdienstleiter. Ihr Instrument war bis anhin der Zugfunk, mit dem sie den Lokführer auf die aktuelle Betriebslage aufmerksam machten und gegebenenfalls Korrekturen für das Fahrverhalten vorschlugen.

Diese Funktion sollte neu das AdL übernehmen. Obwohl manuell von den Disponenten initiiert, sollten Konflikte mit diesem IT-System halbautomatisch vermieden oder zumindest optimiert werden. Die Enttäuschung ist gross, denn beim Regional- und Fernverkehr wird nur ein Bruchteil der nicht vorhersehbaren Konflikte durch eine AdL-Lenkung begleitet. Bei Cargo wird mehr mit AdL gelenkt, aber gemessen am Anteil der jährlich über 180 Millionen Fahrkilometer bei der SBB (Cargo: 19%) liegt das grosse Potenzial trotz tieferer Tonnenlasten doch beim Personenverkehr.

Das Problem liegt aber weniger in der Quantität als in der Qualität der AdL-Lenkungen, denn AdL gibt dem Lokführer nicht die nötigen Informationen, um tatsächlich Energie zu sparen. Im Gegenteil, die meisten AdL-Lenkungen verhindern eine energiesparende Fahrweise.

Dafür sind ein paar Grundlagenkenntnisse erforderlich: Wie fährt ein Lokführer im Regelfall; wie spart er Energie?

Ein Zug mit seinen Hunderten von Tonnen ist eine träge Masse. Dies hat einerseits den Nachteil, dass Geschwindigkeitserhöhungen viel Energie brauchen, aber andererseits den Vorteil, dass der Geschwindigkeitserhalt dank der Masse recht stabil ist. Ein Personenzug braucht lediglich 4-6‰ Neigung um seine Geschwindigkeit ohne Traktionsenergie zu halten. Diesen Umstand macht sich der professionelle Lokführer zunutze, indem er die Topografie einer Strecke ausnützt. Statt mit der maximalen Geschwindigkeit zu fahren, kombiniert er das Gelände mit der vorhandenen Zeitreserve und schaltet die Traktionsenergie so oft wie möglich aus. Diese Art zu fahren nennt sich ESF: Energiesparende Fahrweise. Denn Energie wird am effektivsten gespart, wenn sie gar nicht gebraucht wird. Obwohl moderne Lokomotiven und Triebzüge elektrische Bremsen besitzen, um wenigstens einen Teil der Energie wieder zurückzuspeisen, wird aber trotz Rekuperation mindestens die Hälfte der kinetischen Energie vernichtet. Zwar bieten moderne Loks und Triebzüge hohe Wirkungsgrade bei der Rekuperation, doch in der Praxis kann dieses Potenzial nur beschränkt ausgenützt werden. In vielen Fällen ist der ergänzende Einsatz der Druckluftbremse unumgänglich.

Unterschiedlicher Energieverbrauch je nach Fahrweise

Die Grafik 1 zeigt die Auswirkungen von unterschiedlichen Informationen zur Fahrweise und deren Energieeinsparung. Zum besseren Verständnis wird die Problematik mit einer Velofahrt erklärt; das Prinzip bleibt dasselbe.

Ein Velo fährt von A nach B. Die Strecke soll in 10 Minuten zurückgelegt werden. Die Zeit ist grosszügig bemessen und kann mit Erfahrung energieschonend zurückgelegt werden.

Nun gibt es einen Konflikt in B und das Velo soll den Punkt B erst 2 Minuten später durchfahren (9:42); ansonsten droht ein ungewollter Halt bei B.

Vmax: Bei maximaler Geschwindigkeit wird viel Energie verbraucht und der Punkt B wird zu früh erreicht. Dies gilt für den Regelbetrieb bei genügend Zeit oder auch bei einem Konflikt in B. Die gesamte kinetische Energie wird durch die Bremsung in B zum grossen Teil vernichtet. Das Anfahren aus 0 km/h in B braucht zusätzlich viel Energie.

AdL-Lenkung: AdL verhindert den energieintensiven Halt in B, indem es eine reduzierte, fixe Geschwindigkeit vorgibt (Vopt, ECO etc.). Der Halt wird zwar verhindert, es braucht aber immer noch sehr viel Energie, um die Steigungen mit einer fixen Geschwindigkeit zu fahren. Bergab muss gebremst und bergauf muss viel Energie investiert werden, um die Geschwindigkeit konstant zu halten.

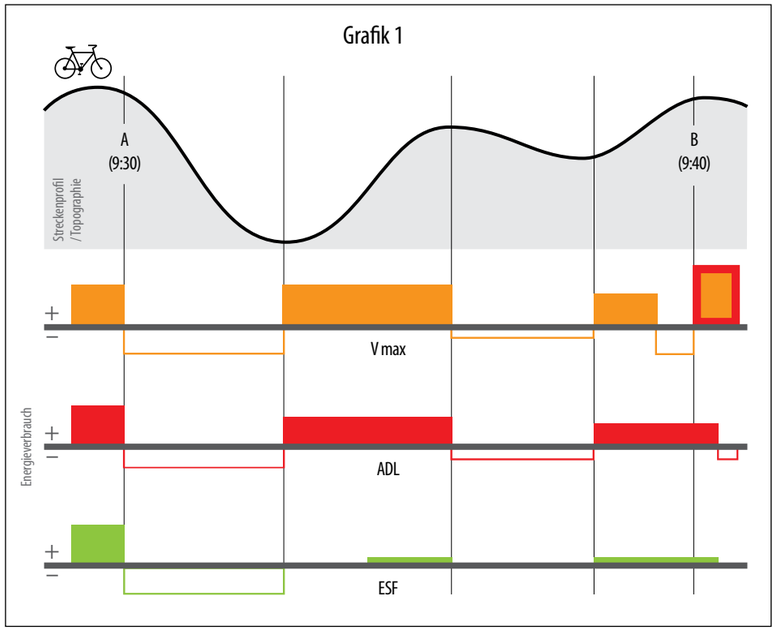
Man kann sich unschwer vorstellen, dass der Velofahrer trotz reduzierter Geschwindigkeit nicht allzu erholt in B vorbeifährt; für eine schonende Fahrweise fehlen ihm die relevanten Informationen.

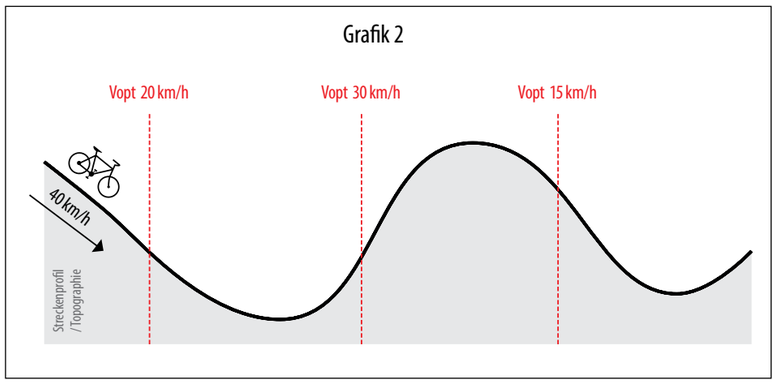
ESF: Für ein optimales Fahrverhalten sind zwei Faktoren entscheidend: Zeit und Topografie. Wie viel Zeit hat der Velofahrer, um die Strecke zurückzulegen, und wie kann er das Gelände optimal ausnützen, sodass er so wenig als nötig pedalen muss? Mit der Information: *Durchfahrt in B mit 9:42* wird er es zuerst bergab so schnell als erlaubt rollen lassen, mit Anlauf wieder den Berg hoch, ausrollen lassen, so spät als möglich wieder leicht pedalen, danach wieder rollen lassen und die Schlusssteigung wieder leicht in die Pedale steigen. Mit den richtigen Informationen und ein bisschen Erfahrung verbraucht der Velofahrer mit der ESF-Fahrweise nur einen Bruchteil der Energie verglichen mit AdL.

Für ein optimales Fahrverhalten sind zwei Faktoren entscheidend: Zeit und Topographie.

ESF ist die Fahrweise des gut ausgebildeten Lokführers, der profunde Kenntnisse der Strecken und der Züge vor, hinter und neben ihm besitzt und damit auch im Regelbetrieb Konflikte, sprich: ungewollte Halte, vermeidet.

Die Teilinformationen von AdL geben dem Lokführer keine Übersicht über die Betriebslage und verhindern somit die energiesparende Fahrweise, da er ungeachtet der Topografie eine fixe Geschwindigkeit fahren soll. Oft wechselt während einer AdL-Lenkung die Geschwindigkeitsvorgabe mehrmals, da sich die Konfliktpunkte dynamisch ändern. Dies hat zur Folge, dass der Lokführer ohne Wissen um das Gesamtbild der Lage die Geschwindigkeiten seines Zugs mehrfach energieintensiv verändern muss. Im Beispiel der Grafik 2, wieder zum besseren Verständnis mit dem Velo, kann der Schwung, also die kinetische Energie, nicht ausgenützt werden, obwohl mit der nachfolgenden Steigung eine natürliche Möglichkeit bestanden hätte, die Durchfahrzeit optimal und energieneutral zu verlängern. Da die Topografie bei der AdL Lenkung nicht berücksichtigt wird, entstehen oftmals Situ-

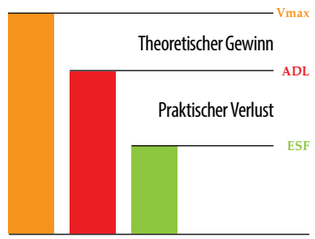




Die Grafiken sind rein proportionale Ansichten des Prinzips

ationen, die den Lokführer zu unprofessioneller Fahrweise zwingen.
Auch die AdL-Fahrempfehlung ECO ist höchst unökonomisch. Ohne ausserordentlichen Konflikt wird dem Lokführer eine fixe Geschwindigkeit empfohlen, wenn die Zeitreserve zwischen zwei Punkten so gross ist, dass nicht mit voller Geschwindigkeit gefahren werden muss (dies gehörte eigentlich zum Standardwissen eines Lokführers). Anstatt die Strecke mit ESF zu befahren, soll eine fixe Geschwindigkeit bergauf und bergab per Tempomat eingestellt werden. Ein energietechnischer Unsinn, der aber die Unlogik des Systems und eine grosse Unkenntnis der praktischen Fahrweise offenbart.

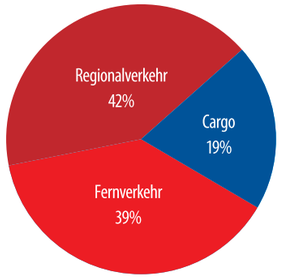
Grenzen des Systems
Zeit und Topografie: Obwohl für eine echte Energieeinsparung unerlässlich, wird AdL die Topografie einer Strecke nie im System berücksichtigen können, da dies für das IT-Programm viel zu komplex ist. Dieser Teil muss dem professionellen Lokführer überlassen werden. Das System soll lediglich notwendige Rahmeninformationen liefern, dass der Lokführer die Strecke bis zum Konflikt in der optimalen Zeit durchfahren soll.
Der Lokführer braucht für ESF die neue Durchfahrtszeit beim Konfliktpunkt und nicht eine Erweiterung von verwirrenden und zu interpretierenden Icons. Mittlerweile wird bei AdL-Lenkungen eine Zeit eingeblendet, nur hat diese überhaupt nichts mit der für den Lokführer rele-



Die Energiebilanz von ADL ist besser als von Vmax, aber ADL verhindert ESF.

vanten Durchfahrtszeit zu tun, sondern ist lediglich ein Betriebspunkt für das System. Zitat FAQ AdL: *Bis vor kurzem wurde bei der Ausgabe von Fahrempfehlungen zusammen mit der «Vopt» ein Betriebspunkt (BP) angezeigt. Diese BP-Angabe führte oft zu Verwirrung. Die BP-Bezeichnung zeigt das Ende der gesamten Optimierung an und nicht, bis wohin die Fahrempfehlung gültig ist. Während der Optimierung kann die Geschwindigkeit mehrmals wechseln. Seit Neustem wird der BP nur noch während der Lenkungsmeldung angezeigt und ist daher klarer von der «Vopt» getrennt.*

Die AdL-Techniker tun sich schwer mit einer für den Lokführer brauchbaren Durchfahrtszeit-Anzeige. Denn ein Betriebspunkt lässt sich überall in das System einspeisen, eine relevante Info über eine Durchfahrtszeit aber muss für den Lokführer umsetzbar definiert werden; also Mitte Bahnhof oder Einfahrsignal oder Ähnliches. Damit verringern sich aber die Berechnungsmöglichkeiten für das IT-System. Die Frage ist nur: Wofür ist AdL da, für das Funktionieren des Systems als Selbstzweck oder für die Energieeinsparung?



Während der Sitzung Anfang September wurde diese Frage von einem Vertreter der Sozialpartner indirekt gestellt: *Nach Ende einer AdL-Lenkung haben viele Lokführer die Gewissheit, dass sie mit relevanten Informationen ganz anders gefahren wären, nämlich energiesparender. Ist für die Disponenten nicht auch ein anderes Kriterium ausschlaggebend, nämlich die Zuglaufoptimierung?* Also: Liegt der Fokus von AdL auf einem flüssigen Verkehr im Schienennetz oder auf der Energieeinsparung?
Man war erfreut über den Hinweis auf einen anderen Verwendungszweck, den man kommunikativ offenbar nur noch aufbereiten muss, um das System wieder rechtfertigen zu können: Wenn AdL keine oder nur marginal Energie spart, dient es wenigstens der Zuglaufoptimierung.
Nur, wozu dient die Zuglaufoptimierung? Der Pünktlichkeit? Welchen Beweis kann AdL antreten, dass die Züge ohne AdL-Lenkung unpünktlicher ankommen?
Kommt ein IC von Zürich nach Bern mit AdL pünktlicher an, weil er mit Schleichgeschwindigkeit einen Halt vermeidet?

«Empfehlung»
Die AdL-Lenkungen verstehen sich als «Empfehlungen», nicht als Befehle. Dies hat den Vorteil, dass für sicherheitsgefährdende «Empfehlungen» keine Verantwortung übernommen werden muss. Es ist keine Ausnahme, dass die AdL-Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeiten über den erlaubten Geschwindigkeiten der Signale, Bahnhöfe, Strecken, Langsamfahrstellen etc. liegt. Der Lokführer muss interpretieren, interagieren und notfalls die AdL-Empfehlung ignorieren. Natürlich bezog der Lokführer die maximale Geschwindigkeit schon vorher aus verschiedenen Quellen, manchmal befindet sich ein Zug in verschiedenen Geschwindigkeitszonen: Zugschluss noch in der Kurve 90 km/h, Zugmitte auf der Strecke 120 km/h und Zugspitze bald schon auf dem Bahnhofseinfahrsignal 70 km/h. Ist die AdL-Empfehlung also nur eine weitere Information, die interpretiert werden muss? Die Antwort ist: Ja; aber: Vorhin haben wir mit vier Bällen jongliert, AdL ist ein Ball mehr und das Risiko einer Fehlinterpretation erhöht sich dementsprechend. Das BAV schreibt nach dem Unfall in Granges-Marnand vor, dass dem Lokführer im Führerstand keine weiteren Ablenkungen aufgenötigt werden dürfen; im Sinne der Sicherheit. AdL verlangt aber vom Lokführer eine weitere Interpretation. Die zu interpretierenden Ablenkungen als Empfehlungen zu tarnen, schützt nur die Verantwortlichen auf Kosten der Lokführer.
An der Sitzung wurde zur Verteidigung vorgebracht, dass in letzter Zeit keine sicherheitsrelevanten Meldungen vom Lokpersonal eingereicht wurden. Das ist nachweislich falsch. Vor der Sitzung habe ich mir von fünf verschiedenen Lokführern

«Kommt halt drauf an, was man als sicherheitsrelevant betrachtet.»

zwölf sicherheitsgefährdende Meldungen im Monat August besorgt, inklusive der Antworten AdL. Darauf angesprochen, erhielt ich die lapidare Antwort: *«Kommt halt drauf an, was man als sicherheitsrelevant betrachtet.»*
Also galten Fahrempfehlungen über der erlaubten Geschwindigkeit für die Verantwortlichen bis anhin als unbedenklich, trotz Dutzender von ESI-Meldungen. Mittlerweile sollen die schlimmsten Fehler mit dem RCS-Release am 26.9.2016 behoben worden sein (bei Redaktionsschluss war noch keine Beurteilung möglich).

«Berechnungen»
Im Vergleich zur Fahrweise mit maximaler Geschwindigkeit spart AdL theoretisch tatsächlich Energie ein. Die reale Einsparung lässt sich aber nicht berechnen, da jeweils der Basiswert fehlt; man weiss nicht, wie sich der Lokführer ohne eine AdL-Lenkung verhalten hätte. Unterschiedliche Tonnenlasten, Loktypen und Topografie erschweren eine Berechnung zusätzlich. Deshalb beruhen die kommunizierten Einsparungen in Gigawattstunden pro Jahr auf Schätzungen.
2013 wurde in der Entwicklungsphase des IT-Projekts AdL folgende Prognose gestellt: ***Die Summe macht's.*** *(…) Ein vereinfachtes Zahlenbeispiel zeigt, in welchen Dimensionen mit Hilfe von AdL künftig Strom gespart werden kann. Ein Güterzug mit 1600 Tonnen Anhängelast benötigt zur Beschleunigung von 0 km/h auf 80 km/h eine Strommenge von rund 185 Kilowattstunden, wobei es sich bei der Lok im gewählten Beispiel um eine moderne Re 482 handelt. Der Verbrauch der Durchschnittsflotte – gerade im lastenintensiven Güterverkehr – liegt höher. Bei den geringeren Lasten und dem jüngeren Fahrzeugpark im Personenverkehr liegen die Zahlen entsprechend tiefer.*
Auf dem Netz der SBB verkehren im aktuellen Fahrplan täglich gut 9000 Züge. Gelingt es mit AdL, bei jedem fünften Zug einen nicht zwingend nötigen Halt zu verhindern, kommt jeden Tag eine enorme Summe an eingespartem Strom zusammen: nämlich gut 300 000 Kilowattstunden pro Tag (1800 verhinderte Zugshalte pro Tag × 185 Kilowattstunden). (…)

Man ging also davon aus, dass eine AdL-Steuerung bei jedem fünften Zug einen energieintensiven Halt verhindert, und nimmt als Durchschnittswert (!) einen 1600-Tonnen-Güterzug, der ohne AdL-Meldung immer anhalten und nach dem Halt immer wieder auf 80 km/h beschleunigen muss. Ferner geht man davon aus, dass jeder Lokführer immer mit der maximalen Geschwindigkeit fährt und Warnung zeigende Signale ignoriert bzw. nicht interpretieren kann. Die Einsparungen wurden 2013 somit auf ca. 110 GWh/Jahr prognostiziert.
Anfang 2016 folgte eine Analyse des Jahres 2015: ***Energieeffiziente Bahnproduktion – AdL:*** *(…) Im Jahr 2015 wurden aus den Betriebszentralen rund 525 000 AdL-Empfehlungen ausgegeben. Durch die angepasste Fahrweise des Lokpersonals konnten damit über 42 GWh Bahnstrom eingespart werden. (…)*
2015 wurden also 16% aller Züge gelenkt und man «rechnete» neu mit durchschnittlich 80 kWh pro AdL-Meldung (42 GWh geteilt durch 525 000 AdL-Meldungen). Bei dem erklärten Ziel von 20% aller Züge würde sich dieser Schätzwert auf 52 GWh erhöhen.
Ebenfalls im Januar 2016 dann folgende Meldung: ***Watt d'Or 2016: Prämierte SBB für das «Adaptive Lenkungssystem»:*** *(…) Das System liefert Fahrempfehlungen an die Lokführenden, damit diese ungeplante Stopps vor Haltesignalen vermeiden können. Die Züge fahren flüssiger, energieeffizienter und materialschonender. Dank AdL spart die SBB pro Jahr 72 Gigawattstunden Strom. (…)*
Die geschätzten Einsparungen sind innerhalb von wenigen Tagen um 30 Milliarden Wattstunden (*sic!*) erhöht worden.
Es gibt offensichtlich keine verbindlichen Berechnungen. Die Zahlen sind sehr, sehr optimierte Schätzungen aufgrund der

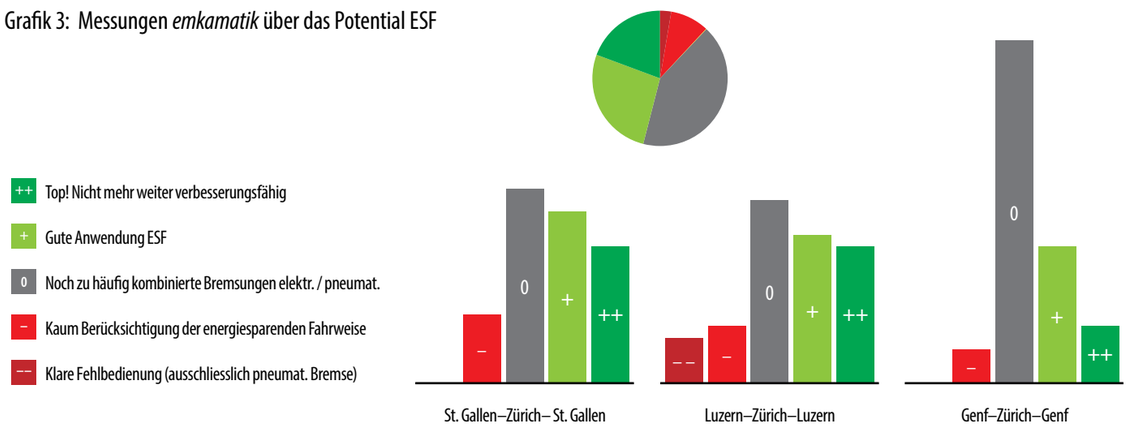
Es gibt offensichtlich keine verbindlichen Berechnungen.

Falschannahme, dass sich der Lokführer ohne AdL wie eine Roboter-Beta-Version verhält und nicht vorausschauend fährt (also Vmax–Bremsen–Vmax–Bremsen …). Für die interne und externe Akzeptanz ist ein Optimieren der Zahlen durchaus nachvollziehbar, aber sie entbehren jeder energieeinsparenden Logik.
Die Diskrepanz zwischen Aufwand und Ertrag des IT-Projekts AdL ist frappant. Auch in der Broschüre «ZF Operating» wurde gefeiert; rund 5 Millionen Franken soll AdL 2015 eingespart haben (auf Grundlage der fiktiven 42 GWh). Der Betrag versteht sich natürlich als Bruttogewinn; nicht berücksichtigt wurden die Kosten für die jährliche Bewirtschaftung des Projekts sowie der Personalaufwand.

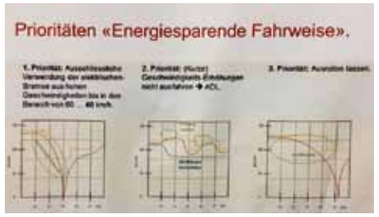
Messungen *emkamatik*
2009 untersuchte die Firma *emkamatik* den Energieverbrauch auf den Strecken von Zürich nach Genf, St. Gallen, Basel, Chur und Luzern. Die Messungen fanden im Regelbetrieb statt und waren für den Lokführer nicht feststellbar.
Nach über 200 gemessenen Zügen kam man zum Schluss, dass ESF ein enormes Potenzial für Energieeinsparung birgt. Bei den Zügen zwischen Luzern und Zürich wurden Werte zwischen 615 kWh und 842 kWh gemessen, also ein Einsparungspotenzial von bis zu 37%. Zwischen Lausanne und Bern immerhin 14% (141 kWh) und von Zürich nach St. Gallen 17% (220 kWh). Es wurde festgestellt, dass über die Hälfte des Lokpersonals noch Potenzial hat, den Energieverbrauch zu optimieren (Grafik 3). Würde dieses Potenzial ausgeschöpft werden – und nehmen wir an, dass mit konsequenter Anwendung von ESF täglich nur 50 kWh pro Zug eingespart werden könnten –, ergäbe dies einen Wert von sagenhaften 164,25 Milliarden Wh/Jahr (50 kWh × 9000 Züge/Tag × 365 Tage). Selbst wenn man das Ergebnis halbiert, da fast 50% des Lokpersonals ESF bereits fast optimal anwenden, erhält man immer noch eine stattliche Zahl.

Ausbildung ESF
Aber der Anteil der Lokführer, die konsequent mit ESF fahren, nimmt kontinuierlich ab. Schuld daran sind die modernen Fahrzeuge, die mit der Tempomat-Steuerung keine Grundkenntnisse über die Topografie mehr voraussetzen. Wer früher als Heizer mit den alten Lokomotiven ohne Tempomat keine profunden Kenntnisse des Geländes besass, büsste mit enormem Stress im Führerstand, da permanent Korrekturen vorgenommen werden mussten. ESF war damals eine Selbstverständlichkeit, auch wenn nicht unbedingt der Energieverbrauch im Fokus lag. Als Heizer wurde man von den gestandenen Lokführern oftmals zu einem Wettbewerb

Grafik 3: Messungen *emkamatik* über das Potential ESF



herausgefordert: Auf einer Strecke musste der Heizer z. B. zehnmal «den Langsamgang holen» (wenn der Lokführer 1,6 Kilometer lang weder die Traktion noch die Bremsen betätigt, erklingt ein intermittierender Warnton von der Lok). Pünktlichkeit war natürlich Voraussetzung.
Die Ausbildung heute ist – vor allem im Personenverkehr – viel zu kurz für ein profundes Kennenlernen der Topografie. Natürlich wird in der Theorie auf ESF



hingewiesen, vielleicht sogar einmal auf dem Simulator gezeigt, aber das genügt nicht. Die Lokführeranwärter im Personenverkehr werden darauf getrimmt, mit voller Geschwindigkeit zu fahren. Dies, und nichts anderes, wird an der abschliessenden Probefahrt geprüft. Das ist an und für sich nicht falsch, denn Pünktlichkeit und sicheres Fahrverhalten unter Vollbelastung sind wichtige Kriterien für die Beurteilung. Aber es verleitet die Lokführeranwärter zu einer Fokussierung auf die Prüfungsanforderungen, schliesslich will man die Ausbildung erfolgreich abschliessen. ESF ist eine komplett andere Fahrweise, die man unter dem Zeitdruck der Ausbildung nicht auch noch parallel lernen kann. Die Ausbildungslokführer würden ESF gerne ausführlicher vermitteln, aber auch sie stehen unter Zeitdruck. Die Ausbildung ist einfach zu kurz, um dieses Potenzial auszuschöpfen.
Wenn heute Lokführeranwärter zwecks Fahrpraxis mit den eingeteilten Lokführern zusammen die Touren fahren, fällt auf, dass die Meisten jede noch so kleine Geschwindigkeitsänderung am Tempomaten einstellen und immer mit der vollen Geschwindigkeit fahren. In Unkenntnis der regelmässigen Betriebslage geschieht es nicht selten, dass der Zug zum Stehen kommt, weil man zu früh Betriebspunkte anfährt.
Doch ESF ist nicht nur aus energietechnischen Überlegungen sinnvoll. Vor allem im Regionalverkehr können die Handlungen im Führerstand erheblich reduziert werden und der Lokführer fährt stressfreier und sicherer.
Auch im Kernbereich der Zürcher S-Bahn macht ein nach Prüfungsschema korrekt fahrender Lokführeranwärter doppelt bis dreifach so viele Handlungen (Tempomat, Beschleunigung oder Bremsung) wie ein Lokführer, der mit ESF fährt. Für diese stressfreie Fahrweise braucht es aber solide Kenntnisse der Topografie, der Fahrzeitreserve des jeweiligen Zuges und der Standardbetriebslage vor und hinter dem eigenen Zug.
In der Grafik 4 werden die Auswirkungen der unterschiedlichen Fahrweisen erläutert. Zwischen Luzern und Ebikon muss

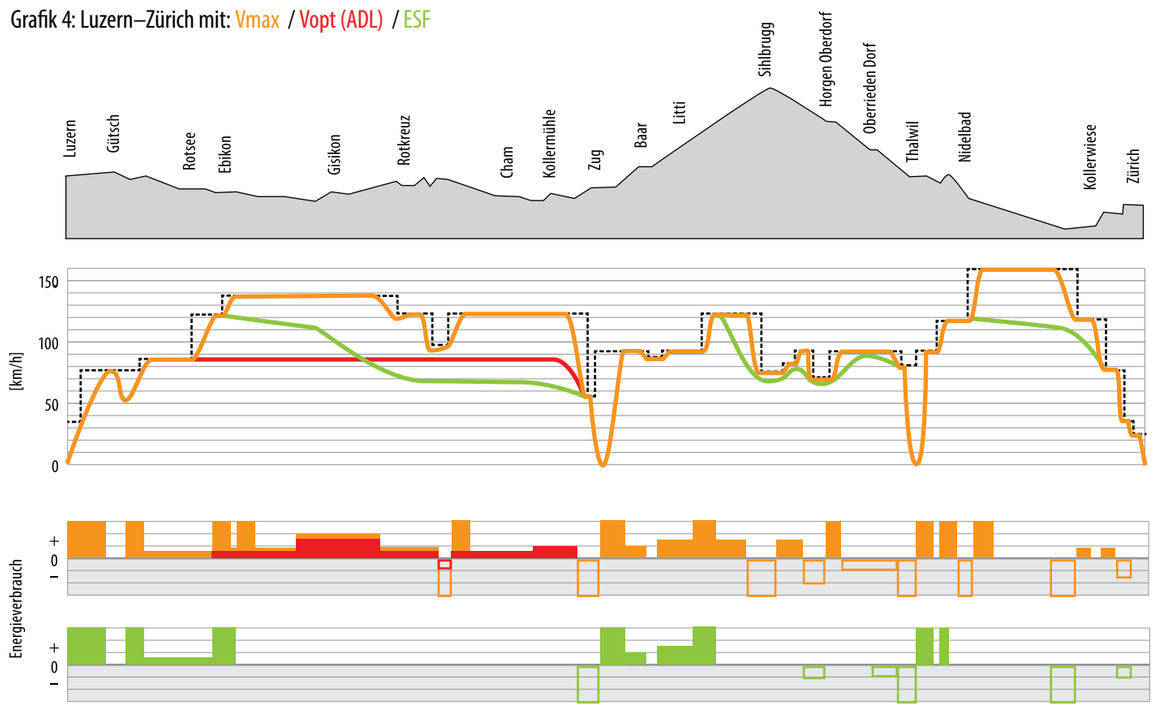
Die Ausbildung ist einfach zu kurz, um dieses Potential auszuschöpfen.

voll gefahren werden, damit der Kreuzungszug auf der Einspurstrecke beim Rotsee nicht blockiert wird. Zwischen Ebikon und Zug besteht eine grosse Zeitreserve, die mit ESF wesentlich energiesparender gefahren werden kann als mit AdL-ECO. Auch zwischen Zug und Zürich können enorm viele Handlungen eingespart werden, wenn man weiss, wo man die Traktion abschalten kann, und das Gelände optimal nutzt.
Es erstaunt, dass in die Ausbildung ESF nicht mehr Zeit investiert wird. Gerade für die angehenden Lokführer wäre es punkto Sicherheit ein Plus, und für die SBB würde sich diese Investition sehr schnell in Form von Energieeinsparung lohnen.

Die Akzeptanz von AdL beim Lokpersonal steht und fällt mit der Qualität der Informationen. Sollte das Energiesparen immer noch ein zentraler Bestandteil sein, müssen die IT-Ingenieure über die Bücher. Sollte die Zuglaufoptimierung, die Zuglaufverdichtung oder die Erleichterung für die Disponenten im Vordergrund stehen, wird AdL beim Lokpersonal nach und nach in die Irrelevanz abrutschen; im Personenverkehr schneller als bei Cargo. AdL hat durchaus Potenzial, aber auch seine Systemgrenzen. Komplexe Informationen sind meist viel besser per Funk zu vermitteln. Wie soll AdL z. B. folgende Meldung des Fahrdienstleiters an den Lokführer codieren: *«In X steht noch eine S-Bahn mit Türstörung. Verliere 2 Minuten bis X, dort machen wir eine Banane (Überholung); wenn du das Einfahrsignal von X auf Fahrt siehst, fahr bitte wieder so schnell es geht zu, hinter dir ist noch ein weiterer Schnellzug, der sonst gestaucht wird.»*
Der Lokführer kann mit einer solchen Information ein Optimum für den Zugfluss und die Energieeinsparung herausholen. Mit einer codierten Meldung von AdL – *Konflikt Vorzug, Vopt 40 km/h bis X; [Icon] Manuelle Zeitdisposition, [Icon] Türstörung* – spart er weder Energie noch Zeit.

Fazit
Im Gesamtpotenzial des Fahrbetriebs besitzt AdL nur eine kleine Relevanz bei der Energieeinsparung. Nach der Sitzung am 2.9.2016 wurde die Kommunikation umgehend geändert: nun liegt nicht mehr die Energieeinsparung im Zentrum des Projektes, sondern die Zuglaufoptimierung. Aber selbst dafür eignet sich das AdL-System nur bedingt; die Fahrdienstleiter und die Lokführer arbeiten mit mündlicher Kommunikation zusammen um Welten effektiver als AdL.
Wenn der SBB wirklich ernst ist mit dem Einsparen von Energie, liegt die Lösung in einer Kombination sämtlicher Potenziale: also eine umfassende Schulung von ESF, mündliche Vermittlung von komplexen Situationen weiterhin durch den Fahrdienstleiter oder Disponenten und einfachere Lenkungen durch ein überarbeitetes AdL, das die wesentlichen Informationen anzeigt und keine sicherheitsgefährdenden Empfehlungen gibt.
Das Hauptaugenmerk sollte auf die Ausbildung gelegt werden. Mit einem Bruchteil der Investitionen erhält sich die SBB ein professionelles Knowhow, das effektiv Energie spart und das sichere Fahren fördert.
Assistenzsysteme wie AdL werden den Lokführer noch lange nicht ersetzen. Der Hype um die führerlosen Züge – oder Vorstufen dazu wie AdL – ist vor allem ein Milliarden-Business für die Industrie. Wenn soviel Geld vorhanden ist, sollte man es besser in die *human resources* investieren; diese werden noch für Jahrzehnte die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb garantieren.

Grafik 4: Luzern–Zürich mit: Vmax / Vopt (ADL) / ESF



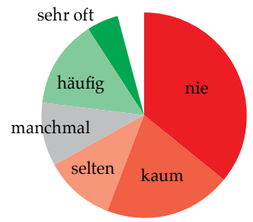
Anwenderumfrage AdL 2016

Im Juni 2016 wurde mittels Vollerhebung eine Anwenderbefragung durchgeführt. Die Umfrage soll nun erstmals empirisch fundierte Fakten über die Zufriedenheit mit AdL zeigen. ***Stephan Gut, Sektionspräsident Ostschweiz***

«Statistiken sind wie Bikinis. Was sie zeigen, ist vielsagend, aber was sie verbergen, ist das Entscheidende.» Aaron Levenstein, Ökonom

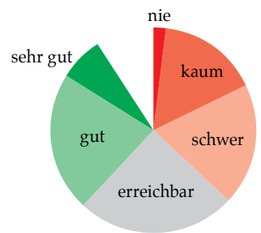
Versuchen wir ein paar Resultate kritisch zu hinterfragen. Es beginnt schon mit dem Intro: *«Die Herausforderungen liegen im Vertrauen, der Nachvollziehbarkeit und den Erwartungen bzw. fehlendem Hintergrundwissen über die Funktionsweise von AdL.»*
Der Schwerpunkt der Selbstkritik wird damit eindeutig auf die Kommunikation gelegt. Die für das Projekt schlechten Resultate haben gemäss Intro ihren Ursprung z. T. in den falschen Erwartungen und im Unverständnis des Lokpersonals.
Was wäre, wenn es umgekehrt ist: wenn vor allem die Lokführer, die das System verstehen, es nicht anwenden wollen, weil es Energie verschwendet?
Nachfolgend eine Auswahl der Fragen:

Frage: Nutzen Sie die Möglichkeit zur Rückfrage beim Disponenten, wenn Sie die AdL-Fahrempfehlung nicht nachvollziehen können?



Wann soll der Lokführer beim Disponenten rückfragen? Soll er sich während der Fahrt ablenken lassen? Oder wen kontaktiert er nach der Fahrt, und für welchen Zweck?

Frage: Ist es möglich, die erste ausgegebene Geschwindigkeit nach spätestens 1000 m mit ESF zu erreichen?



«…mit ESF zu erreichen» bedeutet elektrisch bremsen; also mindestens eine 50%-ige Vernichtung der kinetischen Energie. Die Weiterfahrt mit einer fixen Geschwindigkeit ist zudem energieintensiv. Hier wird fälschlicherweise suggeriert, dass AdL in dieser Form kompatibel mit ESF ist.

Wie viele AdL-Fahrempfehlungen erhalten Sie durchschnittlich pro Schicht (ganze Optimierungen, nicht einzelne Geschwindigkeitsempfehlungen)? Wie beurteilen Sie die Anzahl AdL-Fahrempfehlungen pro Schicht im Durchschnitt?

FE	zu wenig	gerade richtig	zu viel
0-2	49%	41%	9%
3-6	10%	43%	47%
7-9	3%	17%	80%
9+	2%	9%	89%

In den letzten 40 Arbeitstagen wurde ich insgesamt viermal von AdL gelenkt, plus eine HOT-Empfehlung. 40 Schichten bedeuten rund 10 000 km Fahrleistung. Dies macht bei ca. 4 Zügen pro Schicht durchschnittlich 0,1 Fahrempfehlungen.
Würde das System funktionieren, müsste ich «zu wenig» ankreuzen. Da es aber vier- von viermal nicht funktioniert hat (zweimal Halt trotz AdL-Lenkung; einmal AdL-Cancel im Bremsprozess und einmal permanente energieintensive Geschwindigkeitsänderungen), waren für mich auch diese wenigen AdL-Lenkungen nur eine Ablenkung ohne Nutzen. Was kreuze ich nun an? Und wie wird «zu wenig / zu viel» interpretiert?

Wichtigste Erkenntnisse:
5. Die Funktionsweise von AdL ist den Lokführern nicht bekannt.
Die energiesparende Fahrweise ESF ist den AdL-Verantwortlichen nicht bekannt; das ist das Problem.
6. Die Funktionsweise und der Nutzen von AdL-Eco werden nicht erkannt/akzeptiert.
AdL-ECO wird erkannt und deshalb nicht akzeptiert.
11. Lokführer mit weniger Berufserfahrung schätzen AdL-Lenkungen mehr also diejenigen mit langer (>20 Jahre) Berufserfahrung.
Exakte Analyse; siehe Artikel links, Kapitel: Ausbildung ESF. Dienstältere Lokführer haben professionelles ESF gelernt und können den Wert von AdL eher besser einschätzen. Die bequeme Interpretation, dass ältere Lokführer mit neuen Technologien mehr Mühe haben, ist falsch. Die Nichtakzeptanz liegt im Wissen.

WELLNESS HIT
AM THUNERSEE IM BERNER OBERLAND

Spannen Sie aus und erleben Sie bei uns einige sorgenfreie und unvergessliche Tage.

Neu! Neu! Neu! «Panoramacard» inkl. GRATIS Regio-Bus bis Interlaken & weiteren attraktiven Vergünstigungen (Berge, See usw.).

1 Übernachtung Weekend CHF 175.– pro Person
(Sa bis So, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)

1 Übernachtung für nur CHF 165.– pro Person
(So bis Sa, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)

2 Übernachtungen für nur CHF 310.– pro Person

3 Übernachtungen für nur CHF 435.– (Dorfsicht) bzw.
CHF 465.– (Seesicht) pro Person im Doppelzimmer

7 Übernachtungen für nur CHF 899.– (Dorfsicht) bzw.
CHF 999.– (Seesicht) pro Person im Doppelzimmer

Im Angebot inklusive ist
- Welcome-Cüpli bei der Anreise
- Übernachtung im Doppelzimmer mit Bad/Dusche/WC, Bademantel, Haarfön, Balkon, Telefon, Radio und Flat-TV
- reichhaltiges **Frühstücksbuffet** (bis 10.30 Uhr)
- **4-Gang-Nachtessen** mit Menuwahl
- freier Eintritt in unsere **Wellness-Oase** mit Solbad (35°), Whirlpool, Kneippbad, Finnische Sauna, Bio-Sauna, Aroma-Dampfbad-Grotte, Erlebnis-Dusche, Aussen-Sauna, Hamambad, gediegene Ruheoase und Fitnessraum

Einzelzimmerzuschlag pro Nacht CHF 20.–
Kurtaxe pro Person & Nacht CHF 2.50

Ganzjahres Aussensprudelbad 35° & grosse Saunalandschaft

Angebot gültig für Aufenthalte bis 24. Dez. 2016 (Exklusiv allgemeine Feiertage!)

★★★★

SOLBADHOTEL
SIGRISWIL

Sigriswilstrasse 117
CH-3655 Sigriswil
Tel ++41 +33 252 25 25
Fax ++41 +33 252 25 00
info@solbadhotel.ch
www.solbadhotel.ch

Lokführerlose Züge bei Vollbahnen

Mit der medienwirksamen Ankündigung des SOB CEO Thomas Küchler, einen Probebetrieb mit führerlosen Zügen anzustreben, wurde viel Staub aufgewirbelt. *Hubert Giger, Präsident VSLF*

Südostbahn schafft den Lokführer ab

Kamera des autonomen Postautos hat versagt

Tödlicher Tesla-Unfall: Autopilot hielt Lastwagen-Anhänger für helles Schild

Einige Güterloks schauen am Gotthard vorerst in die Röhre

Bahnhof Hardbrücke nur beschränkt befahrbar

Zug entgleist, Gleis kaputt – Bahnverkehr gestört

BLS-Loks mit Problemen im Gotthard-Basistunnel

Zum Glück waren in diesem Zug keine Passagiere

Teststrecke für führerlose Züge

Zwei Menschen sind unter einen Zug geraten

Ein Ausschnitt von Presseartikeln in der Zeitspanne von wenigen Tagen

An allen Ecken waren sofort Eisenbahnspezialisten zugegen, um ihren Kommentar über die Möglichkeit mit automatischen Zügen zum Besten zu geben. Die gleichzeitig stattfindende ImmoTrans in Berlin liess das Blut zusätzlich kochen: Endlich ist man Eisenbahnspezialist!

Dank vieler Sensoren und der Schienengebundenheit der Fahrzeuge scheint alles innert kurzer Zeit möglich. So viel Zukunftsglauben trifft man selten. Auf die eigentlichen Aspekte bezüglich selbstständig fahrender Eisenbahnfahrzeuge möchte ich nicht eingehen; gerne studieren wir zu gegebener Zeit die Vorschläge und Parameter für einen Versuchsbetrieb, sollten denn dereinst alle Verantwortlichkeiten mit dem BAV geklärt sein.

Viel interessanter waren die diversen Aussagen von Thomas Küchler und ihr Verhältnis zueinander:

- Der führerlose Zugsbetrieb soll helfen, dem Lokführermangel entgegenzuwirken.
- Der Beruf des Lokomotivführers wird immer anspruchsvoller, weshalb es zusehends schwierig wird, qualifiziertes Personal zu finden.
- Auf den automatisch verkehrenden Zügen ist doch ein Lokführer anwesend, der Zug fährt einfach allein.
- Somit können Lokführer mit einem tieferen Niveau eingestellt werden.
- Dank automatischer Züge erhöht sich die Streckenkapazität, da die Steuerung präziser fahren kann als der Lokführer.

Daraus kann geschlussfolgert werden, dass nicht der Lohn des Lokführers das Problem der Bahnen ist, sondern die erhöhten Ansprüche an den Beruf und folglich der Arbeitsmarkt. Dies bestätigt uns, dass aufgrund der laufend grösser werdenden Anforderungen an den Lokführerberuf die Forderung nach höherer Entlöhnung absolut realistisch und gerechtfertigt ist.

Wir können bestätigen, dass mit der vermehrten Einführung der diversen unterschiedlichen ETCS-Level-2-Systeme in der Schweiz die Anforderungen wie auch der Ausbildungsaufwand deutlich zugenommen haben. Auch die bevorstehende Einführung von ETCS Level 1 Ls führt zu neuen Vorschriften und Schulungen.

Eines haben Thomas Küchler und alle anderen Zukunftsforscher erreicht: Der Beruf des Lokführers wird in der Öffentlichkeit so wahrgenommen, dass es ihn schon sehr bald nicht mehr geben wird. Allein am Tag der Pressemitteilungen haben mich zwei Lokführeranwärter angerufen und nach meinem Rat gefragt, ob sie die Ausbildung nicht sofort abbrechen sollten, da der Beruf ohnehin keine Zukunft hat. Sollten junge Leute zum Lokführer motiviert werden – und wir brauchen noch viele gute Kolleginnen und Kollegen in der Zukunft –, empfiehlt es sich, Prioritäten zu setzen.

Automatic Train Operation

Automatisierungsgrade:
Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP)

Stufe 0: Auf Sicht (klassisch)

Stufe 1: manuelle Fahrt mit Zugbeeinflussung
- LF zuständig für Start, Stopp, Türsteuerungen.
- Gewisse Parameter der Fahrt können über eine Zugbeeinflussung geregelt werden.
- Stufe 1a: Zugbeeinflussung punktuell (an Signalen, ZUB)
- Stufe 1b: Zugbeeinflussung durchgehend (ETCS Level 2).

Stufe 2: halbautomatischer Zugbetrieb mit LF
- Fahrt vom Start bis Stopp vollautomatisch
- LF löst Start aus und für ist zuständig für Türsteuerung.
- Im Bedarfsfall kann er die Fahrsteuerung sofort übernehmen.

Stufe 3: begleiteter Fahrbetrieb ohne LF
- statt einer ständigen Kontrolle durch einen LF gibt es nur noch einen Zugbegleiter.
- Dieser ist für die Türsteuerung zuständig und kann über ein Notfall-Bedienfeld den Zug bewegen.

Stufe 4: vollautomatischer Betrieb ohne LF
- Kein Personal im Zug
- alle Operationen automatisiert
- Die Leitstelle kann in den Zugbetrieb eingreifen.

Ferrovita

Vermischte Meldungen

Schwebende Rüben

Technikgruppe VSLF

Neuerdings sind sogar die Eaos von SBB Cargo lärmsaniert. So fahren aktuell ganze Blockzüge mit Zuckerrüben beladener Eaos-Güterwagen mit hoher Geschwindigkeit durch die Stationen und zu hören ist praktisch nichts. Ein weiteres Argument für die Bahn, das leider viel zu wenig gehört wird.

Instruktion RABe 511

Urs Zwissig und Hubert Giger

Diesen Sommer erhielten wir die Fahrzeuginstruktion auf den S-Bahn- und Fernverkehrsfahrzeugen RABe 511 der Stadler AG. Dafür wurden zwei Arbeitstage zugeteilt.
Es war eine gute Instruktion mit genügend Zeit, um sich mit dem neuen Fahrzeugtyp vertraut zu machen. Vorbildhaft.

Langsamfahrstellen

Technikgruppe VSLF

Meldung von Langsamfahrstellen
Unkorrektheiten an signalisierten Langsamfahrstellen sind dem Fahrdienstleiter FDL und mit einer Lokführermeldung (ESQ) zu melden.
Da die Prüfungsexperten PEX die Kompetenz haben, Korrekturen an den Langsamfahrstellen direkt bei der Infrastruktur zu veranlassen, können Richtigstellungen auch beim PEX verlangt werden.

Aus dem Archiv

Hubert Giger

Erläuterungen zur Offerterstellung 2012 Regionalverkehr SBB
Auszug aus dem Schreiben der SBB Personenverkehr an die Besteller des Regionalverkehrs SBB:

Grosse Anstrengungen unternimmt der Bereich Zugführung (ZF) bei der Produktivitätssteigerung. Ziel ist es, einen möglichst grossen Teil der Lohnteuerung zu kompensieren, so dass dem Kunden nominal konstante Preise angeboten werden können. Die Erhöhung der Lenkzeit pro Person führt zu einer stärkeren Beanspruchung der Lokführer. Um das hohe Sicherheitsniveau zu halten und gesundheitsbedingte Ausfälle zu vermeiden, hat ZF eine verstärkte Führung und Betreuung der Lokführer eingeleitet. Die Reduktion der Führungsspanne führt zu einer leichten Erhöhung der Fertigungskosten (FGK).
Im achtseitigen Schreiben wurde das Lokpersonal doch bereits auf Seite 2 aufgeführt, noch vor den Instandhaltungskosten, Fahrzeugfixkosten und den Trassepreisen.
Die Erkenntnis, dass mehr Führung und Betreuung gegen stärkere Beanspruchung und daraus folgende gesundheitliche Ausfälle am Arbeitsplatz helfen, ist bemerkenswert.

Erweiterung der ALE

Vorstand VSLF

An der Vorstandssitzung der Autonomen Lokomotivführergewerkschaften Europas ALE vom 8. Oktober 2016 in italienischen Salerno wurde einstimmig die Aufnahme der Dänischen Eisenbahnergewerkschaft Dansk Jernbaneforbund (DJF) als neues Mitglied der ALE beschlossen. Wir heissen die Kollegen aus Dänemark in der ALE willkommen. In der ALE sind neu Lokführergewerkschaften aus 17 Ländern in Europa vereinigt.

Salez

Hubert Giger

Geistesgegenwart im Dienst
Der Lokführer der SOB S-Bahn, in dem am 13. August der Brandanschlag auf die Reisenden verübt wurde, fuhr geistesgegenwärtig mit dem Zug bis in den Bahnhof Salez (SG). Er stellte den Zug sogar so an den Perron, dass ein allfälliger Fahrzeugbrand nicht auf den Bahnhof übergreifen konnte. Gutes Personal mit Entscheidungsfähigkeit und der Bereitschaft, die Verantwortung dafür zu übernehmen, ist ein wichtiges Kapital für das Unternehmen.
Das Verhalten des Lokführers wurde sogar auf der Internetseite der Arbeitsgemeinschaft der öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten der Bundesrepublik Deutschland ARD positiv erwähnt.
http://www.fm1today.ch/der-angreifer-von-salez-sg-ist-tot/270436
http://www.tagesschau.de/ausland/angriff-zug-schweiz-105.html

Kommunikation

Technikgruppe VSLF

Ehrlichkeit und Transparenz sind sicher hehre Werte. Doch manchmal wäre es besser, der Fantasie den einen oder anderen kleinen Spielraum offenzulassen …

Eisenbahnalltag

Guido Schmidiger

Erbauliches aus dem Eisenbahnalltag
Neulich führte ich, angestellt bei SBB Cargo National in Arbeitnehmerüberlassung, bei SBB Cargo International einen Zug der DB Cargo oder Schenker oder wie die gerade heissen mit zwei BoBos von SBB Cargo National, eine mit und eine ohne ETCS, nach Basel SBB RB. Der Auftrag lautete, die Lok ohne ETCS nach F22 und die mit ETCS nach G53 abzustellen. Bei der Einfahrt in Gleis F22 machte sich gerade ein Kollege bereit, einen Zug für SBB Cargo National zu führen. Einen 42xxx – nach Zugnummernschema ein internationaler Güterzug des Kombinierten Verkehrs. Dann wurde es kompliziert. Durfte mein Kollege gleich die Lokomotive benützen, die ich abstellen sollte? Nach drei Telefonaten und ein bisschen Musik hören in der Warteschlange konnte entschieden werden: Er darf.
Noch Fragen?
Eine Anmerkung sei jedoch noch erlaubt. Das Rad ist rund und die Spurweite beträgt 1435 mm.

Anschluss

Technikgruppe VSLF

Gleisanschluss als Verbindung zum Netz
Mit dem Beginn der Bauarbeiten für die Entflechtung des Verkehrs in Bern Wylerfeld hat der Wylerpark, wo SBB Personenverkehr beheimatet ist, seinen Gleisanschluss verloren.
Es bleibt zu hoffen, dass dies keine tiefere Symbolik hat und die Verwaltung nicht noch weniger Verbindung zum realen Bahnbetrieb hat.

Wankdorf

Technikgruppe VSLF

Wankdorf ist eine Haltestelle, kein Bahnhof. Somit ist keine Bahnhofsgeschwindigkeit möglich. Eisenbahnwissen ist schwer zu erwerben (Aushang in diversen Lokpersonalzimmern).

Bis an die Grenzen des Machbaren?

Wir sind zu teuer. Wir alle. Irgendwie. Seien wir nun Ärzte, Lehrer, Taxifahrer, Schichtarbeiter oder eben Lokführer. Als Arbeitnehmer ist man ein Kostenpunkt. Punkt. Der grossen Verlockung, da zu sparen, wird deshalb gerne nachgegeben. *Markus Leutwyler*

Dies passiert zum einen ganz direkt beim Lohn. Jungen Leuten muss man keinen hohen Lohn zahlen, sofern sie sich nichts anderes gewohnt sind. Das ist eine Logik, die ich immer wieder zu hören bekommen hatte. Erst durch den Vergleich mit anderen Lohnempfängern komme das ungute Gefühl auf. Das ist etwa so, wie man auch nicht genügend trinken müsste, wenn man sich nichts anderes gewohnt ist. Oder nicht genügend schlafen, vorausgesetzt, man wurde von klein auf übermüdet. Alles kein Problem also? Nicht ganz. Der hohe Personalunterbestand, mit dem die SBB momentan nach wie vor zu kämpfen hat, ist ganz wesentlich auf einen regelrechten Massenexodus von jungen Lokführerinnen und Lokführern zurückzuführen. Die zu tiefe Entlöhnung war der Hauptgrund für diese Flucht. Mittlerweile wurden die Löhne auf ein akzeptables Mass angepasst.
Der sogenannte «Spardruck» aber bleibt. Wir sind jetzt erst recht zu teuer. Also wird andernorts die Daumenklemme zugedreht. Mit dem letzten Fahrplanwechsel wurden etliche Touren verdichtet. Beispielsweise stehen einem Lokführer nach über einer Stunde S-Bahn-Fahrt in Ziegelbrücke teilweise gerade mal vier Minuten zur Verfügung, um die S2 zu wenden. Anschliessend folgen 1 h 20 im S-Bahn-Betrieb, ein kurzes Wenden, eine Fahrt nach Meilen und dann wieder zurück nach Zürich. Auch fahren wir regelmässig sehr lange Touren von über 630 Minuten Schichtdauer.
Das ist nicht illegal. «Wir dürfen das», bekommt man deshalb ab und zu zu hören. Gesetze sind in der Regel grosszügig ausgelegt. Die Einschränkungen durch den Staat sollen nicht die unternehmerische Freiheit gefährden.
Theoretisch wäre es erlaubt, bei sich zu Hause ab 7 Uhr den Rasen zu mähen, von 8 Uhr bis 12 Uhr Klarinette zu üben und von 13 Uhr bis 20 Uhr mit dem Spitzmeissel das Bad zu renovieren. Das dürfte man. Ob es sinnvoll ist, sich so zu verhalten, ist eine ganz andere Frage.
Entsprechend frage ich mich, wie nachhaltig es ist, das Lokpersonal bis zum Äussersten auszupressen. Dies hat Auswirkungen. Sie sind vielleicht nicht von heute auf morgen sichtbar. So wie sich ein verärgerter Nachbar möglicherweise auch nicht sofort meldet. Die Auswirkungen fressen sich langsam, aber stetig ins System. Aufgefallen ist mir, dass «WC-Besuch» auf den zweiten Platz der Verspätungsursachen gerutscht ist (ErZu-Meldungen). Früher haben die Wendezeiten dieses menschliche Bedürfnis gestattet. Heute muss der WC-Besuch mit einer verspäteten Abfahrt erkauft werden. Doch der Preis dürfte noch viel höher sein. Wer sich nicht perfekt gegen diesen Druck abschirmen kann, leidet unter Stress. Und dieser macht krank und unzufrieden. Bald wird mit der Personalumfrage 2016 ein weiterer Punkt auf der Fieberkurve gemalt. Wohin kommt er zu liegen?
Inakzeptabel wird es, wenn der Druck so gross wird, dass es nicht mehr möglich ist, die Arbeit hundertprozentig sorgfältig und korrekt auszuführen. Sind wir an diesem Punkt angelangt? Das weiss niemand. Gross ist jeweils die Betroffenheit, wenn ein Unfall passiert. Und bei den nachfolgenden Analysen kommt der eine oder andere Missstand ans Licht. Das ist zu spät.
Wir alle sind zu teuer, das habe ich gesagt. Warum hinterfragt niemand dieses Dogma? Qualität hat ihren Preis. Wer nicht bereit ist, diesen zu zahlen, soll auf das Produkt verzichten. Denn halbe Sachen können wir uns nicht leisten.

Fehlende Abfahrsperre und die Gefahren für unsere Reisenden

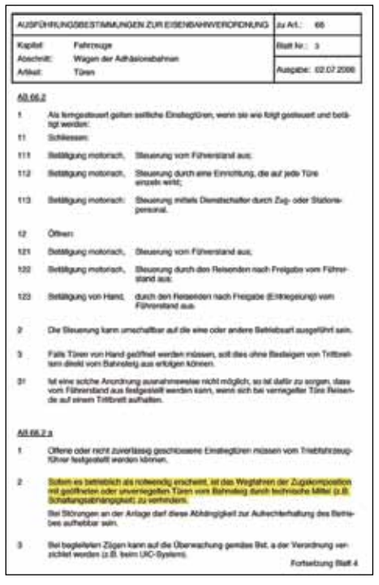
Gemäss der Zeitschrift «K-Tipp» vom 5. Oktober 2016 hat es wiederholt gefährliche Situationen gegeben, in denen Züge trotz offener Aussentüren abgefahren sind. *Hubert Giger, Präsident VSLF*

Betroffen waren die EW-III-Wagen, mit welchen eine Abfahrt mit offenen Türen möglich ist, da keine Wegfahrsperre aktiv wird. Auch bei der SBB sind im Fernverkehr noch mehrere Zugstypen ohne automatische Wegfahrsperre unterwegs, so zum Beispiel die ICN- und IC2000-Züge.
Der «K-Tipp» stellte fest, dass Züge ohne Wegfahrsperren mit dem Segen des Bundesamtes für Verkehr BAV unterwegs sind. Gemäss BAV ist es Sache der Bahnunternehmungen, die Sicherheit ihrer Fahrzeuge einzuschätzen und die notwendigen Verbesserungen anzustossen.

Parallelen zum Fall Wimmis vom Herbst 2013
Am Donnerstag, dem 4. Juni 2009, kam es in Wimmis BE bei einem Zug der BLS AG zu einem Personenunfall. Bei der Zugsabfahrt wurde eine Frau beim Aussteigen eingeklemmt und einige Meter mitgeschleift. Die Frau erlitt verschiedene Verletzungen. Die Ausstiegstüre befand sich ausserhalb des Perronbereichs.
Informationen: www.vslf.com
> INFO > Personenunfall Wimmis

Der VSLF hatte bereits damals öffentlich und vor Gericht bemängelt, dass die zur Erhöhung der Sicherheit eingebaute Abfahrsperre bei offenen Türen bei den Fahrzeugen vom Typ RABe 535 «Lötschberger» ausgeschaltet war, was nach unserer Auffassung den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (EBV) widerspricht. Diese Abfahrsperren sind bei S-Bahn und Interregio-Fahrzeugen bei der SBB AG seit Jahren Standard und verhindern solche Unfälle.
Wohlverstanden geht es im Gegensatz zu den vom «K-Tipp» erwähnten Fällen mit Fahrzeugen OHNE Abfahrsperre beim Fall Wimmis um «Lötschberger»-Fahrzeuge MIT eingebauter Abfahrsperre, welche durch die Unternehmung ausgeschaltet wurde. Also um absichtlich ausgeschaltete Sicherheitseinrichtungen. Dies wird vom BAV offenbar bewusst geduldet. Das zusätzliche Sicherheitsrisiko wird dem Lokpersonal übertragen, in dem Wissen von möglichen Fehlhandlungen und somit Gefahren für die Reisenden.

Verantwortlichkeiten
Die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung AB-EBV werden vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK herausgegeben. Erarbeitet hat sie wahrscheinlich nicht das UVEK, sondern die «Spezialisten» der entsprechenden Bundesämter.
Die Ausführung und Überwachung der AB-EBV liegt wohl beim BAV. Die Verantwortung dafür wird vom BAV offiziell den Eisenbahnverkehrsunternehmungen EVU übertragen. Die Bahnen haben somit nicht nur die Verantwortung für die Sicherheit, sondern auch für den Sparauftrag der Eigner und Aktionäre. Diese diametralen Zielvorgaben sind eklatant. Ein klassischer Fall für eine Aufsichtsbehörde, aktiv zu werden und klare Schranken zu setzen.
Wer sich der zusätzlichen Verantwortung und der Gefahr für den Bahnverkehr nicht entziehen kann, ist das Personal am Schluss dieser Kette der Weiterreichung: der Lokführer. Für dessen Schutz wurde aber die Abfahrsperre eigentlich eingebaut und sollte, wie in der AB-EBV vorgesehen, auch eingeschaltet sein.
Immerhin dürfen wir Lokführer auf unsere tägliche Arbeit stolz sein.



AUSFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN ZUR EISENBAHNVERORDNUNG		zu Art.: 66
Kapitel: Fahrzeuge Abschnitt: Wagen der Adhäsionsbahnen Artikel: Türen		Blatt Nr.: 3 Ausgabe: 02.07.2006

AB 66.2

1 Als ferngesteuert gelten seitliche Einstiegtüren, wenn sie wie folgt gesteuert und betätigt werden:

11 Schliessen:

111 Betätigung motorisch, Steuerung vom Führerstand aus;

112 Betätigung motorisch, Steuerung durch eine Einrichtung, die auf jede Türe einzeln wirkt;

113 Betätigung motorisch: Steuerung mittels Dreitschalter durch Zug- oder Stationspersonal.

12 Öffnen:

121 Betätigung motorisch, Steuerung vom Führerstand aus;

122 Betätigung motorisch, Steuerung durch den Reisenden nach Freigabe vom Führerstand aus;

123 Betätigung von Hand, durch den Reisenden nach Freigabe (Entriegelung) vom Führerstand aus.

2 Die Steuerung kann umschaltbar auf die eine oder andere Betriebsart ausgeführt sein.

3 Falls Türen von Hand geöffnet werden müssen, soll das ohne Besteigen von Trittbrettern direkt vom Bahnsteig aus erfolgen können.

31 Ist eine solche Anordnung ausnahmsweise nicht möglich, so ist dafür zu sorgen, dass vom Führerstand aus freigestellt werden kann, wenn sich bei verriegelter Türe Reisende auf einem Trittbrett aufhalten.

AB 66.2 a

1 Offene oder nicht zuverlässig geschlossene Einstiegtüren müssen vom Triebfahrzeugführer festgestellt werden können.

2 Sofern es betrieblich als notwendig erscheint, ist das Wegfahren der Zugskomposition mit geöffneten oder unverriegelten Türen vom Bahnsteig durch technische Mittel (z.B. Schaltungsabhängigkeit) zu verhindern.

Bei Störungen an der Anlage darf diese Abhängigkeit zur Aufrechterhaltung des Betriebes aufhebbar sein.

3 Bei begleiteten Zügen kann auf die Überwachung gemäss Bst. a der Verordnung verzichtet werden (z.B. beim UIC-System).

Fortsetzung Blatt 4

Abfahrsperre der Fahrzeuge:
Laut Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (EBV) Art. 66.2 Ziff. 2 ist eine Abfahrsperre, also eine technische Verhinderung, dass der Lokführer bei offenen Türen und roter Kontrolllampe abfahren kann, vorzusehen, wenn es betrieblich notwendig erscheint.

Eine solche Fahrsperre ist bei den RABe 535 «Lötschberger», wie bei allen neuen Fahrzeugen für den unbegleiteten Betrieb, ab Werk vorhanden. Diese Abfahrsperre ist jedoch zum Zeitpunkt des Unfalls bei den RABe 535 «Lötschberger» von der BLS AG ausser Betrieb genommen worden.

Beilage 2: AB-EBV
Der VSLF fragte das BAV an, ob es betrieblich notwendig sei, bei fabrikneuen Fahrzeugen im Jahre 2008 im Kernbereich des S-Bahn-Systems Bern, im Einsatz als RegioExpress, mit extrem unübersichtlichen Perronanlagen im Bahnhof Bern, mit bis zu 248 m langen Zügen, eine bereits installierte Wegfahrsperre im Sinne der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung vorzuschreiben. Das BAV verwies bezüglich der Verantwortung für diesen Entscheid auf die Bahnunternehmungen.

Beilage 3: Briefe VSLF / BAV
Solche Abfahrsperren sind Sicherheitseinrichtungen, welche den Lokführer vor Fehlhandlungen schützen. Sie sind im heutigen Eisenbahnverkehr bei der Selbstabfahrt durch das Lokpersonal als unverzichtbar einzustufen.
Abfahrsperren sind bei S-Bahn- und RegioExpress-Fahrzeugen der SBB AG seit Jahren Standard.
Aufgrund der offenbar häufigen Türstörungen mit den Fahrzeugen RABe 535 «Lötschberger» wie auch den RABe 525 NINA scheint es für die BLS AG von Vorteil gewesen zu sein, die Fahrsperre auszuschalten. Auf die diversen Türstörungen wird im Abschnitt Meldungen von BLS Lokführer eingegangen.

Bundesamt für Verkehr BAV
Postfach 3000 Bern

Zürich, den 18. Juni 2013

Wegfahrsperre von Zugskompositionen (AB EBV) / Auslegung der Vorschrift im Bezug auf die RABe 535 (Lötschberger) der BLS AG

Sehr geehrter Damen und Herren

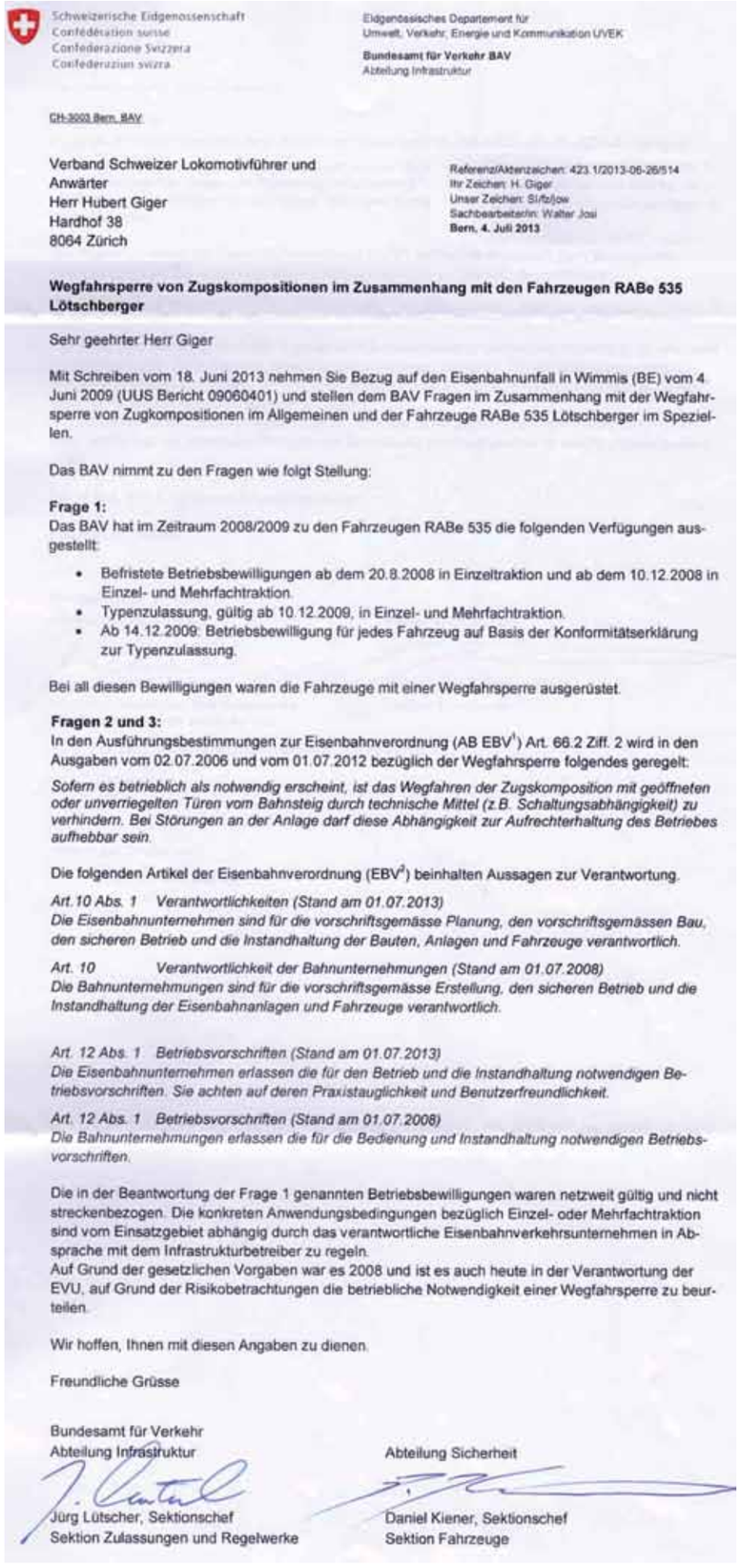
Am 4. Juni 2009 ereignete sich ein Eisenbahnunfall in Wimmis (BE) (UUS Bericht 09060401). Bezüglich des Unfallherganges wurde u.a. in unserem Auftrag durch das Obergericht des Kantons Bern, Strafabteilung, 2. Strafkammer, fragen an die Schweizerische Unfallstelle SUST gestellt. Ein der Fragen betrifft die Abfahrsperre auf den am Unfall beteiligten Fahrzeugen RABe 535 der BLS AG.

Laut Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung vom 2.7.2006 ist unter Art. 66 AB 66.2a Punkt 2 aufgeführt, Zitat: *«Sofern es betrieblich als notwendig erscheint, ist das Wegfahren der Zugskomposition mit geöffneten oder unverriegelten Türen vom Bahnsteig durch technische Mittel (z.B. Schaltungsabhängigkeit) zu verhindern.»*
Die RABe 535 waren nach Angaben der SUST ab Werk mit einer Abfahrsperre ausgerüstet. Diese wurde jedoch wirkungslos gemacht.

Fragen:
1. Hat das BAV die Inbetriebnahme der Fahrzeuge RABe 535 in den Jahren 2008/09 mit wirkungsloser Abfahrsperre zugelassen?
2. Ist es betrieblich notwendig, bei fabrikneuen Fahrzeugen im Jahre 2008 im Kernbereich des S-Bahn Systems Bern, im Einsatz als Regio-Express, mit extrem unübersichtlichen Perronanlagen im Bahnhof Bern, mit bis zu 248m langen Zügen, eine installierte Wegfahrsperre im Sinne der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung vorzuschreiben?
3. Bei welchen Betriebssituation bei den Schweizer Bahnen sind im Bezug auf die Abfahrsperre nach Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung aus Sicht des BAV die betriebliche Notwendigkeit nicht gegeben? Beinhalt die betriebliche Nichtnotwendigkeit einer Wegfahrsperre auch den Regio-Express Verkehr im Bereich der S-Bahn Bern?

Besten Dank für die Beantwortung der Fragen. Für Fragen Ihrerseits stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Hubert Giger Präsident VSLF



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Infrastruktur

CH-3003 Bern, BAV

Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter
Herr Hubert Giger
Hardhof 38
8064 Zürich

Referenz/Aktenzeichen: 423.1/2013-06-26/514
Ihr Zeichen: H. Giger
Unser Zeichen: Sifb/jow
Sachbearbeiterin: Walter Josi
Bern, 4. Juli 2013

Wegfahrsperre von Zugskompositionen im Zusammenhang mit den Fahrzeugen RABe 535 Lötschberger

Sehr geehrter Herr Giger

Mit Schreiben vom 18. Juni 2013 nehmen Sie Bezug auf den Eisenbahnunfall in Wimmis (BE) vom 4. Juni 2009 (UUS Bericht 09060401) und stellen dem BAV Fragen im Zusammenhang mit der Wegfahrsperre von Zugkompositionen im Allgemeinen und der Fahrzeuge RABe 535 Lötschberger im Speziellen.

Das BAV nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung:

Frage 1:
Das BAV hat im Zeitraum 2008/2009 zu den Fahrzeugen RABe 535 die folgenden Verfügungen ausgestellt:

- Befristete Betriebsbewilligungen ab dem 20.8.2008 in Einzeltraktion und ab dem 10.12.2008 in Einzel- und Mehrfachtraktion.
- Typenzulassung, gültig ab 10.12.2009, in Einzel- und Mehrfachtraktion.
- Ab 14.12.2009: Betriebsbewilligung für jedes Fahrzeug auf Basis der Konformitätserklärung zur Typenzulassung.

Bei all diesen Bewilligungen waren die Fahrzeuge mit einer Wegfahrsperre ausgerüstet.

Fragen 2 und 3:
In den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB EBV[1]) Art. 66.2 Ziff. 2 wird in den Ausgaben vom 02.07.2006 und vom 01.07.2012 bezüglich der Wegfahrsperre folgendes geregelt:

Sofern es betrieblich als notwendig erscheint, ist das Wegfahren der Zugskomposition mit geöffneten oder unverriegelten Türen vom Bahnsteig durch technische Mittel (z.B. Schaltungsabhängigkeit) zu verhindern. Bei Störungen an der Anlage darf diese Abhängigkeit zur Aufrechterhaltung des Betriebes aufhebbar sein.

Die folgenden Artikel der Eisenbahnverordnung (EBV[2]) beinhalten Aussagen zur Verantwortung.

Art.10 Abs. 1 Verantwortlichkeiten (Stand am 01.07.2013)
Die Eisenbahnunternehmen sind für die vorschriftsgemässe Planung, den vorschriftsgemässen Bau, den sicheren Betrieb und die Instandhaltung der Bauten, Anlagen und Fahrzeuge verantwortlich.

Art. 10 Verantwortlichkeit der Bahnunternehmungen (Stand am 01.07.2008)
Die Bahnunternehmungen sind für die vorschriftsgemässe Erstellung, den sicheren Betrieb und die Instandhaltung der Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich.

Art. 12 Abs. 1 Betriebsvorschriften (Stand am 01.07.2013)
Die Eisenbahnunternehmen erlassen die für den Betrieb und die Instandhaltung notwendigen Betriebsvorschriften. Sie achten auf deren Praxistauglichkeit und Benutzerfreundlichkeit.

Art. 12 Abs. 1 Betriebsvorschriften (Stand am 01.07.2008)
Die Bahnunternehmungen erlassen die für die Bedienung und Instandhaltung notwendigen Betriebsvorschriften.

Die in der Beantwortung der Frage 1 genannten Betriebsbewilligungen waren netzweit gültig und nicht streckenbezogen. Die konkreten Anwendungsbedingungen bezüglich Einzel- oder Mehrfachtraktion sind vom Einsatzgebiet abhängig durch das verantwortliche Eisenbahnverkehrsunternehmen in Absprache mit dem Infrastrukturbetreiber zu regeln.
Auf Grund der gesetzlichen Vorgaben war es 2008 und ist es auch heute in der Verantwortung der EVU, auf Grund der Risikobetrachtungen die betriebliche Notwendigkeit einer Wegfahrsperre zu beurteilen.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Angaben zu dienen.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Infrastruktur

Jürg Lütscher, Sektionschef
Sektion Zulassungen und Regelwerke

Abteilung Sicherheit

Daniel Kiener, Sektionschef
Sektion Fahrzeuge

Untersuchungsbericht zum Unfall in Rafz ZH

Der SUST-Bericht enthält wichtige und sinnvolle Sicherheitsempfehlungen und Sicherheitshinweise. Wir haben einen Auszug des Berichts mit unseren Bemerkungen zusammengestellt. Ob dem Bericht auch Taten folgen, bleibt abzuwarten. Wir werden es beobachten. *Technikgruppe VSLF*

Schlussbericht der SUST (Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle) über die seitliche Kollision zwischen einem S-Bahn- und einem Interregio-Zug vom 20. Februar 2015 in Rafz (ZH).

3.2 Ursachen
[...] Die Untersuchung hat folgende Faktoren ermittelt, die einzeln oder in Verbindung miteinander zum Unfall beigetragen haben:
- Eine aussergewöhnliche Verkehrssituation aufgrund von Verspätungen.
- Die unterschiedliche Leuchtintensität von Signalen, die eine Verwechslung erleichterten.
- Das zufällige, zeitliche Zusammenfallen von Signalstellungen, die vom betreffenden Lokpersonal irrtümlich auf den eigenen Zug bezogen wurden.
- Das Vorhandensein schwieriger Beleuchtungsverhältnisse, die die Zuordnung der Signale erschwerte.
- Der selbstauferlegte Zeitdruck.

Signalstandort
1.7.1.3 Signalstandorte in Fahrtrichtung Schaffhausen
Die Hauptsignale sind jeweils je Gleis in unterschiedlich gestaffelter Distanz aufgestellt. [...] Ebenfalls vom gleichen Standort aus ist zwischen den beiden Signalen C4 und C5 in einer Entfernung von rund 530 m das Ausfahrsignal D93 sichtbar. Die Gleisabschnittsignale C4 und C5 sind links, das Ausfahrsignal D93 rechts vom jeweiligen Gleis aufgestellt.

1.11.7 Prozess Signalaufstellung
[...] Nach der Erstellung der Bauten vor Ort erfolgt eine Abnahme jedes Signals. Dazu werden die hauptsächlich auf der betroffenen Strecke verkehrenden EVU erneut eingeladen. Die Abnahme erfolgt unter Einsatz von Checklisten und wird protokolliert. [...]

2.3.2 Einflüsse bei der Signalinterpretation
2.3.2.1 Sicht auf die Signale für die S-Bahn
[...] Vom Abfahrtsort der S-Bahn aus konnten in gerader Blickrichtung nach vorne die grünen Lichter leicht als zugehörig zum befahrenen Gleis 4 betrachtet werden. Das für die S-Bahn nicht geltende Signal C5 wurde unabhängig vom angezeigten Signalbild mit deutlich höherer Lichtstärke gegenüber den anderen Lichtsignalen wahrgenommen. Das zog eine zwar beiläufige, aber stete Aufmerksamkeit der beiden Lokführer auf sich. [...]

3.1.4 Menschliche Faktoren
Das Gleisabschnittsignal C5 wurde mit deutlich höherer Leuchtintensität als die übrigen Signale wahrgenommen. [...]

4.1 Sicherheitsempfehlungen
4.1.6 Signalstandorte
[...] Bei der Signalaufstellung werden betriebliche Kriterien wie Zugfolgezeiten, ausnutzbare Gleislänge, Fahrzeiten, Gleisfreigabe usw. berücksichtigt. Signalaufstellungen sollen nur sekundär betrieblichen Bedürfnissen folgen und primär den Anforderungen der menschlichen Leistungsfähigkeit entsprechen. [...]

Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr

Spezialist/in öffentlicher Verkehr EFA

Arbeiten Sie in der Branche öV und möchten Ihre Berufskenntnisse von offizieller Seite anerkennen lassen?
Oder suchen Sie nach einer umfassenden Weiterbildung, um sich auf Fach- und Führungsaufgaben vorzubereiten?

Dann ist die Ausbildung zum/zur Spezialist/in öV mit eidg. Fachausweis genau das Richtige für Sie! Der nächste Lehrgang bei login, dem professionellen Partner für Berufsbildung in der Welt des Verkehrs, startet im September 2017 in Olten.

Melden Sie sich jetzt zur **Infoveranstaltung am 16.01.2017 oder 23.03.2017** an! Alle Informationen zur dreisemestrigen Weiterbildung finden Sie unter **www.login.org/spoev**

SBB CFF FFS · bls · Rhätische Bahn · VÖV UTP · login

4.1.6.2 Sicherheitsempfehlung Nr. 102
Das BAV sollte bei den Infrastrukturbetreibern den Prozess zur Bestimmung und Überprüfung der Signalstandorte daraufhin auditieren, ob alle Signale bei allen Sichtverhältnissen den Anforderungen an Sichtbarkeit, Zuordnung und Wahrnehmung der Leuchtintensität durch das Fahrpersonal genügen können.

Bemerkung VSLF:
Auslöser für den Zusammenstoss in Rafz war eine klassische Signalverwechslung. Wenn Signale nicht als Staffel auf einer Linie aufgestellt werden, fördert dies insbesondere bei schlechten Lichtverhältnissen Signalverwechslungen.
Das BAV und SBB Infrastruktur sind in der Verantwortung. Den EVU obliegt es, solche Anlagen, wie sie in Rafz vorhanden ist, abzulehnen. Wenn einmal eine neue Anlage in Betrieb ist, bewirken Meldungen des Lokpersonals nichts mehr.

Lokpersonal
1.11.8 Ausbildung zum Lokführer
Die Dauer der Ausbildung zum Lokführer bei SBB Personenverkehr dauert 46 Wochen (inkl. Ferien). Diese Zeit ist in 5 Phasen aufgeteilt. Die Ausbildung ist auf den Tag genau geplant und umfasst eine hohe Dichte an Informationsvermittlung. [...]

2.3.2.3 Zusammenarbeit im Führerstand
[...] Als der Lokführer in seiner (früheren) Ausbildung die Aufgaben zur Inbetriebnahme von Streckentriebfahrzeugen ausführte, war er bereits mehr als ein Jahr im Führerstand tätig und hatte schon an zwei Prüfungen seine Kenntnisse und Fähigkeiten unter Beweis stellen müssen. Entsprechend verfügte er zu diesem Ausbildungszeitpunkt über mehr Erfahrung als der Lokführer in Ausbildung nach rund zwei Monaten Praxiseinsatz haben konnte. Es besteht insofern eine Konstellation, wonach ein erfahrener Lokführer von einem Lokführer in Ausbildung mehr Erfahrung, Kenntnis und Sicherheit erwartet, als dieser sich bereits aneignen konnte. [...]
Der Lokführer in Ausbildung war für die Abfahrt nicht bereit. Er meldete dies dem Lokführer nicht klar. Im Gegenteil: Durch das umgehende Quittieren der Meldungen des Lokführers bezüglich des Abfahrtsprozesses suggerierte der Lokführer in Ausbildung unbewusst Bereitschaft und Aufmerksamkeit.

3.1.4 Menschliche Faktoren
[...] Das Melden von Signalen und Handlungen im Führerstand wurde nicht im Sinne einer gegenseitigen Kontrolle eingesetzt. In welcher Art sich die Beteiligten im Führerstand gegenseitig im Denken und Handeln beeinflussen, war ihnen nicht bewusst. [...]

4.1 Sicherheitsempfehlungen
4.1.1 Zusammenarbeit im Führerstand
[...] Es waren nicht alle Beteiligten bereit zur Abfahrt. Nach Auffassung der SUST lag diese Art der Zusammenarbeit nicht einmalig in diesem Unfall vor, sondern diese zeigt ein weiter verbreitetes Problem auf, das durch entsprechende Schulung und Sensibilisierung der betroffenen Personen behoben werden sollte. [...]

4.1.1.2 Sicherheitsempfehlung Nr. 97
Das BAV sollte sich verstärkt um Themen im Bereich Human Factors kümmern und darauf hinwirken, dass ein Konzept zur Schulung aller Beteiligten über die Zusammenarbeit im Führerstand ausgearbeitet wird, das Themen wie verbale und nonverbale Kommunikation, Einfluss durch Hierarchien, Ausbildungsstand und Erfahrung berücksichtigt.

Bemerkung VSLF:
Bevor nicht alle Personen im Führerstand eingerichtet und bereit für die Abfahrt sind, darf sich kein Rad drehen.

Wendezeit
2.2.6 Planung der Wendezeit
Der Lokführer in Ausbildung stand wegen der Verspätung unter Zeitdruck. Er benötigte für das Wenden der S-Bahn in Rafz sieben Minuten. Der Lokführer bei der Vergleichsfahrt vom 27. Februar 2015 benötigte ohne Zeitdruck zehn Minuten. Beide benötigten Zeiten sind länger als die für die Gestaltung der Dienstpläne vorgegebenen fünf Minuten (die im Bedarfsfall noch gekürzt werden dürfen). [...]

4.2 Sicherheitshinweise
4.2.1 Richtzeit für die Wendezeit
4.2.1.1 Feststellung
SBB Personenverkehr orientiert sich bei der Gestaltung der Dienstpläne für das Lokpersonal nach einer internen Arbeitsanweisung, wonach für das Wenden einer Einheit des Typs RABe 514 von 100 m Länge durch einen einzigen Lokführer fünf Minuten genügen. Nötigenfalls darf diese Zeit kürzer ausfallen.

Die SUST stellte fest:
Einmal wurde für das Wenden unter Zeitdruck sieben Minuten benötigt.
Einmal wurde für das Wenden ohne Zeitdruck zehn Minuten benötigt.
In beiden Fällen wurde mehr als fünf Minuten Zeit benötigt. Die Möglichkeit zur Kürzung bleibt insofern sogar fraglich. Fraglich bleibt auch, ob die verfügbaren Zeiten auch dann ausreichen, wenn ein Lokführer in Ausbildung die Arbeiten ausführt.
Wenn für auszuführende Arbeiten zu knappe Vorgabezeiten bestehen, kann der entstehende Zeitdruck die Fehleranfälligkeit während sicherheitsrelevanter Handlungen fördern.

4.2.1.2 Sicherheitshinweis Nr. 1
Zielgruppe: Ersteller von Dienstplanungen bei SBB Personenverkehr
Festgelegte Vorgabezeiten für betriebsnotwendige Vor- und Nacharbeiten sollten hinsichtlich ihrer sicherheitsrelevanten Einflüsse hinterfragt und entsprechend angepasst werden.

Bemerkung VSLF:
Professionelles Personal lässt sich nicht vom Fahrplan zur Abfahrt drängen, bevor die Fahr-

bereitschaft hergestellt ist. Insofern sind die am Schreibtisch ausgetüftelten Vorbereitungszeiten weder bei pünktlichem Verkehren noch im Verspätungsfall relevant. Sollte diesbezüglich von Seiten EVU oder SBB Infrastruktur Druck auf das Lokpersonal ausgeübt werden, soll dies dem VSLF gemeldet werden.

«Geste métier»
2.3.2.4 Standardisiertes Verfahren «Geste métier»
Vor dem Beginn der sechs Punkte der «Geste métier» wird mit lauter Stimme der nächste Halt gemeldet. Damit werden die Gedanken auf «Fahrt» gestellt, ist doch der nächste Halt nur dadurch zu erreichen. [...] Danach gilt es, die Aufmerksamkeit auf das Signal zu richten und dessen Fahrtstellung und Zugehörigkeit zu erkennen. Die Orientierung erfolgt kurz nach vorne. Als nächste Punkte sind die ZUB-Anzeige, danach die Abfahrtszeit und weiter die Türkontrolleinrichtung zu beachten. Alle drei Punkte lenken die Aufmerksamkeit nach innen auf die Anzeigen im Führertisch. Es gehört auch zur Praxis, vor dem Betätigen der Türschliessung einen Blick in den Rückspiegel zu werfen, um allfällige Bewegungen von Personen im Türbereich zu erkennen. Dann wird der Blick auf den Führertisch gerichtet, um die richtige Taste zur Türschliessung zu drücken. Die Wirkung der Bedienung der Türschliessung wird wieder mit einem Blick in den Rückspiegel überprüft. Danach gleitet der Blick erneut zur Türkontrolllampe, wo deren Erlöschen abgewartet wird. Die Aufmerksamkeit wird folglich nach innen, aber wechselweise auch nach hinten gerichtet.
Als folgender Punkt wird die Aufmerksamkeit noch einmal nach vorne gelenkt und die Fahrtstellung des Signals beachtet. Es bleibt fraglich, inwiefern ein Punkt mit genügender Aufmerksamkeit ein weiteres Mal geprüft wird, wenn er bereits zu Beginn des standardisierten Verfahrens gedanklich als sicher erkannt und somit als abgearbeitet vermerkt ist. [...]
Der Abfahrtsprozess ist ein hoch verdichteter Prozess, der innert kürzester Zeit abläuft und der zahlreiche Bedürfnisse zu erfüllen hat. Zusammen mit der Ausgangslage sind im standardisierten Verfahren «Geste métier» sieben Sequenzen abzuarbeiten. Fünf Sequenzen davon dienen kundendienstlichen und betrieblichen Bedürfnissen, zwei Sequenzen der Sicherheit.

3.1.4 Menschliche Faktoren
[...] Der standardisierte Abfahrtsprozess «Geste métier» wird eingeleitet, indem die Gedanken zuerst auf den nächsten Halt gelenkt werden. Nur wenige Sequenzen des Prozesses dienen der Sicherheit bei der Abfahrt. [...]

4.2.2.2 Sicherheitshinweis Nr. 2
Zielgruppe: SBB Personenverkehr
SBB Personenverkehr sollte darauf hinwirken, dass die Initialisierungsform des standardisierten Abfahrtsprozesses «Geste métier» überprüft und der Prozess von nicht sicherheitsrelevanten Themen entschlackt wird.

Bemerkung VSLF:
Bereits der Unfallbericht zur Kollision vom 29. Juli 2013 in Granges-Marnand äussert sich in einem eigenen Abschnitt zu den «Gestes métier». Die aktuelle Version der «Gestes métier» enhält nun nur noch fünf Punkte.

ZUB Anzeige / Daten Infrastruktur
3.1.4 Menschliche Faktoren
Die ZUB-Anzeige «8888» liefert keine Information über die Stellung des Signals und die ZUB-Anzeige ist generell signaltechnisch nicht sicher. Dennoch ist das Beachten der ZUB-Anzeige eine Sequenz im standardisierten Abfahrtsprozess «Geste métier».
Eine ZUB-Anzeige «8888» kann zur Annahme verleiten, das nächste Signal zeige nicht «Halt».

4.1.5.2 Sicherheitsempfehlung Nr. 101
Das BAV sollte darauf hinwirken, dass nach Inbetriebnahme eines Führerstands bis zum Empfang infrastrukturseitiger Daten die Überwachung auf eine Geschwindigkeit erfolgt, bei der nach einer Zwangsbremsung durch das Zugbeeinflussungssystem ein Anhalten vor dem Gefahrenpunkt möglich bleibt.

Bemerkung VSLF:
Auf Initiative des VSLF wurde angeordnet, dass bei der ersten Abfahrt eine Beschränkung auf 40 km/h einzuhalten ist, bis das erste Zugsignal passiert wird oder durch Balisen Daten für die Geschwindigkeitsüberwachung gesendet werden. Wäre eine Einrichtung auf den Fahrzeugen vorhanden, welche bewirken würde, dass bis zum ersten Empfang infrastrukturseitiger Daten eine Beschränkung auf 40 km/h wirken würde, könnten netzweit hunderte von Abfahrverhinderungsbalisen eingespart und die Sicherheit trotzdem gewährleistet werden. Die Kosteneinsparung wäre massiv.

CEO-Gespräche

«Informieren Sie sich über aktuelle Themen und Herausforderungen und nutzen Sie die Gelegenheit für ein persönliches Gespräch mit dem SBB Chef und zur Vernetzung mit Kolleginnen und Kollegen.» . . . falls Sie frei kriegen. *Florian Fassbind, Lokführer SBB Cargo*

Von: Fassbind Florian SBB Cargo
Betreff: Einladung Treffen mit dem CEO
Datum: 16. August 2016 um 19:00
An: Keller Yannik SBB CFF FFS
Kopie: G-PN-LPC, G-HR-PN

Guten Tag Herr Keller

Zuerst möchte ich mich für die Einladung bedanken. Ich habe mich riesig darauf gefreut, hätte ich doch nebst unserem CEO auch einige meiner Lokführerkollegen, welche nun für den Personenverkehr fahren, wieder mal getroffen.
Leider muss ich mich vom CEO-Treff in Zürich aber abmelden. Dazu unten folgend ein Schreiben meines Vorgesetzten.
Der Personalmangel beim Lokpersonal (es ist übrigens ein Dauerzustand), lässt einen Besuch leider nicht zu. Ich bin darüber sowohl enttäuscht wie auch verärgert. Einmal mehr trifft es uns Lokführer von Cargo. Wir sind unser drei, welche sehr gerne gekommen wären.
Vielleicht kann Herr Meyer ja persönlich ein Wort einlegen, damit auch wir mal die Gelegenheit erhalten, einem offenen Gedankenaustausch beizuwohnen. So bleibt leider nur ein fader Beigeschmack.
Ich denke, es macht sogar Sinn zu überlegen, ob die Lokführer Cargo nicht gar pauschal aus dem Verteiler für solche Infos genommen werden. Denn die Personalsituation ist wie gesagt ein Dauerzustand. Und der Frust, wenn man erfährt, dass man doch nicht gehen kann, ist doch enorm.
Da die Teilnehmerzahl sicher limitiert war, bleibt nur zu hoffen, dass wir von Cargo SBB nicht jemand anderem, der hätte kommen können, den Platz weggenommen haben.

Mit freundlichen Grüssen
Florian Fassbind
G-PN-LPC-ROT-RBL5

Im Dialog mit dem CEO.

Treffen Sie unseren CEO Andreas Meyer in ungezwungener Atmosphäre bei den diesjährigen informellen Anlässen.

Andreas Meyer lädt Sie herzlich zum lockerem Austausch und einem einfachen Grillplausch ein. Zur Auswahl stehen vier Anlässe zwischen Juni und September an vier Standorten; die «CEO im Dialog» finden jeweils am frühen Abend statt. Informieren Sie sich über aktuelle Themen und Herausforderungen und nutzen Sie die Gelegenheit für ein persönliches Gespräch mit dem SBB Chef und zur Vernetzung mit Kolleginnen und Kollegen.

Nach einer Information über die aktuelle Lage und die Herausforderungen der SBB steht der Abend im Zeichen des Austausches mit Andreas Meyer und Arbeitskolleginnen und -kollegen, auch aus anderen Bereichen und Divisionen.

Melden Sie sich jetzt an! Wir freuen uns auf Ihr Kommen.

Der Besuch des Anlasses inklusive der Anreise in Ihrer Region gilt als Arbeitszeit (Zeitgutschrift).

Von: G-PN-LPC-ROT
Datum: 16. August 2016 um 14:43
An: G-PN-LPC-ROT-RBL, G-PN-LPC-RNS
Kopie: G-PN-LPC, G-HR-PN
Betreff: Einladung Treffen mit dem CEO

Hallo zusammen

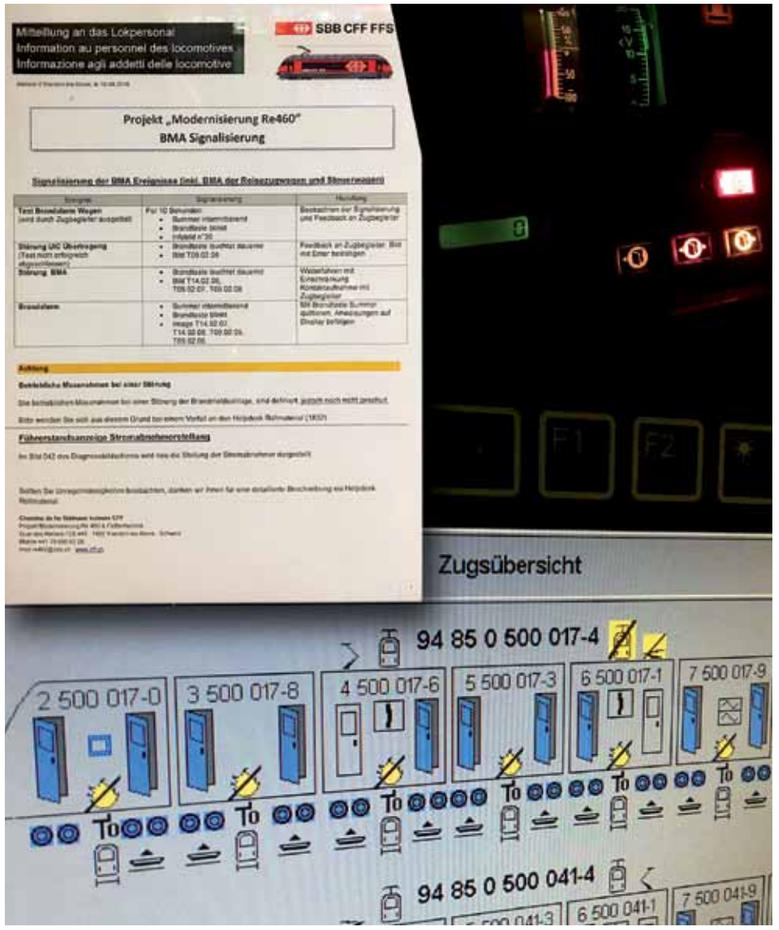
Ihr habt euch zum Anlass mit CEO Andreas Meyer angemeldet und nun eine persönliche Einladung erhalten.
Die Teilnahme an solchen Anlässen ist für Mitarbeitende in Touren immer schwierig. Die Einteiler wie auch die Vorgesetzten sind stets bestrebt, euch eine Teilnahme zu ermöglichen.
Am kommenden Donnerstag ist es aber aufgrund der Personalsituation nicht möglich, euch für die Teilnahme aus der Einteilung zu nehmen. Die Konsequenz wäre, dass wir Züge für unsere Kunden stehen lassen und uns ihnen gegenüber dann erklären müssen. Ich glaube das kann weder im Sinne von Andreas Meyer, von SBB Cargo noch der Kundenzufriedenheit sein.
Damit die Chance auf eine Teilnahme bei einem nächsten Mal erhöht wird, bitte ich euch, vorgängig mit dem Vorgesetzten oder dem Einteiler in Kontakt zu treten, bevor ihr die Anmeldung abschickt. Die jetzige Situation ist für beide Seiten eine unbefriedigende Lösung.
Ich zähle auf euer Verständnis und bin mir bewusst, dass dies eine nicht sehr erfreuliche Nachricht ist. Sollte sich kurzfristig die Möglichkeit eines Besuches aufgrund der veränderten Gegebenheiten ergeben, so werdet ihr selbstverständlich die Möglichkeit erhalten, diesen Anlass zu besuchen.

Gruass
Bereichsleiter Ost
SBB Cargo AG
Geschäftsbereich Schweiz Produktion

Festbeleuchtung im Führerstand

Als Lokführer sind wird zu jeder Tages- und Nachtzeit unterwegs. Im Tunnel ist es dunkel, «wenn me inechunnt», und «weme usechunnt, wirds hell». *Markus Leutwyler*

Wenn es draussen dunkel ist, so stört jedes zusätzliche Licht enorm. Deshalb können alle relevanten Anzeigen auch gedimmt werden. Die Farbe «rot» bedeutet in jedem Fall Gefahr. Während der Fahrt sollten keine roten Lampen brennen.
Vor einiger Zeit wurden auf den Führerständen der ICN und der Re 460 Anzeigelampen für die Brandmeldeanlage installiert. Dumm nur, dass die BMA an sich nicht richtig funktionieren. Und so kommt man nicht darum herum, stundenlang mit einer grellen roten Lampe im Führerstand herumzufahren.
Das grenzt für mich an Fahrlässigkeit. Denn so, wie heute kaum noch jemand die «Störung Tür- Torsteuerung» auf dem DPZ ernst nimmt, so gewöhnt man sich auch an diese rote Lampe. Was besonders gravierend ist: Die Anzeige befindet sich direkt neben der roten Anzeige für geöffnete Türen.
Im Zusammenhang mit der Brandmeldeanlage ist sowieso einiges schief gegangen. Da wurde ein Dokument in den virtuellen Anschlagraum gestellt, dessen Anhänge sich nicht öffnen liessen. Es folgte eine Korrektur. Doch wer sich nun Aufklärung erhoffte, wurde weiterhin enttäuscht. Geliefert wird ein unübersichtlicher Dschungel aus Reglementen.
In den Triebfahrzeugen selbst hängt ein Zettel. Bei «Störung BMA» steht dort *«Weiterfahren mit Einschränkung, Kontaktaufnahme mit Zugbegleiter»*. Weiter unten: *«Die betrieblichen Massnahmen bei einer Störung der Brandmeldeanlage, sind definiert, jedoch noch nicht geschult.»*
Danke für diese wertvollen Informationen!



Workshop KVP

Der Artikel im letzten LocoFolio zum Thema KVP wurde von unseren Führungskräften bis ganz oben wahrgenommen. *Markus Leutwyler*

Die aufgezeigten Missstände werden auch von ihnen als unhaltbar empfunden. Als Verfasser des Artikels wurde ich an einen Workshop eingeladen, bei welchem es darum ging, die Problemfelder zu definieren und allenfalls schon Lösungen zu finden.
Der Workshop fand am 7. September in Olten statt. Anwesend waren Hans Vogt, Leiter Sicherheit und Qualität SBB, Mario Rivera, Leiter Qualitätsmanagement, Martina Zingg, Fachführung Verbesserungsmanagement SBB, Beat Rappo, Headcoach Kaizen bei P-OP-ZF, Samuel Rudolf, Prüfungsexperte P-OP-ZF und Peter Möbus, Chef Lokpersonal Zürich.
Es herrschte ein respektvolles und wohlwollendes Klima. Beleuchtet wurden sowohl die Perspektiven der Ideengeber als auch der Bearbeiter.
Die von Seiten Ideengeber gewünschten Verbesserungen sind verbesserte Antwortzeiten und Qualität der Rückmeldungen sowie eine verbesserte Transparenz über den Stand des Bearbeitungsprozesses. Kritisiert wurde auch, dass die eingegebenen Vorschläge teilweise nicht vollständig gelesen und verstanden wurden. Unfreundliche Antworten sind von keiner Seite erwünscht.
Die Bearbeiter äusserten den Wunsch, dass die Vorschläge generell in der Qualität steigen. Verwertbar sei momentan nur rund ein Drittel. Aufwändig sind wiederholt eingegebene Vorschläge, die bereits früher beantwortet wurden. Vorschläge, die mehrere Divisionen betreffen, sind generell komplizierter zu bearbeiten als solche im eigenen Bereich. Die Einhaltung der Antwortzeiten ist in solchen Fällen schwierig, da oft auf eine Antwort gewartet werden muss. Die Bearbeiter wünschen sich mehr Unterstützung bei der Erstellung der Antworten. Wie diese beim Empfänger ankommen, ist ihnen nicht immer bewusst.
Unabhängig vom Artikel im LocoFolio wurde das Projekt «Reboot Verbesserungsmanagement/KVP» gestartet. Die gewonnenen Erkenntnisse können direkt in dieses Projekt einfliessen.
Die Detailausarbeitung der Themen wird intern weitergeführt.
Ich bedanke mich für die Einladung zum Workshop und das ehrliche Interesse an unseren Anliegen. Es ist sicher für alle Seiten befriedigend, wenn sich in nächster Zeit die Stimmung rund um den KVP aufhellt.

Sicherheitslinien

Gelten die Sicherheitslinien für alle? *Technikgruppe VSLF*

Immer wieder kann beobachtet werden, dass das Sicherheitspersonal in den leuchtgelben Westen zwischen der Sicherheitslinie und dem Perronrand steht. Ein Lokführer hat sich diesbezüglich bei seinem CLP gemeldet, welcher die Situation abgeklärt hat.

Anfrage CLP:
Ein Lokführer kam heute zu mir, da er häufig beobachtet, dass die Sicherheitspatrouillen zwischen Sicherheitslinie (am Perron) und Zug stehen. Nebst der Vorbildwirkung schränkt das auch die Sicht der Lokführer nach hinten im Spiegel ein. Er hat auch schon eine Patrouille darauf angesprochen, worauf diese sagten, sie seien so instruiert. Daher meine Frage an dich, ist das so?

Antwort von Adjudant
C-Stv. Sicherheitsorganisation:
Guten Tag
Kurz und einfach – Nein, diese Aussage ist falsch! Darf ich dich bitten, deine LF zu ermuntern, bei Beobachtungen von Fehlverhalten der TAS (Securitas) Datum/Zeit/Ort festzuhalten.
Dieses hilft uns, die Problematik direkt an der Wurzel zu packen. Ansonsten können wir nur immer wieder an alle appellieren, sich wie instruiert zu verhalten. Erfolg wäre dann nur sehr minimal …
Danke dir für deine wertvolle Unterstützung.

Prämie Lokpersonal

«Das Gegenteil von gut ist gutgemeint …» oder wie aus einer Prämie ein Bumerang wurde. Ja, ich gebe es zu: Mir hätte auch eine zugestanden. Eine dieser unsäglichen, intransparenten, willkürlich ausgerichteten Prämien. *Stephan Wirz, Lokführer Depot Luzern*

Hätte, denn ich habe darauf verzichtet. Auf 850 Franken oder zwei Freitage. Es beschlich mich nämlich das Gefühl, dass mein Chef mir eine Prämie nur zugestand, weil ich mich erdreistete nachzufragen, ob mir eine zustehe. Und diejenigen, die sich nicht getrauten zu fragen, gingen leer aus. In einem persönlichen Gespräch widerlegte mir mein CLP natürlich meine Interpretation, jedoch ohne konkrete Belege oder Beweise. Musste er ja auch nicht liefern. Denn kraft seines Amtes sei er beauftragt und befähigt, so zu handeln. Wirklich quantifizierbare Grössen, die für die Prämienausrichtung massgebend hätten sein können, konnten keine genannt werden, ER sei der, der messen würde. Und bekanntlich sind dann nicht alle Ellen gleich. Hier liegt denn auch die Problematik, da jeder CLP nach seinem Gutdünken belohnen kann, es sind ja keine messbaren Grössen vorgegeben. Es lebe die Willkür! Es zeigt sich hier klar, dass auch seitens Leitung nicht geführt, sondern das Personal nur verwaltet wird.
Dummerweise fühle ich mich mitschuldig am ganzen Dilemma: War ich es doch, der auf die ominöse RE-E-Mail-Anfrage vom 21. Mai 2015 mit Absender «RP Zürich Insel Mitte», die mit dem ehrlichen Schlusssatz *«Auch wenn ihr damit nichts kaufen könnt…»* endete, einen KVP initiierte.
Unter dem Titel «Damit sich das Lokpersonal etwas kaufen kann (KVP Nr. #36393)» beschrieb ich eine Möglichkeit, wie das Lokpersonal einerseits besser motiviert und andererseits dafür entschädigt werden könnte, mehr RE zu leisten. Bereits die erste Prüfung durch den Gutachter fiel zwar tendenziell ablehnend aus, trotzdem wurde die weitere Beurteilung bis Ende November 2015 vertagt. Am 7. April 2016 (!) kam dann als KVP-abschliessende Antwort: *«Wir* (Anmerkung: Wer genau WIR ist, erschliesst sich mir bis heute nicht) *haben entschieden, dass wir weiter keine finanziellen Anreize für RE einführen ...»* Der Rest der Geschichte ist hinlänglich bekannt. Nur: Wo bleibt hier die Glaubwürdigkeit? Oder ist es bloss eine demente Phase? Verwechsle ich gar etwa Prämie und finanzielle Anreize?
Zwar können gemäss GAV Artikel 96 *«Prämien (...) ausgerichtet werden»*. Von *«an fleissige Lokführer»* ist dort jedoch nicht die Rede. Ob ein RE, ein RTT oder welch schöne Abkürzung auch immer ausschlaggebend gewesen sein mag, als «aussergewöhnliche Leistung» würde ich dies noch lange nicht taxieren. So finde ich es einfach nur bedenklich und verwerflich, auf solche Art und Weise Zückerchen zu verteilen, ohne vorgängig alle in Frage Kommenden plausibel und transparent zu informieren, dass es eine Möglichkeit gäbe, Zückerchen zu erhaschen. Dann nämlich kann jeder Angesprochene selber für sich entscheiden, ob er sich zusätzliche Kalorien genehmigen will und kann oder sich lieber rank und schlank durch den Arbeitszeitdschungel fortbewegen will. Aber wissen müssen sie es. Das wäre ehrlich und anständig.
Jedenfalls erachte ich es persönlich als eine Personalungleichbehandlung innerhalb der Kategorie Lokführer. Und wenn es Ziel der Aktion hätte sein sollen, Unruhe unter den Lokführern zu stiften, dann kann ich sagen: Bravo, Ziel erreicht! Denn wenn das Lokpersonal beginnt, sich selbst zu zerfleischen, bleibt vermutlich am Schluss kaum noch einer übrig. Höchstens noch die Loyalen, Netten und Angepassten. Schöne Aussichten!

Handlungsanweisung vom BAV

Die Flussdiagramme auf der VSLF Homepage werden vom BAV offenbar als verbindliche Handlungsanweisungen empfunden. Bedeutet das nun, dass der VSLF in den Adelsstand einer weisungsberechtigten Abteilung erhoben wurde? *Technikgruppe VSLF*

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Sicherheit

CH-3003 Bern, BAV

Verband Schweizer Lokomotivführer
und Anwärter VSLF
Hardhof 38
8064 Zürich

Aktenzeichen: BAV / BAV-521.110.0-00002/00006
Ihr Zeichen: –
Unser Zeichen: hao
Sachbearbeiterin: Monika Haug
Bern, 24. Oktober 2016

Handlungsanweisungen des VSLF

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 13. August 2016 ereignete sich ein schwerer Zwischenfall in der S4 zwischen Buchs SG und Salez-Sennwald. In der NZZ am Sonntag vom 21.08.2016 wurde darüber berichtet, dass aufgrund dieses Ereignisses der VSLF Handlungsanweisungen auf seiner Webseite veröffentlichte, welche Vorgaben zum Verhalten des Lokpersonals in entsprechenden Notfällen aufzeigt. Diese Handlungsanweisungen umfassen konkret die Themen Zugvorbereitung Brandmeldeanlagen, Zugvorbereitung NBA/NBU, Notbremse betätigt NBA/NBU und Brand (Rauchentwicklung oder Feuer im Zug). Die Veröffentlichung dieser Handlungsanweisungen liegt darin begründet, dass laut VSLF das BAV sowie SBB, BLS und SOB keine zielführenden Massnahmen in diese Richtung unternehmen würden.

Bei den veröffentlichten Diagrammen handelt es sich um Abläufe, welche sich auf hoheitliche Regelungen und die Vorgaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen abstützen. Diese werden auch referenziert.

Das BAV macht Sie darauf aufmerksam, dass für die Erstellung von Fahrdienst- sowie von Betriebsvorschriften die Richtlinie zum Erlass von Betriebs- und Fahrdienstvorschriften (RL BV-FDV) gilt. Bei der Erstellung von Handlungsanweisungen oder Ausführungsbestimmungen sind die verschiedenen Rollen und Verantwortlichkeiten zu berücksichtigen.

Die eigenständige Veröffentlichung dieser Handlungsanweisungen birgt das Risiko, dass separat oder zusätzlich erstellte Vorgaben zu Fehlinterpretationen oder zu einer falschen Prioritätensetzung im Ereignisfall führen können. Käme es dadurch zu einem Ereignis, läge die volle Verantwortung beim betroffenen Lokführer.

Deshalb ist es von zentraler Bedeutung, dass neu erstellte Unterlagen, welche das Personal als Handlungsanweisungen betrachtet bzw. welche Verhaltensvorgaben enthalten, mit den Verantwortlichen der betreffenden Bahnen abgestimmt sind und keine Widersprüche aufweisen. Zudem soll und kann auf Grund dieses Vorgehens durch die Bahnen sicher gestellt werden, dass solche Dokumente an das gesamte Lokpersonal verteilt werden.

Wir fordern Sie daher auf, künftig in diesem Bereich die Zusammenarbeit mit den Bahnunternehmen zu stärken und danken Ihnen für Ihren Einsatz zu Gunsten eines sicheren öffentlichen Verkehrs.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Verkehr

Hanspeter Egli, Sektionschef
Sektion Sicherheitsüberwachung

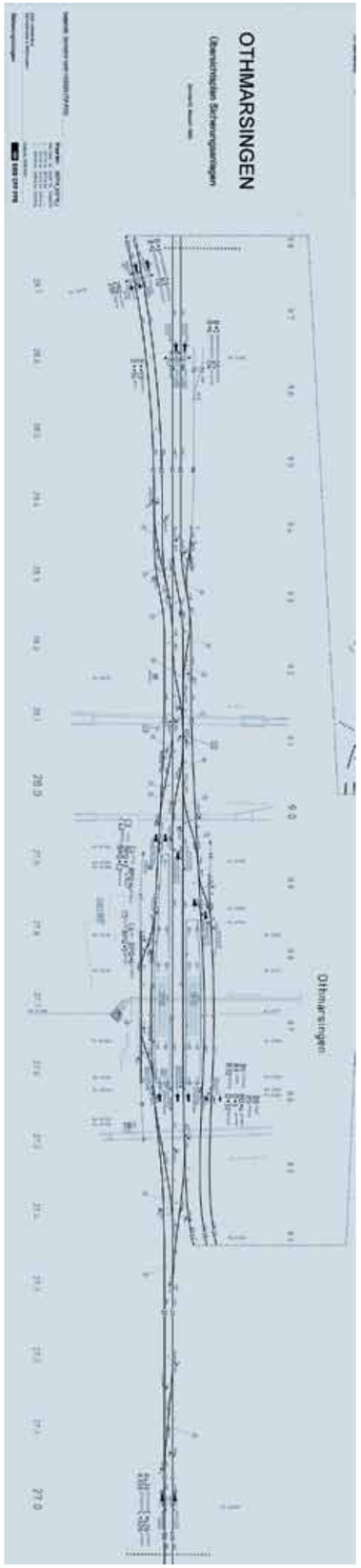
Bruno Revelin, Sektionschef
Sektion Bahnbetrieb

Signal C 3/4

Technikgruppe VSLF

Foto: © Georg Trüb

Mägenwil–Othmarsingen
Bei der Fahrt vom Heitersbergtunnel nach Lenzburg zeigte bei Halt zeigendem Einfahrsignal Othmarsingen A 326/426 bisher das Ausfahrsignal von Mägenwil C 3/4 Fahrbegriff Fb 5 und Warnung.
Nach dem Umbau wurde das Einfahrsignal diesen Sommer um ca. 80 m vorverschoben und gleichzeitig wurden die Tiefhaltungen bei der Ausfahrt Mägenwil weggelassen. Die Distanz vom Ausfahrsignal Mägenwil zum Einfahrsignal Othmarsingen beträgt neu 982 m. Die Bremswegdistanz aus 140 km/h Streckengeschwindigkeit beträgt nach R RTE 29100 Vorsignaldistanzen bei R 135% und 5‰ Steigung 950 m.
Fazit: Der Lokführer, der sich über Jahrzehnte darauf verlassen konnte, dass aus 140 km/h zuerst 90 km/h signalisiert wird und dann die Warnung, wird unvermittelt von der Warnung überrascht und hat theoretisch exakt 32 m Reserve bis zum Überfahren des Halt zeigenden Signals. Wehe bei Nebel und Laub auf den Gleisen!
Konsequenz: Bei Warnung mindestens eine Betriebsbremsung (3,5 bar) oder eine Schnellbremsung einleiten. Mit solchen Signalisierungen und minimalen Bremswegen können der Fahrkomfort und ein Rest von energiesparender Fahrweise nicht mehr berücksichtigt werden. Schade.
(Nach einer Betriebsbremsung und anschliessendem Beschleunigen wird mehr Trasse beansprucht als bei vorausschauender kleiner Verzögerung und Beschleunigung.)



Paradigmenwechsel

Suizid ist ein tabubehaftetes Thema. Umso mehr kann es bewirtschaftet werden. Immer neue Strategien von professionellen Personen versprechen Linderung. *Hubert Giger, Präsident VSLF*

Im Mai 2015 lud die SBB die gesamte Presse der Schweiz in den Hauptsitz nach Bern zu einer Tagung zur Prävention von Schienensuizid ein. Zentraler Punkt war die Beachtung des Werther-Effekts (J. W. von Goethe, 1774: «Die Leiden des jungen Werther»), also die Verleitung zur Nachahmung von Suiziden, wenn darüber in den Medien berichtet wurde. Ziel war es, dass die Presse möglichst nicht mehr darüber schreibt oder wenn, dann mit wenig Identifikationsmöglichkeiten, genauen Details zum Ort, Fotos, Methode usw. Auch hatte die SBB veranlasst, dass nicht mehr über Personenunfälle, sondern über Betriebsstörungen in den Bahnhöfen informiert wird.
Alle haben es verstanden, es war in jedem Fall eine sinnvolle Veranstaltung.
Etwas mehr als ein Jahr später hat die SBB (mit dem SEV) eine neue nationale Suizidpräventionskampagne gestartet. Titel: *«Sprich über Suizidgedanken: Reden kann retten.»* Diesen Sinneswandel bezeichnet man in der Fachsprache als Paradigmenwechsel.
«Lange Zeit war es tabu, über Suizide auf dem Schienennetz zu sprechen; zu gross waren die Bedenken wegen des ‹Werther-Effekts›, benannt nach dem Werk von J. W. von Goethe, das nach seinem Erscheinen die erste bekannte Suizidwelle ausgelöst hatte. Doch inzwischen hat sich die Fachmeinung geändert, wie der Arzt Matthias Jäger von der Psychiatrischen Universitätsklinik Zürich vor den Medien betonte. Inzwischen spricht man auch vom gegenteiligen Effekt, der ebenfalls nach einem literarischen Vorbild benannt wurde: der Papageno-Effekt (in der ‹Zauberflöte› wird Papageno durch gutes Zureden vom Suizid abgehalten).»
Dies ist sicher ebenfalls eine sinnvolle Kampagne.
Erstaunlich ist, wie schnell die Fachwelt, die Kommunikationsabteilungen der Unternehmungen und alle Spezialisten ihre Ansichten ändern. Das Thema Schienensuizid verspricht nachhaltig bearbeitet werden zu können und wir dürfen auf jährlich neue Strategien hoffen.

NZZ am Sonntag, 11.9.2016

Suizide

Endlich reden die SBB über ihre «Personenunfälle»

Nichts zeigt besser als ein Wort, wie angestrengt die SBB zu verschleiern versuchen, welche Tragödien sich wöchentlich auf ihrem Schienennetz abspielen. «Personenunfall» heisst es jeweils in der Durchsage, wenn sich ein Mensch vor einen Zug geworfen hat, um sein Leben zu beenden. Das ist natürlich falsch, weil ein Unfall ein Ereignis ist, bei dem ein Mensch unfreiwillig zu Schaden kommt. Die Verkrampfung bei der Begrifflichkeit weist darauf hin, wie schwer sich die Bahn lange tat, das Problem öffentlich anzusprechen. Man wolle die Nachahmung solcher Taten vermeiden, hiess es. Nun haben die SBB gemerkt, dass Schweigen nicht weiterhilft. Am Freitag haben sie erstmals Zahlen bekanntgegeben und eine Präventionskampagne lanciert. Denn intern sind die Suizide längst zu einer Belastung geworden. Jeden dritten Tag tötet sich ein Mensch auf dem Bahnnetz. Jede Tat hinterlässt auch Spuren bei den Lokomotivführern und anderen SBB-Angestellten. Wieso es so lange gedauert hat, dies zuzugeben, bleibt schleierhaft. Die Angst vor den Medien kann es nicht wirklich gewesen sein. Alle wussten, was ein «Personenunfall» ist, und dennoch wurde nicht über Einzelfälle berichtet. Weil Einzelfälle die Öffentlichkeit nichts angehen. *(fur.)*

CI = Cargo International = «Cargo ist uns egal . . .»

SBB Cargo International wurde im Jahre 2010 als Aktiengesellschaft gegründet. Hauptaktionäre sind die SBB Cargo AG zu 75% und Hupac zu 25%. Tochterfirmen, wie SBB Cargo Deutschland GmbH und SBB Cargo Italia S.r.l., gehören ebenfalls dazu – womit eine Fokussierung auf den internationalen Güterverkehr durch Europa gegeben ist. ***Ruedi Gfeller, Vorstand VSLF***

Foto: © Georg Trüb

Schlanke Strukturen und die klare strategische Nord-Süd-Ausrichtung sollen SBB Cargo International wettbewerbsfähig machen und erhalten. Seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern garantiert das Unternehmen fortschrittliche und attraktive Anstellungsbedingungen in allen Bereichen. 2012 unterzeichneten die Sozialpartner einen Gesamtarbeitsvertrag, der den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der erhöhten Konkurrenzsituation im europäischen Verkehrsmarkt Rechnung trägt. Die Verbände haben sich bereit erklärt, den Umstrukturierungsprozess konstruktiv zu begleiten.

Fahrplanwechsel 2014/2015, die Lokführer von SBB Cargo International bekommen ihre Diensteinteilung trotz wiederholter Nachfrage erst zehn Tage vor der Gültigkeit. Wenig später wurde diese Diensteinteilung annulliert und eine neue zugestellt. Selbstverständlich war die Lage der Rast-/Ruhetage und der Ausgleichstage erheblich verändert. AZGV Artikel 15 Absatz 3 schreibt vor, dass die Ruhetage im Voraus in den Diensteinteilungen zuzuteilen sind. Die Kollegen schluckten die Kröte im Hinblick auf das Besserungsgelöbnis seitens der Planung. Es vergingen nicht mal drei Monate, als der erste Wechsel unter Jahr (JUP) gemacht wurde. Nicht nur die Dienste änderten, sondern zum wiederholten Male die Lage der Ruhetage. Aus deren Lage ergibt sich auch die Lage der Ausgleichstage, da diese nur auf Wunsch des Mitarbeiters einzeln eingeteilt werden dürfen. Das BAV meint dazu, es solle ein Geben und Nehmen sein.

Im gleichen Zeitraum wurde der Euromindestkurs durch die Schweizerische Nationalbank aufgehoben, womit SBB Cargo International, aber auch andere EVUs unter finanziellen Druck gerieten. Arbeitszeiterhöhung gegen Arbeitsplatzgarantie wurde als probates Mittel gesehen. Zentraler Punkt war die Anhebung der täglichen Arbeitszeit auf 510 Minuten, rückwirkend ab Februar 2015. Ab 2016 soll demnach die tägliche Arbeitszeit bei 504 Minuten liegen und im Jahr 2017 sollen wieder die Bestimmungen des Gesamtarbeitsvertrags gelten, der entsprechend um ein Jahr verlängert wurde. Bis Ende 2017 gilt zudem eine Lohn- und Arbeitsplatzgarantie für die gesamte Belegschaft. Sollte sich die Ertragslage von SBB Cargo International besser entwickeln als jetzt dargelegt, wird die Vereinbarung überprüft. Dazu gilt zu sagen, dass der Euro keine Freudensprünge macht, sich aber bei gut 1.08-1.10 eingependelt hat. Vor der Einführung des Mindestkurses (2011) lag er bei 1.04, Tendenz fallend.

Zwischenzeitlich machte Cargo International die Jahreszeitabrechnungen fertig und es kam, wie befürchtet, zu teilweise massiven Differenzen. Ein altbekanntes Problem trat wieder auf: Wann wurde zusätzlich frei verlangt und wann wurde frei eingeteilt? Ausserdem konnten die Kollegen mit der ihnen zugeteilten Arbeit die durchschnittliche Arbeitszeit gar nicht erreichen. Werden innerhalb der Abrechnungsperiode weniger als 2025 Stunden Jahresarbeitszeit ohne Zustimmung der Mitarbeiterin oder des Mitarbeiters zugeteilt, wird die Jahresarbeitszeit auf 2025 Stunden aufgefüllt. Minussaldi am Ende der Abrechnungsperiode, die grösser als minus 25 Stunden sind, werden von der SBB Cargo International AG bis zum Wert von minus 25 Stunden ausgeglichen, davon ausgenommen sind Minussaldi, die auf Wunsch der Mitarbeiterin und des Mitarbeiters entstanden sind. Cargo International hat nach wie vor zu wenig Zeit eingeteilt, um nur annähernd die Vorgaben erfüllen zu können.

Ende Januar 2016 informierte Cargo International ihre Arbeitnehmer über die Sanierungsmassnahmen der PK SBB. Dabei ist man der Meinung, dass sich das Personal hälftig mit 2,3 Millionen Franken beteiligen soll. Dazu soll das Personal ab 2017 bis 2024 jährlich 45 Stunden mehr arbeiten, also insgesamt 315 Stunden. Nehmen wir einen Stundenansatz von 25 Franken, multipliziert mit circa 600 Mitarbeitern mal die geforderte Anzahl an Mehrarbeit, so haben die Mitarbeiter den ganzen Sanierungsbeitrag selbst bezahlt.

Wir blenden weiter, genauer zum ersten JUP 2016: Der Kalender ist nach dem Fahrplanwechsel völlig leer. Keine Ruhetage und keine Ausgleichstage sind eingeteilt, die über diesen Fahrplanwechsel hinausgehen. Das Lokpersonal weiss wiederum nicht, wie es arbeiten soll, und auch nicht, wo seine gesetzlichen Ruhetage hingekommen sind. Nach verschiedenen Interventionen war plötzlich der ganze Tourenspiegel mit Ruhe- und Ausgleichstagen vorhanden. Unschön daran ist, dass die reklamierenden Kollegen quasi als Nörgler abgetan wurden. «Love it, change it or leave it» ist wohl das Leitbild von Cargo International. Die «Nörgler»-Kollegen jedenfalls haben für sich das Letztere gewählt und den Betrieb verlassen.

Die Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen sind bei SBB Cargo International im GAV eingearbeitet. Vor Kurzem kam nun ans Licht, dass SBB Cargo International Lokführer nach GAV, jedoch mit einem speziellen Zusatz in deren Arbeitsverträgen angestellt hat. Worum ging es in diesem Zusatz? Für sämtliche Arbeitszeitregelungen sollten nur das AZG und dessen Verordnung AZGV gelten Uns war sofort klar, dass solche Verträge direkt gegen den GAV verstossen. Wir sind auch sicher, dass SBB Cargo International dies wusste, den Versuch aber bewusst wagte. Wer sich ein wenig umhörte, bekam zu hören, dass gewisse Dienstleister die nach AZG gebildeten Touren nicht mehr fahren konnten oder wollten. Der Verdacht erhärtet sich, dass diese Verträge nur gemacht wurden, um nun genau diese Touren dem eigenen Personal einteilen zu können. Ein offizielles Statement dazu fehlt allerdings.

SBB Cargo International beschäftigt sich derzeit intensiv mit der Rekrutierung von neuem Lokpersonal (Bild).

SBB Cargo

Die bei der Gründung von SBB Cargo AG aufgezwungene Übergrösse des Verwaltungsapparates wurde in den letzten Jahren auf ein gesundes Niveau geschrumpft. ***Philipp Maurer, Leiter Cargo VSLF***

12 Jahre stetige Veränderung, auch die letzten Monate haben es in sich gehabt!

- Defekte Klimaanlagen mit Führerstand Temperaturen von weit über 50 Grad,
- massiv verspätete Züge wegen falscher Vorbereitungszeiten,
- fehlerhafte Touren wegen nicht korrekt arbeitender Mitarbeiter in der Planung,
- massive Verspätungen durch Fehlplanungen der Lokleitung,
- verärgerte und gar frustrierte Lokführer aufgrund einer «tollen» Wertschätzung ihrer Arbeit durch ihre direkten Vorgesetzten,
- vorzeitige Pensionierungen wegen enormen Drucks, welcher von einzelnen PEX hinsichtlich der PP auf die Lokführer ausgeübt wird,
- Nachtarbeitsverträge,
- Loks mit defekter Heizung, eine «never ending story»

Foto: Roberto Jäggi

Auch die neuerliche Restrukturierung bei SBB Cargo AG und RailFit des Konzern SBB AG sind nicht ohne und der Fahrplanwechsel im Dezember wird ein «grosser Brocken». Es wird nicht nur die erste Etappe der Flachbahn vollumfänglich in Betrieb genommen, sondern auch noch das gesamte Wagenladungssystem komplett umgestellt. Dadurch werden sich die Arbeitszeiten ändern, weniger Lokomotiven und Lokpersonal im Einsatz stehen und die Ressourcen optimaler eingesetzt werden (so der Plan). Wir hoffen, dass sich nach einer Umstellungsphase der alljährliche FPW-Stress legen wird und das System schon nach kurzer Zeit einwandfrei funktioniert. Dies wünsche ich den Mitarbeitern und den Verantwortlichen.

Die immer wieder auftauchenden falschen Aussagen/Gerüchte lassen die Arbeit nicht weniger werden. Die mutwillig von einzelnen Lokführerkollegen und LLP gestreuten und nachweislich falschen Gerüchte belasten das Arbeitsklima bei SBB Cargo AG wesentlich. Dies wäre absolut nicht notwendig und kann wohl nur auf eine persönliche Frustration zurückgeführt werden.

Die Zusammenarbeit mit SBB Cargo AG und den Sozialpartnern ist aus unserer langjährigen Erfahrung gesehen mustergültig und darf auch einmal gelobt werden! Die aktuelle Führung (ich spreche nicht von den direkten Vorgesetzten) von SBB Cargo AG kommuniziert offen, sogar sehr offen, was uns bei auftretenden Problemen die Möglichkeit gibt, frühzeitig und gemeinsam gute Lösungen ausarbeiten/verhandeln zu können.

Die PeKo hat alle Nachtarbeitsverträge bei SBB Cargo AG angeschaut und festgestellt, dass die allermeisten Personen mit einem solchen Vertrag die gesetzlichen Mindestanforderungen nicht einhalten konnten oder aber mit diesen Verträgen so viel Zeit aus dem System absorbierten, dass die restlichen, normalarbeitenden Mitarbeiter kaum auf ihre Arbeitszeit kamen. Aus diesem Grund und aufgrund der Tatsache, dass sich mit dem neuen Wagenladungskonzept die Arbeit vermehrt in den Tag verschieben wird, wurden alle Nachtarbeitsverträge durch SBB Cargo AG gekündigt. An einigen Standorten, an welchen ein Überbestand herrscht, wird jedoch bereits wieder gemauschelt und erneut zu Gunsten von wenigen massiv Zeit aus den Einteilungen absorbiert, was zu einem noch grösseren Minus bei den korrekt arbeitenden MA führt, hier bleiben wir dran.

Zwölf Jahre zurückblickend kann ich sagen: Es hat sich viel getan bei SBB Cargo (andere Divisionen verharren zurzeit immer noch in ihrem Dornröschenschlaf und für sie wird es in Bälde ein böses Erwachen geben). Die bei der Gründung von SBB Cargo AG aufgezwungene Übergrösse des Verwaltungsapparates wurde in den letzten Jahren auf ein gesundes Niveau geschrumpft, unrentable Verkehre wurden abgestossen, neue flexible Produkte entwickelt und trotz massiv geschrumpfter produzierender Wirtschaft in der Schweiz auch Neuverkehre generiert.

Etliche Probleme bei den Anstellungen Arbeitszeitlichen Regelungen konnten mit der steten Weiterentwicklung des GAV und der BAR gelöst und eliminiert werden. Dies heisst jedoch nicht, dass keine Probleme mehr vorhanden sind, es sind einfach weniger Probleme in diesen regulatorischen Bereichen vorhanden. Auch

die Einhaltung der Vereinbarungen/Gesetze ist in unserem Bereich tagtäglich ein Thema, weil diese sei es von der Planung/Einteilung oder vom Lokführer selber nicht eingehalten werden.

Das grösste Problem stellt jedoch das Lokpersonal selber dar. Indem es sich immer unsolidarischer gegenüber den eigenen Kollegen verhält, werden entsprechend immer mehr Regeln, welche zum Schutz des Mitarbeiters und/oder von den Lokführern gefordert und nach Verhandlungen eingeführt wurden, nicht mehr eingehalten. Würde sich jeder Lokführer etwas Zeit nehmen und sich einige wenige Eckwerte der BAR (als Beispiel) verinnerlichen, wären viele Themen, welche immer wieder auftauchen gegenstandslos (Verständigung, Übergänge, maximale Arbeitszeit und dazugehörende Pausen).

Ich habe mich stets bemüht, euch allen ein offenes Ohr zu schenken, und hoffe, ich konnte euch stets zu eurer Zufriedenheit antworten. Auch die letzten Aufgaben hoffe ich noch positiv abschliessen zu können: Zum einen sind dies die neuen BAR und zum anderen der positive Abschluss betreffend die Löhne junger Lokführer. Die BAR-Verhandlungen werden sich mit grosser Wahrscheinlichkeit weit ins Jahr 2017 hineinziehen und somit von meinem Nachfolger abgeschlossen werden. Im Bereich der Löhne junger Lokführer sollte noch dieses Jahr ein Ergebnis zustande kommen. SBB Cargo AG hat sich die Mühe gemacht, aufgrund unserer Eingabe die Lohnstruktur junger Lokführer zu prüfen. Dabei ist, wie wir bereits selber festgestellt haben, klar zu Tage gekommen, dass bei SBB Cargo keine Probleme analog 2010 Personenverkehr bestehen. Dies heisst jedoch nicht, dass es keine Differenzen gibt, diese sind jedoch anders gelagert als bei 2010 P und bedurften einer Überprüfung betreffend Ursache/Auswirkung. Für die Betroffenen wird nun bis Ende Jahr eine Lösung ausgearbeitet (Termin gemäss Aussage SBB Cargo).

Nun ist es so weit: All jene, die mich in den letzten zwölf Jahren gefürchtet oder gehasst haben: Ihr könnt (ein wenig) aufatmen! Ich werde mein Amt, die Betreuung von SBB Cargo AG, per nächster Generalversammlung VSLF abgeben. Ein wenig aufatmen nur, denn ich werde den bekannten Stellen, welche immer wieder mit kreativen Lösungen von sich reden machen, weiterhin auf die Finger schauen, denn BAR, GAV und AZG gelten auch nach meinem offiziellen Mandat und sind bedingungslos einzuhalten.

All jenen, welchen ich in dieser langen Zeit helfend mit Rat und Tat zur Seite stehen konnte, und auch allen Lokomotivführern, welche ihre Arbeit mit dem nötigen Berufsstolz und Genauigkeit verrichten, möchte ich für den täglichen Einsatz danken und hoffe, dass sich andere Mitarbeiter eventuell von euch inspirieren lassen und es euch gleichtun.

Zum letzten Mal als euer Cargo Vertreter VSLF wünsche ich euch korrekt und gewissenhaft arbeitenden Mitarbeitern von SBB Cargo AG alles Gute und gebt stets acht.

Signalsystem N

Information über das (damals) neue Signalsystem N vom Dezember 1989.
Technikgruppe VSLF

Da das Wissen über die Spezialitäten der S-Bahn-Anlage im Raum Zürich laufend verloren geht, hier eine Information «An das Lokpersonal» aus dem Jahre 1989. «Die nachstehenden Ausführungen haben jedoch keinen Vorschriftencharakter. Sie sind keine Pflichtlektüre, sondern Information für den interessierten Lokführer.»

Erklärung: Halt **H**; Besetzt **B**; Warnung **-0**; Vorwarnung **+0**; Ankündigung 40 **-4**; Ausführung 40 **4-**.

ZF III - CA

Zürich, 8.12.1989

An das Lokpersonal

Neues Signalsystem

Die Inbetriebnahme von Signalen des neuen Signalsystems im Raum Zürich, oder auch die Aufstellung von Signalen, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind, haben zu Fragen Anlass gegeben. Die Antworten auf diese Fragen sind von allgemeinem Interesse. Die nachstehenden Ausführungen haben jedoch keinen Vorschriftencharakter. Sie sind keine Pflichtlektüre, sondern Information für den interessierten Lokführer.

1. Warum werden in Zürich PB Einfahrten auf die Gleise A1 -18 an den inneren Einfahrsignalen der Staffel Y vor der Langstrassenbrücke mit V-Ausführungen 40 und nicht mit Warnung signalisiert?

Nach den inneren Einfahrsignalen der Staffel Y sind unterschiedliche Fahrstrassen möglich, die wahlweise angeboten werden können (es gilt Einfahrt auf das angebotene Gleis und bei Bedarf wird davon auch Gebrauch gemacht):

- Richtung Gleis S21 - 24, wobei das nächste Signal (Staffel A) nach rund 250 m folgt
- Richtung Gleis A3 - 18, wobei nach rund einem Kilometer der Freilbock folgt.

Bei konsequenter Anwendung der Signalisierungsgrundsätze müsste sowohl die rund 250 m lange Fahrstrasse bis vor das Halt zeigende Signal A als auch die rund einen Kilometer lange Fahrstrasse bis vor den Freilbock in der Halle am Signal Y mit Warnung signalisiert werden.

Die Signalisierung von Fahrstrassen derart unterschiedlicher Länge mit dem gleichen Signalbild ist aber mit erheblichen Nachteilen verbunden und kann verunsichernd wirken. Einfahrten auf die Kopfgleise A1 - 18 werden deshalb an den Signalen Y mit V-Ausführung 40 signalisiert. Diese Abweichung von den Signalisierungsgrundsätzen stellt den geringeren Nachteil dar als die Signalisierung von Fahrstrassen stark unterschiedlicher Länge mit dem gleichen Signalbild.

2. Ist ein Signalbildwechsel von Vorwarnung auf V-Ankündigung zulässig?
(Anwendungsbeispiel: Ausfahrsignal Hardbrücke, Seite Zürich PB)

Das Signalbild Vorwarnung schreibt bezüglich Geschwindigkeit beim nächsten Signal nichts vor, wohl aber das Signalbild V-Ankündigung. Damit ist ein Signalbildwechsel von Vorwarnung auf V-Ankündigung scheinbar ein Rückfall auf ein einschränkenderes Signalbild. Ein solcher Signalbildwechsel kann zum Beispiel im Folgenden Fall vorkommen:

vorher	+ 0	- 0	H
nachher	- 4	- 4	4 -

Am ersten Signal muss nur dann -4 statt H signalisiert werden, wenn zwischen dem zweiten und dem dritten Signal der für das Abbremsen von der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h nötige Bremsweg nicht zur Verfügung steht. Ist nun der Lokführer am ersten, Vorwarnung zeigenden Signal vorbeigefahren, muss er so stark abbremsen, dass er vor dem dritten Signal anhalten kann. Dadurch fällt die Geschwindigkeit beim zweiten Signal unter den am ersten Signal nach dem Nachschalten angekündigten, vom Lokführer aber nicht wahrgenommenen Wert. Ein Signalbildwechsel von Vorwarnung auf V-Ankündigung erfolgt nur, wenn diese wegen der kurzen Entfernung zwischen dem zweiten und dem dritten Signal nötig ist, nicht aber, wenn der Abschnitt zwischen dem zweiten und dem dritten Signal zum Beispiel wegen Weichen nicht schneller als mit der am ersten Signal angekündigten Geschwindigkeit befahren werden darf.

3. Darf ein Signal Vorwarnung zeigen, wenn das nächste Signal die Grundstellung Warnung hat?
(Anwendungsbeispiel: Ausfahrsignal Hardbrücke, Seite Hard)

Um die Antwort vorwegzunehmen: Ja, denn Vorwarnung bedeutet immer Halt am übernächsten Signal, wobei es ohne Bedeutung ist, ob das nächste Signal Halt überhaupt zeigen kann oder nicht.

Bei einer dichten Folge von Signalen kann es vorkommen, dass nicht jedes Signal mit der Haltstellung ausgerüstet werden muss, damit die verlangte Zugfolge erreicht werden kann, dass das betreffende Signal aber dennoch erwünscht ist, um dem Lokführer ein Nachschalten der Signale möglichst rasch zur Kenntnis zu bringen. Das Signal ohne Haltstellung hat dann die Funktion eines Wiederholungssignals.

Es wäre nun aber nicht zweckmässig, dieses Signal als Wiederholungssignal zu kennzeichnen und vor, an und nach diesem Signal die Signalbildfolge -0, -0, H anzuwenden, während weiter hinten und weiter vorn bei gleichen Abständen der Signale die Signalbildfolge +0, -0, H angewendet wird. Die Signalbildfolge +0, -0, H weist wegen ihrer Eindeutigkeit klare Vorteile gegenüber der Signalbildfolge -0, -0, H mit Kennzeichnung des mittleren Signals als Wiederholungssignal auf. Sie wird deshalb auch auf Strecken ohne Kursblock angewendet, wenn "Wiederholungssignale" erforderlich sind, so zum Beispiel in der neuen Sicherungsanlage Aathal in beiden Fahrtrichtungen. Bei Halt zeigendem Ausfahrsignal wird dort das Einfahrsignal Vorwarnung zeigen, während das dazwischen liegende "Wiederholungssignal", das nicht als solches gekennzeichnet ist, Warnung zeigt.

4. Was ist der Zweck der Hauptsignale, die in Stadelhofen kurz nach dem Perronanfang aufgestellt worden sind?

Im Bahnhof Stadelhofen sind kurz nach dem Perronanfang Hauptsignale aufgestellt, aber noch nicht in Betrieb genommen worden. Die Funktionsweise und der Zweck dieser Signale sind nicht offensichtlich und sollen daher nachstehend erläutert werden.

Aus technischen Gründen haben diese Signale die Grundstellung Halt. Sie können aber kein Fahrstrassenziel sein. Der Lokführer trifft sie also nicht in der Haltstellung an. Wie die nachfolgende Darstellung zeigt, sollen diese

Signale ein früheren Nachschalten der rückliegenden Signale ermöglichen und damit zu einem unbehinderten Lauf des Zuges beitragen, der sich der Station Stadelhofen in dem Moment nähert, in dem der vorausfahrende Zug die Station verlässt.

Signalisierung

Phase	Signal Z	H*	G*	F	Z	D
1	ohne	+0	-0	H	-	4-
	mit	+0	-0	H	H	4-
2	ohne	-4	4	H	-	H
	mit	-4	4	H	H	H
3	ohne	-4	4	H	-	H
	mit	-3	-4	-4	H	H
4	ohne	-3	-4	-0	-	H
	mit	-3	-4	-0	-0	H

Phase 1: Der vorausfahrende Zug steht an Perron vor dem Fahrt zeigenden Ausfahrsignal .

Phase 2: Der vorausfahrende Zug ist mit der Spitze am Ausfahrsignal D vorbeigefahren, und der Schluss ist mehr als 135 m vom Signal F entfernt.

Phase 3: Der vorausfahrende Zug ist mit der Spitze am Ausfahrsignal D vorbeigefahren, und der Schluss ist mehr als 135 m vom Signal Z entfernt.

Phase 4: Der vorausfahrende Zug ist mit dem Zugschluss am Ausfahrsignal D vorbeigefahren.

Der entscheidende Unterschied zeigt sich in der Phase 3, in der die Signale H*, G* und F bereits nachschalten können, wenn das Signal Z vorhanden ist, nicht aber, wenn diesem fehlt. Die Signale nach dem Perronanfang tragen damit dazu bei, die dem Kanton Zürich vertraglich zugesicherte Leistungsfähigkeit der S-Bahn (Zugfolge von 2 Minuten) zu erreichen. In den beiden anderen Stationen der S-Bahn-Stammstrecke Hardbrücke - Stadelhofen sind diese Signale nicht nötig, weil dort pro Fahrrichtung zwei Gleise vorhanden sind, die von dem Zügen abwechslungsweise benützt werden können.

Die in der Station Stadelhofen in der Fahrrichtung nach Tiefenbrunnen / Stettbach ca 180 m vor den Ausfahrsignalen aufgestellten Signale (Staffel X) haben eine andere Bedeutung: Sie haben die Funktion von Wiederholungssignalen, haben jedoch aus technischen Gründen, wegen der Folgefahrten auf ein teilweise besetztes Gleis, die Grundstellung Halt. Sie können aber kein Fahrstrassenziel sein.

Abteilung Zugförderung III

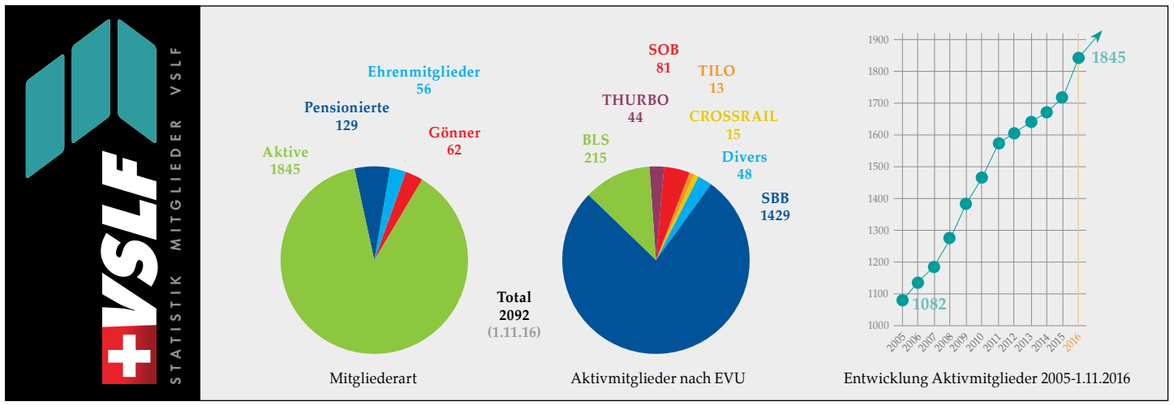
Erfahrungsbericht ICN Genf–Zürich HB

Ich fuhr mit Zug 5XX von Genf nach Zürich, die Fahrt bis Aarau verlief ohne Probleme. Am Einfahrvorsignal Lenzburg erhielt ich «Warnung» und kam vor dem Einfahrsignal zum Stehen. *Roger Wyss, Lokführer Zürich*

Foto: © Georg Trüb

Auf meine erstmalige Nachfrage, weshalb ich auf die Einfahrt in Lenzburg warten müsse, erhielt ich keine Antwort vom FDL (die Leitung war besetzt). Beim zweiten Anlauf erhielt ich dann die Info, das in Lenzburg im Gleis 1 ein 700 m langer Güterzug die Weiche Seite Rupperswil belege und deshalb die Einfahrt nicht gestellt werden könne. Nach insgesamt ca. zehn Minuten hiess es dann, ich müsse die Fahrtrichtung wechseln und via Rupperswil, Brugg, Baden nach Zürich fahren. So wechselte ich auf den Führerstand Seite Rupperswil und meldete mich fahrbereit. Da hiess es, ich müsse noch kurz warten, bis der Zug hinter mir in Rupperswil gewechselt habe, dann könne ich nach Rupperswil fahren. Nach ca. fünf Minuten kam die neue Information, dass in Lenzburg der Güterzug nun weg sei, umgekehrt aber in Rupperswil kein Platz für mich vorhanden sei. Ich solle wieder wechseln und Seite Lenzburg einrichten. Also wechselte ich erneut den Führerstand und meldete mich fahrbereit. Kurz nachdem ich den Hörer aufgelegt hatte, fingen die Lampe «Störung Neigetechnik» und die allgemeine «Störungslampe» an zu blinken, dazu ertönte der Warnsummer. Zudem zeigte der ICN im Diagnosebildschirm nur noch einen Halbzug an. Im nächsten Augenblick schaltete sich der Hauptschalter aus und der Stromabnehmer ging runter. Ich griff zum Hörer und informierte den Zugverkehrsleiter über die Störung, danach versuchte ich mittels Entpannungstaste den Stromabnehmer und den Hauptschalter wieder einzuschalten – ohne Erfolg. So informierte ich den Zugchef darüber, dass ich einen Leittechnikreset machen müsse. Nach Information der Fahrgäste leitete ich diesen ein. Von meinem Führerstand aus liess sich der Leittechnikreset nicht auslösen, vom hinteren Führerstand aus klappte dies dann. Doch auch nach dem Reset erschien nur ein Halbzug auf dem Diagnosebildschirm und Stromabnehmer und Hauptschalter liessen sich nicht einschalten. Nach Rücksprache mit der Betriebszentrale erhielt ich die Info, dass der Lösch- und Rettungszug bereits unterwegs sei und in Kürze zur Evakuation meines Zuges eintreffen werde. Dieser traf dann auch tatsächlich ein. Mittlerweile waren etwa 50 Minuten vergangen, seit ich in Lenzburg gestrandet war. Danach hiess es, dass ein Seetal-GTW von Lenzburg her die Fahrgäste aufnehmen werde und anschliessend direkt nach Zürich fahre. Zwanzig Minuten später fragte ich nach, wo der GTW bleibe. Es hiess, der Lf komme nicht in den Führerstand des GTW. So wurde diese Art der Evakuierung abgeblasen und die Fahrgäste – welche sich mittlerweile seit rund zwanzig Minuten alle in den vordersten Wagen befanden, mussten weiter warten. Um 23.40 Uhr hielt dann Zug 8XX und evakuierte meine Fahrgäste.

Da ich mit Hilfe der Kollegen vom LRZ die Kupplung in der Zwischenzeit von Hand ausgefahren hatte (diese liess sich nicht mehr automatisch ausfahren), konnten wir im Anschluss sofort mit der Einrichtung der Schleppfahrt beginnen. Nachdem mich der LRZ nach Mägenwil geschleppt hatte, bemerkten wir beim Trennen, dass der Notentriegelungsgriff an meinem ICN fehlte. Glücklicherweise konnten wir improvisieren und so die Hilfskupplung entfernen. Anschliessend kam ein ICN von Zürich und schleppte mich in die Herdern, wo ich mit 6 Stunden Verspätung in Zürich eintraf.



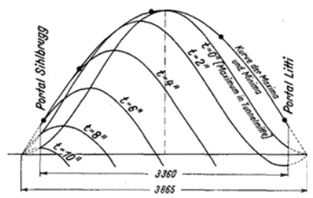
Stammtischgespräche über die Bahn

Es wundert einen immer wieder, wie viele Experten über die Bahn sprechen, welche sich wahrscheinlich einzig profilieren möchten oder einfach aus irgendeinem ideologischen Grund einen Vorteil sehen. *Roberto Kraschitz, Vorstand VSLF*

Am fragwürdigsten sind Aussagen zu technischen Themen, welche problemlos wissenschaftlich widerlegbar sind. Es gibt nämlich oftmals Darstellungen, bei welchen mit Zitaten, Zahlen aus Statistiken oder Vergleichen die Glaubwürdigkeit einer Stellungnahme erhärtet werden soll. Vor Kurzem hat man sich mit dem vermuteten technologischen Fortschritt in Bezug auf den Energieverbrauch, der Fahrgeschwindigkeit im Tunnel und fahrerlosen Zügen befassen müssen. Zum Glück sind die physikalischen Gesetze bekannt und müssen nur an empirischen Beispielen richtig angewendet werden.

Wir haben im Projekt ADL viel von Verbesserungen des Energieverbrauchs gehört, welchen wir mit unserem Fahrstil beeinflussen können. Das hängt natürlich von der Masse, der Geschwindigkeit, dem Widerstand und der gewünschten Leistung ab. Das ADL kann als eine Methode angesehen werden, welche den Fahrplan stabilisiert, aber die daraus errechneten Energieeinsparungen sind nicht realistisch.

Belegbar ist hingegen das Pflichtenheft einer Fahrzeugbestellung, welche ein bestimmtes Einsatzgebiet vorsieht. Dementsprechend sind Maximalleistung, Bremsleistung und Achslast nach Vorgaben zu entwickeln und zu bauen. Der Energieverbrauch hingegen ergibt sich aus dem Einsatz, kann aber auch im Voraus als Ziel vorgegeben werden. Ideal kann das Fahrzeug auf einer linearen, von der Topografie unabhängigen Strecke dann eingesetzt werden, wenn alle Parameter optimal berechnet wurden.



Bei einer nicht von äusseren Faktoren beeinflussten Tunnelfahrt lassen sich die Berechnungen des Projekts und der aerodynamische Einfluss auf die dynamischen Simulationen (Richtungsstabilität, Lüftung/Heizung, Geräusche, Erschütterungen und Verbrauch) am besten überprüfen.

Der Energieverbrauch ist der Aufwand, der zur Überwindung aller entgegen der Fahrrichtung wirkenden Kräfte erforderlich ist, damit die gewünschte Geschwindigkeit erreicht wird. Bei einer Tunnelfahrt mit beispielsweise 80 km/h entsteht auf dem bereits in den Tunnel einfahrenden Zugteil ein erheblicher Druck auf die

Frontfläche, der fünfmal höher ist als bei einer Fahrt im Freien. Der Luftwiderstand wird einerseits von der Aerodynamik des Fahrzeugs bestimmt, aber auch vom Querschnitt und der Länge des Tunnels. Sie bestimmen die Luftmasse, die vom Fahrzeug bis zum Tunnelende weggeschoben werden muss. Aus Kostengründen ist man bestrebt, den Tunnelquerschnitt möglichst jenem des Zuges anzugleichen. Daraus resultiert jedoch ein sehr hoher Cw-Wert, der fünfmal höher sein kann als bei einer Fahrt auf freier Strecke.

Damit stellt sich die Frage, ob die Geschwindigkeit auf freier Strecke auch in Tunnels gehalten werden kann. Bei einer Folgefahrt mit vorausfahrenden Zügen kann der Sog vom vorausfahrenden Zug bei gleicher Geschwindigkeit dies günstig beeinflussen. Wenn der vorausfahrende Zug aber langsamer fährt, braucht der schnellere, hintere Zug noch mehr Kraft, um die gewollte Sollgeschwindigkeit zu erreichen und zu halten, was natürlich zugunsten des vorausfahrenden Zuges ist. Kräftemindernd wäre zum Beispiel, den Tunnelportal-Querschnitt wie einen Trichter zu gestalten, um den Druck auf die Frontfläche bei der Tunneleinfahrt zu verringern (Venturi-Effekt).

Ist der Energieverbrauch der Hochgeschwindigkeit in langen Tunnels vertretbar?

Die Leistung, welche zur Überwindung des Luftwiderstands erforderlich ist, berechnet sich wie folgt: LeistungAntrieb = ½ * Luftdichte * Strömungswiderstandskoeffizient (cw) * Stirnfläche * Geschwindigkeit[3].

Am auffälligsten ist der immense Aufwand durch den Faktor Geschwindigkeit, der nicht linear, sondern in der dritten Potentz in die Gleichung eingeht!

Da der Betriebsaufwand nicht nur von den Entwicklungsingenieuren im Pflichtenheft bestimmt wird, sondern auch von verschiedenen anderen Akteuren (Infrastruktur, Energiegewinnung, Einsatzplanung und Zugführung), welche für den Kundeneinsatz tätig sind, ist das Zusammenspiel ein wichtiger Faktor. Mit einem Kompromiss, welcher aufgrund des Kostendrucks schnell zulasten anderer Parameter in der Produktion geht, soll eine nachhaltige Lösung gefunden werden. So benötigt der Güterverkehr aufgrund der höheren Anhängelasten länger, um auf die Sollgeschwindigkeit zu beschleunigen. Der Fahrplan, der die Durchfahrzeiten und die verlangten Geschwindigkeiten diktiert, kann jetzt, wo alle Baumassnahmen umgesetzt wurden, die Betriebskosten am meisten beeinflussen.

Als Lokführer und somit als tägliche Anwender dieser physikalischen Kräfte und Grössen müssen wir befürchten, dass die vom BAV bestätigten 200 km/h Geschwindigkeit erneut zu einer unnötigen finanziellen Belastung für die Bahn werden. Nicht umsonst wird im rund 50 km langen Eurotunnel zwischen Frankreich und England nur mit 160 km/h gefahren. Das spart sehr viel Energie und gibt viele neue Trassen. Der Zeitverlust gegenüber 200 km/h dürfte unter vier Minuten liegen!

Diese politischen Mehraufwände lassen uns auch gespannt auf die erwarteten führerlosen Züge schauen, nur schon aus finanzieller Sicht.

Siehe auch die Berichte in der Schweizer Eisenbahn Revue 10/2016: Der Gotthard-Basistunnel – Grosserfolg oder Bauruine? / Vor der Vollinbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels. Das Abonnement der Schweizer Eisenbahn Revue SER erhalten die VSLF-Mitglieder mit einer Reduktion von 10%. Anmeldung unter www.vslf.com / EXTERN / Eisenbahn-Revue SER

thurbo

Sämi Gmür, Leiter VSLF-Thurbo, Sektion Ostschweiz

Foto: © Georg Trüb

Das letzte Jahr war der Vorstand des VSLF-Thurbo sehr gefordert. Über ein Jahr nach Aufnahme der Verhandlungen zu den GAV-Kapiteln 7 und 8 sowie Anhang 3 konnten diese im Herbst abgeschlossen werden. Im Frühling fällte zudem das Schiedsgericht sein Urteil zum Thema Lohnaufstieg. Aber auch das Tagesgeschäft brachte viel Arbeit mit sich. Ich beschränke mich in diesem Artikel deshalb auf eine Auswahl der wichtigsten Themen.

Überarbeitete GAV-Kapitel 7 und 8 sowie Anhang 3 (Arbeitszeit, Ferien)

Kurz nachdem die Einführung der 5. Ferienwoche im Frühling 2015 am Entscheid der SEV-Mitglieder gescheitert war, hat der SEV die Firma Thurbo um ein GAV-Gespräch angefragt. Die meisten heutigen Bestimmungen stammten aus der Entstehungszeit von Thurbo (2002) und bedurften einer Überarbeitung. Der VSLF und Transfair nahmen an diesen Verhandlungen ebenfalls teil.

Nach mehreren zähen Verhandlungsrunden einigten sich Thurbo und die drei Personalverbände diesen Frühling auf folgende Eckwerte, für welche in den nachfolgenden Monaten die definitiven GAV-Texte ausgearbeitet wurden. In allen Verbänden konnten die Mitglieder über die Neuerungen schriftlich abstimmen. In allen drei Verbänden nahm eine grosse Mehrheit der Kolleginnen und Kollegen (im VSLF-Thurbo: 92%) die Vorlage an.

Eckwerte der überarbeiteten GAV-Artikel 7 und 8 Thurbo

- Einführung einer zusätzlichen (5.) Ferienwoche.
- Ein Ferientag wird neu mit 492 Minuten (statt 468 Min. wie bisher) abgerechnet.
- Norm-Jahresarbeitszeit (N-JAZ) wird von 1950 h auf 2000 h erhöht.
- 49 Stunden Zeitgutschrift erfolgen somit durch den längeren Ferientag sowie die zusätzlichen 5 Ferientage à 492 Minuten.
- Generelle Lohnerhöhung um 0,1% zum Ausgleich der um eine Stunde höheren Jahresarbeitszeit.
- Festlegung von verbindlichen Grenzwerten für die maximale Mehrarbeit pro Kalenderjahr (50 h) und im Gesamtsaldo (100 h) resp. Minderarbeit im Gesamtsaldo (–30 h)
- Einrichtung eines besonderen Zeitsparkontos, ohne Zugriffsmöglichkeit für das Unternehmen, und mit verschiedenen Bezugsmöglichkeiten für die Mitarbeitenden.
- Erhöhung Vaterschaftsurlaub von 2 auf 10 Tage.
- Erhöhung Mutterschaftsurlaub von 4 Monaten auf 18 Wochen.

In den folgenden Monaten wurden die neuen GAV-Texte präzisiert und niedergeschrieben. So konnte der überarbeitete GAV nach zehn Verhandlungsrunden Anfang Oktober 2016 im Beisein des neuen Verwaltungsratspräsidenten Werner Schurter sowie der Berufsverbände feierlich unterzeichnet werden.

An zwei Tagen Ende Oktober / Anfang November fanden in Winterthur und St. Gallen von Thurbo und den Sozialpartnern gemeinsam durchgeführte Informationsveranstaltungen für die Mitarbeiter statt.

Der VSLF erachtet den überarbeiteten GAV als geglückt, bringt er doch einige Verbesserungen für das gesamte Personal. Grosse Geschenke seitens des Arbeitgebers gibt es jedoch in der heutigen Zeit keine mehr – das war schon zu Beginn der Verhandlungen klar. So verwundert es uns, dass der SEV in seiner Mitteilung zur GAV-Unterzeichnung (nachzulesen auf der Website www.vpt-thurbo.ch verlauten lässt, der VSLF und Transfair hätten sich gegen eine Beteiligung der Firma zur 5. Ferienwoche ausgesprochen. Eine solche Beteiligung seitens des Arbeitgebers stand für den VSLF nie zur Debatte, da diese nie gefordert worden war und sich alle Beteiligten zu Beginn der Verhandlungen für eine Kostenneutralität ausgesprochen hatten. Eine solche Forderung wäre schlicht chancenlos gewesen und hätte das Gesamtresultat massiv gefährdet und Verschlechterungen an einem anderen Ort gebracht.

Im gleichen Aushang wurde dem VSLF angelastet, seine Mitglieder nicht über den Grundsatz zur Einführung einer 5. Ferienwoche befragt zu haben. Auch dies ist schlicht falsch. In allen Verbänden wurde im Oktober 2013 die gleiche Umfrage durchgeführt. In dieser Umfrage sprach sich im VSLF die grosse Mehrheit der Mitglieder für die Kompensation von Rasttagen zugunsten einer 5. Ferienwoche aus. Auf eine Abstimmung verzichtete der VSLF angesichts des klaren Resultats und liess sich das Resultat der Umfrage an der Mitgliederversammlung im Sommer 2014 nochmals bestätigen.

Mitgliederversammlung

Am 25. Juli 2016 fand die Mitgliederversammlung des VSLF-Thurbo in Winterthur statt. Der Vorstand durfte einige Mitglieder begrüssen und freute sich insbesondere über die rege Diskussion zum Thema «Lohnaufstieg der schlechter Verdienenden». Man kam zum Schluss, dass das aktuelle Lohnsystem baldmöglichst überarbeitet resp. ersetzt werden sollte.

Zu reden gab auch das vorerwähnte Schiedsgerichtsurteil, welches nicht von allen Kolleginnen und Kollegen nachvollzogen werden konnte, weil viele sehr siegesbewusst in den «Kampf» getreten sind. Der Vorstand des VSLF-Thurbo ist jedoch nach wie vor der Meinung, dass der resultierende Vergleich das Maximum ist, was zu erreichen war. Weiter zu reden gaben die Erneuerung der IT & Arbeitsmittel der Lokführer sowie die Verhandlungen zu den GAV-Kapiteln 7 und 8.

Im Anschluss an die Versammlung liess man den Abend bei einem guten Glas Rotwein und Apérohäppchen ausklingen.

Schiedsgericht «Lohnaufstieg»

Am 15. März 2016 traf sich das Schiedsgericht Thurbo in Weinfelden zur zweiten und letzten Verhandlungsrunde mit der Befragung der Entwickler-Firma des Lohnsystems Thurbo.

Das Schiedsverfahren endete nicht mit einem Urteilsspruch, sondern mit einer Vereinbarung (einem Vergleich) zwischen der Beklagten (Thurbo) und den Klägern (SEV/VSLF). Als Kläger mussten wir einsehen, dass wir mit unserer wichtigsten Forderung (dem Durchschreiten des Lohnbandes innert einer gewissen Frist) bei einem Urteil unterlegen wären und der Fortbestand der weiteren in der Vereinbarung festgehaltenen Punkte ungewiss wäre. Das Schiedsgericht hat das im Rahmen der Verhandlungen sehr deutlich gemacht. Zudem enthält die Vereinbarung verschiedene Verbesserungen, die für das Personal ebenfalls ein hohes Gewicht und Bedeutung haben.

Mit Enttäuschung mussten wir feststellen, dass das Schiedsgericht keinen Rechtsanspruch auf das Durchschreiten der Lohnbänder innert einer gewissen Frist aus dem GAV herauslesen wollte. Die im GAV verankerten Jahreszahlen wurden hingegen als Zielvorgaben definiert, die wenn immer möglich einzuhalten sind.

Immerhin muss Thurbo die Sozialpartner zukünftig jährlich über die Gründe für die fehlende Alimentierung des Lohnsystems aufklären, wenn die Lohnanstiege aus finanziellen Gründen nicht in vollem Ausmass gewährt werden können. Auch die Mutationsgewinne werden künftig vollumfänglich zur Finanzierung der Lohnanstiege des Personals eingesetzt.

Schiedsgericht «Lohnaufstieg»

- Die Parteien halten übereinstimmend fest, dass den Mitarbeitenden der Beklagten kein Rechtsanspruch auf das Durchschreiten der Lohnbänder innert einer bestimmten Frist zusteht. Die Beklagte ist allerdings bestrebt, die Zielvorgaben wenn immer möglich zu erfüllen.
- Die Parteien verpflichten sich, innert drei Monaten seit rechtskräftigem Abschluss des vorliegenden Schiedsverfahrens eine Standortbestimmung durchzuführen, im Rahmen welcher die Beklagte die Klägerinnen bzw. sämtliche Sozialpartner über die Differenz zwischen den Zielvorgaben und dem Ist-Zustand des Lohnsystems sowie über die Gründe für die fehlende finanzielle Alimentierung bzw. die Differenz orientiert.
- Die Parteien verpflichten sich, anschliessend jährlich im Rahmen der Lohnverhandlungen entsprechende Standortbestimmungen durchzuführen.
- Die Parteien halten übereinstimmend fest, dass die ausgewiesenen Mutationsgewinne inskünftig vollumfänglich zur Finanzierung der Lohnanstiege des Personals verwendet werden. Die Mutationsgewinne berechnen sich ohne Abzüge für Personalwerbekosten etc.
- Die Beklagte verpflichtet sich, den jährlichen Mutationsgewinn abzuschätzen und den Klägerinnen bzw. sämtlichen Sozialpartnern jeweils längstens 20 Tage vor den jährlichen Lohnverhandlungen bekannt zu geben.

Unterschrift GAV THURBO; weitere Bilder unter vslf.com > Sektionen > Thurbo | Bilder: Chris Mansfield, mansfield.ch

Ruedi Brunner; Leiter SOB VSLF Sektion Ostschweiz

Differenzen in der Auslegung des GAV
Gleich in drei Punkten sind sich VG und SOB bei der Auslegung des GAV nicht einig:
- Wegfall der Friedenspflicht (GAV Art. 2.2 Lohnverhandlungen)
- Wegzeitenentschädigung bei Ablösungen ausserhalb des üblichen Dienstortes (Anh. 3, Art. 3)
- Summe der unbezahlten Pausen > 90 Minuten (Anh. 10, Art. 6.3)

Wie solche Situationen zu bereinigen sind, kann im GAV Art. 2.4 (Schlichtungs- und Schiedsverfahren) nachgelesen werden. Auszug: Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung und den Vollzug des GAV sollen in erster Linie durch direkte Verhandlungen zwischen den Vertragsparteien beigelegt werden. Wenn keine Einigung erzielt wird, können die Vertragsparteien das Schiedsgericht anrufen.
Mitte 2016 wurde der SOB schriftlich mitgeteilt, dass die VG das Schiedsgericht betreffend Punkt 1 (Wegfall der Friedenspflicht) anruft. In ihrem Antwortschreiben signalisierte die SOB erstmals ihre Gesprächsbereitschaft, um eine einvernehmliche Lösung zu finden. Daraufhin wurde das Schiedsgerichtsverfahren vorübergehend sistiert. Wir hoffen, die Streitigkeiten der anderen beiden offenen Punkte ebenfalls einvernehmlich lösen zu können.

Neues Lohnsystem
Seit 2014 sind die Sozialpartner mit der SOB betreffend Einführung eines neuen Lohnsystems in Verhandlung. Nach etlichen und teils zähen Verhandlungsrunden konnte die VG Mitte 2016 im Grundsatz dem neuen Lohnsystem zustimmen. Einige Details sind noch verbindlich festzuhalten. Die SOB drängte schon 2014 wie auch 2015 darauf, das neue Lohnsystem jeweils auf den kommenden Jahreswechsel einzuführen. Umso erstaunlicher wirkt es, wenn die SOB in der ersten Hälfte 2016 an fünf Terminen mit der VG zu Verhandlungen zusammenkommt und seit Bekanntgabe des Grundsatzentscheides keine zusätzlichen Ressourcen mehr findet, die noch offenen Punkte zu klären. Die Detailverhandlungen sollen Ende Oktober vor der ersten ordentlichen Runde der GAV- und Lohnverhandlung 2017 stattfinden.
Die SOB schreibt in ihrer Medienmitteilung vom 18. Juli 2016, dass vorbehaltlich der Zustimmung durch die Mitglieder der einzelnen Gewerkschaften das neue Lohnsystem auf den 1. Januar 2017 in Kraft treten soll. Ein sehr ambitioniertes Vorhaben. Erst wenn alle entscheidenden Details schriftlich vorliegen, können die Sozialpartner ihre Mitglieder verbindlich informieren und ihre Meinung dazu einholen. Liegen die Rückmeldungen nicht bis Ende 2016 vor, entzieht sich das der Verantwortung der Verbände.

Rollmaterial Voralpen-Express (VAE) 2020
Für die in die Jahre gekommenen VAE-Kompositionen, die im Stundentakt zwischen St. Gallen und Luzern verkehren, konnte termingerecht eine Nachfolgelösung eingeleitet werden. Mitte Jahr wurde der Liefervertrag mit dem Hersteller des neuen Rollmaterials unterzeichnet. Weitere Detailinformationen zu Beschaffung und Rollmaterial können dem separaten Bericht von Martin Mock (VSLF Technik Ost) auf Seite 41 in dieser Ausgabe des LocoFolio entnommen werden.

Foto: © Georg Trüb

Personalsituation
Obwohl der Personalbestand auf dem Papier leicht im Plus liegt, sind immer wieder Aufrufe zu Rasttagseinbussen zur Abdeckung aller Dienste nötig. Eine neue, bei der SOB noch nie da gewesene Situation hat sich eingestellt. Eine markante Häufung von Langzeiterkrankungen belastet die Ressourcen. Beängstigend wirkt dabei die unübersehbare Zunahme an Herz- und Kreislauferkrankungen. Auf Nachfrage des VSLF bestätigte die SOB, sie werde sich dieses Phänomens 2017 besonders annehmen.
Am 1. Oktober 2016 startete eine Klasse in Grundausbildung mit 11 Anwärtern. Im Mai 2017 ist nochmals eine Klasse in Grundausbildung mit 8 Anwärtern geplant.
Der Umwandlungssatz in der Pensionskasse wird per 1.1.2018 gesenkt. Laut Schreiben der PK gelangen bei Pensionierung bis 30.11.2017 die heutigen Umwandlungssätze zur Anwendung. Es darf davon ausgegangen werden, dass unter diesem Aspekt auch zusätzliches Lokpersonal von einem vorzeitigen Altersrücktritt Gebrauch machen wird. Wie sich das auf die Personalsituation auswirkt, ist zum heutigen Zeitpunkt schwer abschätzbar.

Mitglieder
Ende August 2016 zählte die VSLF-SOB-Gruppe 81 Mitglieder. Im vergangenen Jahr durften wir 4 Kollegen als Neumitglieder im VSLF begrüssen. 2 Kollegen haben die SOB verlassen und 5 VSLF-Mitglieder sind von anderen EVU zur SOB gestossen.

Mitgliederversammlung
Der Einladung zur Mitgliederversammlung vom 23. August 2016 in Uznach sind nebst zwölf SOB-Lokführern auch Hubert Giger (Präsident VSLF), Stephan Gut (Präsident Ostschweiz) sowie Sämi Gmür (Leiter VSLF-Thurbo) gefolgt.
Mit Unterschrift im Sommer 2008 wurde der VSLF offiziell als Sozialpartner in die Verhandlungsgemeinschaft bei der SOB aufgenommen. Der VSLF-SOB ist nun schon acht Jahre in der aktuellen Organisationsform tätig. Wegen der vierjährigen Amtszeit ist es nicht verwunderlich, dass in diesem Jahr eine grössere Anzahl von Wahlen fällig wurde. Vom achtköpfigen Führungsgremium VSLF-SOB mussten vier Kandidaten bestätigt und ein Ersatz für Sepp Ulmann (Technik Ost) neu gewählt werden. Martin Mock, der diese Funktion seit dem Ausscheiden von Sepp Ulmann aus dem Führungsgremium VSLF-SOB bereits interimistisch bekleidete, wurde ebenso wie alle anderen Kandidaten einstimmig gewählt. Ein herzliches Dankeschön an alle, die bereit sind, in irgendeiner Funktion mitzuwirken. Die Funktion des Stv. Leiters Süd konnte nicht besetzt werden und ist weiterhin vakant. Ebenso läuft die Amtszeit des SOB-Vertreters im Vorstand der Sektion Ostschweiz aus. Dem amtierenden Funktionsinhaber und Leiter VSLF-SOB Ruedi Brunner wurde das Mandat zur erneuten Kandidatur an der GV Ost vom 18. November 2016 erteilt. Als sein Ersatz wurde Erich Bachmann bestätigt.
Stefan Schmid, dem Leiter Technik VSLF-SOB, war in seinem längeren Referat die Aufmerksamkeit gewiss. Er informierte in Text und Bild über die Neubeschaffung des Voralpen-Express (VAE) 2020. Die visuelle Darstellung vom neuen Rollmaterial innen und aussen wusste zu überzeugen.
Im 2. Block durften wir von der SOB Samuel Rindlisbacher (Stv. Leiter Verkehr) und aus der Leitung Lokpersonal die beiden Olf Daniel Gerber und Roland Alder begrüssen. Samuel Rindlisbacher, der erst seit Jahresbeginn bei der SOB tätig ist, stellte sich vor und gab einen Einblick in seine derzeitige Hauptaufgabe. Mit der Einführung einer eigenen Mobilitätsplattform der SOB werde er bis Ende 2016 sehr gefordert sein. In der Fahrplanangebotsgestaltung zeichnet sich auf 2020 eine grössere Veränderung ab. Die Stadtbahn Obersee wird dann zum Thema werden. Mit was für Veränderungen das LP konfrontiert wird, ist noch unklar.
Beim anschliessenden Apéro wurden die rege geführten Diskussionen fortgesetzt.

SOB Voralpen-Express

Acht- und vierteiliger FLIRT für den Voralpen-Express. Der Voralpen-Express ist das Flaggschiff der Schweizerischen Südostbahn AG. *Martin Mock, Lokführer SOB*

Im Jahr 2019 sollen neue Triebzüge des Typs FLIRT 3 in zwei unterschiedlichen Ausführungen sämtliche derzeit als Voralpen-Express (VAE) St. Gallen–Luzern eingesetzten Fahrzeuge ablösen. Zurzeit verkehren Kompositionen mit Triebfahrzeugen an der Zugspitze und dem Zugschluss. Im Normalfall verkehren die lokbespannten Kompositionen mit sieben und die mit Triebwagen geführten Züge mit sechs Zwischenwagen. Die Betriebsbewilligung für diese Fahrzeuge läuft Ende 2019 aus.
Im September 2015 publizierte die SOB die Ausschreibung für die neuen Züge. Zur geplanten gemeinsamen Ausschreibung mit der BLS kam es schliesslich nicht. Laut SOB deshalb, weil die BLS ihre neuen Züge einige Jahre später benötigt.
Die für den 23. Dezember 2015 festgelegte Angebotsfrist der SOB-Ausschreibung wurde auf Wunsch eines Anbieters bis zum 15. Januar 2016 verlängert. Bombardier und Siemens hatten die Unterlagen mit dem rund 1500 Punkte umfassenden Anforderungskatalog ebenfalls angefordert, aber schliesslich keine Offerte eingereicht.
Am 9. Mai 2016 erteilte dann der SOB-Verwaltungsrat den Zuschlag an Stadler.
Am 27. Juni 2016 wurde der Liefervertrag mit Stadler zusammen im Wert von 170 Millionen Franken unterschrieben. 170 Millionen ist das Gesamtvolumen und enthält unter anderem auch die Anpassung der Infrastruktur. Bestellt wurden sechs achtteilige und fünf vierteilige Züge mit unterschiedlichen Inneneinrichtungen *(Bild 2, nächste Seite)*.
Im Rahmen der Konzepterarbeitung VAE 2020 galt es zunächst festzulegen, ob in Zukunft Ein- oder Doppelstockzüge zum Einsatz gelangen sollen. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht ist eine Verknüpfung zwischen VAE-Stammzügen und S-Bahnen von Vorteil. Die sechs achtteiligen Züge genügen für den Stundentakt St. Gallen–Luzern, wobei ein Zug als Reserve dient.
Die achtteiligen Züge bestehen aus zwei betrieblich nicht trennbaren Einheiten mit nur je einem Führerraum. Jedoch für die Einfahrt in die zum Teil nur 75 Meter langen Werkstätten können die beiden Hälften getrennt werden.
Die Variante mit der Möglichkeit, eine Zugshälfte bei Bedarf durch einen Vierteiler zu ersetzen, wurde geprüft, jedoch verworfen. Sie hätte erfordert, die Fahrgasträume der beiden in diesem Fall nicht mehr durchgängig erreichbaren Halbzüge gleich auszustatten, also je mit einer rollstuhlgerechten Toilette und je einem Abteil erster Klasse.
Um auf der topografisch anspruchsvollen VAE-Strecke die nötige Zugkraft zu erreichen, sind vier Triebdrehgestelle vorgesehen.
Die achtteiligen VAE 2020 erhalten eine fernverkehrstaugliche Ausstattung mit

70 Plätzen erster und 291 Plätzen zweiter Klasse, fünf Mehrzweckabteilen mit total zwölf Veloplätzen sowie Skiständern, einem ausgewiesenen Abteil für Familien mit 22 Sitzplätzen und grossen Tischen, zwei Rollstuhlplätzen, zwei Bistrobereichen ausgerüstet mit Automaten, einem Zugbegleiter-Abteil und drei Toiletten (davon eine rollstuhlgerecht). Damit möchte die SOB den Bedürfnissen der unterschiedlichen Benutzergruppen – Pendler und Touristen, Geschäftsleute und Familien – Rechnung tragen. Die Erkenntnisse aus Publikumsbefragungen zur Innenausstattung, den Verpflegungsmöglichkeiten sowie zur Sitzgestaltung sind im Anforderungsprofil berücksichtigt worden *(Bild 3& 4)*.

Die achteiligen VAE 2020 weisen eine Gesamtlänge von 150,2 m auf, das Gewicht leer beträgt ca. 263 t, die Achslast beim Motorendrehgestell beträgt 16,4 t und beim Laufdrehgestell 11,8 t. Das Fahrzeug wird mit zwei Pantografen und zwei Hauptschaltern ausgerüstet sein.

Die fünf vierteiligen Züge RV 2020 sind als S-Bahn-Züge, mit einem deutlich geringeren Anteil erster Klasse (23 von 198 Plätzen) und einer Toilette, konzipiert. Bistro- und Familienabteile sind hier keine vorhanden.

Der RV 2020 weist eine Gesamtlänge von 77,1 m auf, das Gewicht leer beträgt ca. 134 t, die Achslast beim Motorendrehgestell beträgt 16,4 t und beim Laufdrehgestell 11,8 t. Das Fahrzeug wird auch mit zwei Pantografen und nur einem Hauptschalter ausgerüstet sein. Wie beim vorhandenen SOB-FLIRT wird auch dieses Fahrzeug zwei Triebdrehgestelle haben. Die Höchstgeschwindigkeit der neuen SOB-Züge beträgt 160 km/h.

Wichtigste Aufgabe der Vierteiler ist es, während der Hauptverkehrszeiten den VAE auf dem nachfragestärkeren Abschnitt St. Gallen–Rapperswil zu verstärken. Zudem stehen sie für Aufgaben im S-Bahn-Verkehr zur Verfügung. Bezüglich Vielfachsteuerung werden die neuen Züge mit den 23 vorhandenen FLIRT der SOB kompatibel sein.

Das Südnetz der heutigen SOB, also die Strecken Rapperswil–Arth-Goldau und Wädenswil–Einsiedeln, zeichnen sich durch eine extreme Trassierung mit maximalen Steigungen von 50‰ und Bogenradien von lediglich 150 m aus. Um die Geleise zu schonen, erhalten die neuen SOB-Triebzüge Drehgestelle mit weicher Achsführung und hydraulischen Achslenkerlagern, dadurch ergeben sich radial einstellbare Achsen. Durch diese Ausführung kann der Spurkranz- und Laufräderverschleiss deutlich vermindert werden. Bei höherer Geschwindigkeit steigt die Längssteifigkeit der Radsatzführung

2

3

4

stark an und garantiert so eine hohe Laufstabilität. Die Laufdrehgestelle werden nach Jakobs-Bauart sein.

Die neuen Fahrzeuge bestehen aus lauter erprobten Komponenten. Da kommt auch der bei der SOB erprobte Trockentrafo zum Zuge. Der Trockentrafo arbeitet ölfrei; die Wicklungen des Trafos werden direkt von der Kühlluft umströmt. Dieses Funktionsprinzip führt insbesondere zu einem geringeren Energieverbrauch, verbesserter Umweltverträglichkeit sowie einer Reduktion von Sensorik und Wartungsaufwand.

Zur Verbesserung der Sicherheit an Bord im Fall eines Brandes werden die Fahrzeuge zusätzlich mit einer bewährten Brandbekämpfungsanlage, bestehend aus Brandmelde- und Brandbekämpfungsanlage, ausgerüstet.

Die Brandmelder sind in folgenden Brandschutzzonen installiert: Fahrgastraum, Fahrgasttoiletten, Führerstand, Zugbegleiterabteil, Maschinenraum im End- und Zwischenwagen, Technikbereiche mit Hochleistungsausrüstung an den Stirnwänden und beim Traktionsstromrichter.

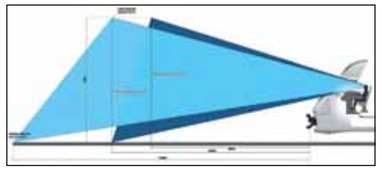
Die neuen VAE 2020 und RV 2020 werden voraussichtlich die ersten kommerziellen ETCS-only-Züge in der Schweiz sein. Vorgesehen ist die Implementierung der Baseline 3, Release 3.4, was die Fahrt mit ETCS L1 Limited Supervision ohne Signum- und ZUB-Geräte ermöglichen soll. Dies setzt voraus, dass auch die SBB ihre Strecken im Einzugsgebiet der SOB rechtzeitig mit Balisen ausrüstet und diese mit einem Telegramm für ETCS L1 LS programmiert. Im Konzept der VAE 2020 ist eine Zulassung in Deutschland und Österreich vorgesehen, jedoch hat die SOB diese Option noch nicht weiterverfolgt.

Der Führerstand und die Fahrzeugsteuerung des Zuges basieren auf den bewährten Technologien der GTW-, FLIRT, und KISS-Fahrzeugfamilien, die in enger Zusammenarbeit mit dem Fahrpersonal der Betreiber entwickelt worden sind.

Durch eine weitreichende Vernetzung der einzelnen Leittechnik-Subsysteme sowie die Anbindung der Zugsicherung und der Kommunikationssysteme können Prozesszeiten gegenüber bisherigen Fahrzeugen gesenkt werden. Mit der zentralen Zugdateneingabe werden Wende- und Personalwechselzeiten an Bahnhöfen stark verkürzt.

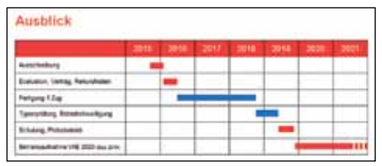
Die Fahrzeugbedienung erfolgt durch ein modern gestaltetes Führerpult mit ergonomischen Bedienoberflächen, leicht erkennbaren Prozesswertanzeigen und wird mittels Einsatz von Touch-Displays vereinfacht. Zur Beschleunigung der Aufrüstzeiten wird der Lokführer von umfangreichen Eingabearbeiten entlastet. Im Weiteren übernimmt die Fahrzeugsteuerung, soweit sicherheits- und zulassungstechnisch erlaubt, die erforderlichen Prüfungen und Tests am Zug.

Das Sichtfeld aus dem Führerstand übertrifft die in UIC 651 definierten Anforderungen deutlich. So liegen hohe Signale noch bei 8 und tiefe Signale bei 10 m Abstand im Sichtbereich. Dies ist im Allgemeinen von grossem Vorteil, da die SOB auf ihrem eigenen Streckennetz zum Teil sehr kurze Signaldistanzen hat.



Damit bei einem leichten Crash einzelne Elemente ersetzt werden können und nicht die ganze Front erneuert werden muss, wird die Front modularer aufgebaut sein. Jedoch ist die Form der Front noch nicht ganz definitiv, da Probleme wie z.B. Flugschnee noch ausgearbeitet werden müssen. Dem Wunsch nach seitlichen Führerstandstüren ist Stadler nachgekommen und hat ihn optimal umgesetzt. Dieses Kriterium durfte jedoch nicht ins Pflichtenheft aufgenommen werden, da sonst eine Diskriminierung gegenüber den anderen Anbietern entstanden wäre.

Der Vertrag zwischen SOB und Stadler umfasst auch Optionen mit bis zu 40 weiteren Zügen. Die Hoffnungen der SOB auf Verkehre über die alte Gotthardstrecke und im Rheintal dürften dafür ausschlaggebend sein.



Mit dem Zeitplan (von der Ausschreibung 2015 bis zur Lieferung der neuen Triebzüge 2019) ist die SOB sehr sportlich unterwegs. Vor allem das Jahr 2019 wird ein sehr intensives Jahr. Anfang Jahr wird das ganze Personal am Fahrzeug, in Theorie und unter anderem auch mit einem neuen Simulator auf die neuen Fahrzeuge geschult. So kann in der zweiten Jahreshälfte der Probebetrieb definitiv aufgenommen werden. Es müssen möglichst alle Fehler und Lücken eliminiert sein. Die SOB hat ab dem Jahr 2020 keine Rückfallebene mehr, da die Betriebsbewilligung für die alten VAE ausgelaufen sein wird.

RegionAlps

GAV-Neuverhandlungen. *Marc Engelberger, Sektionspräsident Romandie*

Die Verhandlungen des neuen Gesamtarbeitsvertrags zwischen den Sozialpartnern und den Vertretern der Unternehmung RegionAlps konnten im Lauf des Sommers 2016 erfolgreich abgeschlossen werden.

Die Sitzungen fanden in einer positiven Arbeitsatmosphäre statt und die Verhandlungen verliefen jederzeit höflich und konstruktiv.

Die vorbereitenden Sitzungen und die Ausarbeitung der Forderungen wurden von SEV und VSLF gemeinsam bewerkstelligt. Wir werten das als gutes Zeichen für die weitere Zusammenarbeit zwischen den beiden Arbeitnehmervertretungen.

Die wichtigsten Verbesserungen im Vergleich zum vorangegangenen GAV sind:

- Generelle Lohnerhöhung um 4%, verteilt auf drei Jahre (2,5% im 2017, 1% im 2018 und 0,5% im Jahr 2019)
- Einführung einer Essensvergütung in der Höhe von 16 Franken pro Arbeitstag (unabhängig davon, ob es sich um einen Kurstag, einen Reservetag oder einen normalen Arbeitstag handelt. Auch die Tourendauer hat keinen Einfluss auf die Vergütung) Die neue Regelung ersetzt eine komplexe, nicht pauschale Vergütung.
- Bessere Verständigung des Lokpersonals bei Touranpassungen innerhalb von 48 Stunden
- Raschestmögliche Einführung einer Checkliste «Vorgehen bei Personenunfällen», sobald der neue Chef Lokpersonal bei RegionAlps seinen Dienst aufgenommen hat (Ende 2016)

Sowohl die Arbeitnehmervertreter als auch das Lokpersonal dürfen mit den Verhandlungsresultaten zufrieden sein. Der neue GAV wird per 1.1.2017 in Kraft treten.

Foto: © Georg Trüb

Ein Dankeschön an Esther Frisch

Herzliche Glückwünsche an Esther Frisch von zwei «Veteranen» und vom Lokführer von Zug IC 818 Zü – Bn am 29. März 2016. *Hans Baer, Ruedi Renggli & Felix Traber*

Ich kenne Esther Frisch seit jener Zeit, als sie ihre ersten Gedichte als Dank und aus grossem Respekt dem Lokpersonal in die Führerstände sandte. Während vieler Jahrzehnte hat sie mit einfühlsamen Worten ihre Gedanken in viele Gedichte verpackt und damit Grossartiges geleistet; zum Wohle des Lokpersonals! Wir – das Lokpersonal – sind Esther Frisch zu grossem Dank verpflichtet; und dies auch heute noch, wo sie ihren letzten Lebensabschnitt im Altersheim verbringt und dort sehr dankbar ist, auf ein reich erfülltes, glückliches Leben zurückblicken zu dürfen. An diesem Besuchstag im «Logisplus» hat mich ihre Liebenswürdigkeit, Bescheidenheit und Dankbarkeit extrem beeindruckt. Chapeau! Das sind doch Menschen, die Grossartiges geleistet haben und nie auf einem «Podest» gestanden sind.

Ruedi Renggli

Ruedi Renggli, Esther Frisch und Hans Baer am 29. März 2016 im «Logisplus»

***

Der Führerstand ist «Dein zu Haus»

Seit vielen Jahren hast Du geschrieben
so manches Gedicht mit Herz, Verstand,
feinfühlig waren Deine Worte
im Mittelpunkt der Führerstand.

Deine Botschaften vom Lokpersonal gern aufgenommen
haben bewegt manch hartes Männerherz,
vielseitig waren Deine Themen
von Humor geprägt, von Freud und Schmerz.

Schweizweit präsent auf allen Zügen
jedem Lokführer bist Du bekannt,
X- tausend Gedichthefte verteilt am Jahresende
wurden in alle Lokdepots gesandt.

Auch höchste Chefs kamen ins Schwitzen
wenn im Klartext wurde kritisiert,
dass immer nur Sparmassnahmen zählen
und die «Kohle» stets regiert.

Deinem Mahnfinger wurde Respekt gezollt
Deine «Achtungssignale» in Worten wohlgepackt,
Deine Meinung hast souverän verkündet
auf klarem Kurs – kamst nie aus dem Takt.

Heut' stehst Du mit prominenten Namen
auf der GV-Gäste-Liste vom Lokpersonalverband,
bist im rüstig/hohen Alter immer noch «verwurzelt»
mit Deinen Gedichten vorn im Führerstand.

Ein Leben lang warst Du auf Achse
und hoffentlich noch lange Zeit,
mög' Dein Herz für die Eisenbahnen schlagen
«Chapeau» vor Deiner Menschlichkeit!

Das Lokpersonal wird nie vergessen
wie viel Gutes Du getan,
Deine unzähligen Gedichte kamen immer
im Führerstand mit Freude an!

Nun ist es ruhiger geworden
Dein Leben heut'im Ruhestand,
und immer noch erreichen uns Gedichte
mit der Adresse «Führerstand».

Hab herzlichen Dank für Deine Treue
die DU viel Jahrzehnte lang gelebt,
mit Deinem unermüdlich' Schaffen
hast in Deinem Leben viel bewegt.

Nun bleib gesund noch viele Jahre
wir wünschen Dir von Herzen Glück,
es mögen Deine Gedanken immer finden
den Weg zum Führerstand zurück!

***

Frag die Expertin!

Meine dreijährige Tochter, ich nenne sie «Müsli», ist alles andere als auf den Kopf gefallen. Gerne plaudert sie über dies und das und ganz wichtig: Sie hat zu allem eine dezidierte Meinung. Sie ist die Expertin für alles und jedes. *Markus Leutwyler*

Sie ist gerade dabei, mit der Briobahn zu spielen, als ich in ihr Zimmer komme und vor mich hin sinniere. «Was luegsch so komisch?», will sie wissen. «Ich mache mir Gedanken zu selbstfahrenden Zügen. Also Züge ohne Lokführer. Was denkst du, wird es die bald geben?» «Natürlich», sagt sie und zeigt stolz auf die batteriebetriebene Lokomotive, die dabei ist, einen kleinen Aufstieg zu bewältigen. «Das habe ich doch schon lange!»

In dem Moment kippt die Lok aus dem Gleis und die Rädchen drehen munter weiter. «Und jetzt? Kein Lokführer im Zug, da bekommen die Leute doch Angst!» Ich nehme ein Legomännchen und lasse es ängstlich wimmern. Müsli holt einen Gummi-T-Rex und platziert diesen direkt vor das Gesicht des Legomännchens. «Ruuuuuee-eee!», brüllt sie nun mit der tiefstmöglichen Stimme. «Aber du, damit machst du doch den Leuten noch mehr Angst.». «Ja eben! Jetzt haben sie Angst vor dem Dino und nicht mehr vor der Vergleisung.»

Wir stellen die Lok wieder auf und lassen sie weiterfahren. Weit kommt sie nicht. Die Batterie ist leer. «Stromausfall!», sage ich entrüstet. «Weisst du, dass es dann im Zug auch keine frische Luft mehr gibt? Es wird immer heisser!» «Pffff», sagt Müsli und greift zum violetten Pegasus mit der regenbogenfarbigen Mähne und den silbernen Flügeln. Sie schwebt über den Zug und lässt die Flügel flattern. «Dann muss halt jemand Wind machen!»

Nun habe ich eine ganz knifflige Aufgabe für sie. Da sind doch immer diese ethischen Fragen. Wie würde sich ein Computer entscheiden, wenn er zwischen zwei grässlichen Varianten wählen müsste? Ich stelle fünf Männchen auf den einen Strang einer Weiche und eins auf den andern. Die Weiche steht für die fünf Männchen. Und hinten kommt bereits die selbstfahrende Lok, die ich mit einer frischen Batterie wiederbelebt habe. Müsli zögert nicht lange. Sie holt ihren Riesendrachen und der schnappt sich das eine Männchen. Vorsichtig stellt er es zu den fünf anderen. Dann schaut sie zu, wie die Lok weiterfährt. Mit Volldampf in die Gruppe von nun sechs Männchen.

Ich finde die Strategie mit dem Drachen interessant. Natürlich weist die softwareseitige Umsetzung der Weichensteuerung noch kleinere Mängel auf. Aber der Ansatz ist gut. Kein Grund, eine fortschrittsfeindliche Haltung einzunehmen!

Es gäbe noch so viele interessante Fragen, die ich meiner kleinen Expertin gerne stellen würde. Doch leider kommt es nicht mehr so weit. Müsli steht breitbeinig da und meine Nase meldet, dass sich die Windel gefüllt hat. Ich hebe s'Müsli auf den Wickeltisch und mache sie sauber. «Ein Fudiputzroboter, das wär mal was!», sage ich vor mich hin. Sie schaut mich völlig entsetzt an. «Spinnsch eigentlich? Das gaht doch nöd!»

Leserbrief

Hans Baer; pensionierter Swissair Pilot und Gönner VSLF

Einmal mehr habe ich das LocoFolio rübis und stübis gelesen. Layout, Präsentation, Inhalt in Form und Sachlichkeit sowie die Wahl der Themen gefallen mir als «aussenseitigem» Gönnermitglied auch unter der neuen Redaktion nach wie vor sehr gut; bitte nichts ändern!

Betrüblicher ist leider der Inhalt diverser Beiträge:

Watt d'Or

Da lässt man sich auf Kaderstufe für die Anordnung ökonomischer Fahrweise feiern und moniert das Thema als Eigenerfindung. Mit keinem Wort wird erwähnt, dass ebendiese ökonomische Fahrweise seit vielen Jahren instruiert und in der Praxis umgesetzt wurde und wird. Chapeau an alle Lf, die seit je diese Fahrweise gelebt haben. Da ist auch ein unausgegorenes System ADL nicht von Nutzen, vor allem, wenn es erratische Indikationen gibt und damit eher zu «stop and go» verleitet, wie im entsprechenden Artikel erwähnt. Hauptsache, man kann sich mit Kosten von ca. 35 Millionen Franken brüsten. Für mich sieht da Respekt vor der Arbeit des Mitarbeiters anders aus.

ETCS L2

Auf «Teufel komm raus» wird sehr medienwirksam bald jede Linie mit ETCS L2 ausgestattet, was nebst teuren Infrastruktureinrichtungen auch massive Kosten in Millionenhöhe in der Umrüstung der Triebfahrzeuge verursacht. Auch da ist leider vieles noch nicht ausgegoren und verursacht zusätzliche Kosten und unschöne Nebenerscheinungen (die «285-er» der DB lassen grüssen). Und die so schön violetten Verschalungen der Zwergsignale zwischen Brunnen und Erstfeld sind nachts halt auch rabenschwarz und von den anderen nicht zu unterscheiden! Bis anhin war es ein Kapitalverbrechen für einen Lf, an einem geschlossenen Zwerg vorbeizubrausen. Wenn es der hohen Führung (und offenbar auch dem Portemonnaie) dient, wird diese Maxime gebrochen, und Vorbeifahrt am geschlossenen Zwerg wird legal. In meiner früheren beruflichen Tätigkeit wäre eine solche Denkweise schon aus safetyrelevanten Überlegungen ein absolutes «No-Go» gewesen und von amtlicher Seite auch unterbunden worden. Dort wurde Safety im Sinne der Sache noch gelebt, und es wurde nicht nur darüber gesprochen.

Sektions-Generalversammlung 2016

Von Christoph Jud. Infolge grossem Andrang, begrüsste uns Sektionspräsident Stephan Gut leicht verspätet im restlos ausverkauften Restaurant Haldenbach zur Sektionsgeneralversammlung. Trotz grossem Personalmangel in allen Depots der Sektion Ostschweiz, fanden knapp 70 interessierte Mitglieder den Weg nach Zürich. Zügig führte uns Stephan durch die ordentlichen Traktanden. Erfreulich ist weiterhin der stete Zuwachs in der Sektion, wo wir bereits die 700-er Marke knackten. Antrag 1 wurde mit gut 60% Stimmen abgelehnt, somit wird die GV weiterhin am Freitag stattfinden! Die Mehrheit wollte die GV nicht Freitag und Samstag jährlich alternierend abhalten, es sei besser wenn man wisse dass Sie immer am selben Tag sei!

Antrag 2 wurde einstimmig angenommen, in Zukunft wird der Sektionsvorstand zusätzlich von zwei Beisitzern begleitet. So werden zukünftige Vorstandsmitglieder sanft in die Verbandstätigkeit eingearbeitet und eine allfällige Ablösung kann ohne grosse Einarbeitungszeit von statten gehen. Erfreulicherweise stellten sich mit Sandro Baumgartner (Altstetten) und Marcel Hämmerli (Zürich) gleich zwei Versammlungsmitglieder zur Verfügung, herzlichen Dank!

Gleich fünf Vorstandsmitglieder mussten für eine weitere Amtsperiode gewählt werden. Ruedi Brunner (Leiter SOB), Sämi Gmür (Leiter Thurbo), Adrian Donau (Kassier) und Christoph Jud (Vizepräsident P) stellten sich für vier weitere Jahre zur Verfügung. Einstimmig wurden sie von der Versammlung bestätigt. Philipp Maurer (Vizepräsident G) demissionierte auf die GV. Leider konnte für ihn bis jetzt kein Ersatz gefunden werden, sein Amt bleibt bis auf weiteres vakant.

Sieben Mitglieder unserer Sektion wurden im vergangenen Verbandsjahr pensioniert, es sind dies die Kollegen: Blöchliger Urs, Hässig Werner, Keller Heinz, Schmucki Hans, Stalder Rudolf, Würth Christian und Zimmerli Oskar. Ihnen wurde mit einem kleinen Präsent für die langjährige Treue zum VSLF gedankt. Bereits 15 Jahre lang dokumentiert Piergiacomo Donati die Sitzungen und Versammlungen unserer Sektion und ein Ende ist nicht in Sicht… Vielen herzlichen Dank Pier!!! Als kleines Dankeschön überreichten wir ihm eine kleine Urkunde und eine Flasche Wein.

Kurz und prägnant informierten Sämi Gmür Thurbo über die abgeschlossenen GAV-Verhandlungen Kapitel 7+8 (Arbeitszeit und Ferien) und Ruedi Brunner SOB über das neue Lohnsystem, welches aber noch eine Abstimmung erfordert.

Nach einer kurzen Pause informierte uns Stephan Gut warum ESF (Energiesparendes Fahren) mehr Energie spart als das von der SBB hochgelobte ADL, warum es trotz Ankündigung von führerlosen Zügen seitens SOB und SBB auch in Zukunft noch Lokführer braucht und warum sich der VSLF konsequent aus der Diskussion über die Mitarbeiterbelohnung von Seite ZF heraushält. Der Übergang in die Diskussionsrunde erfolgte fliessend, wobei sich mit der Zeit allmählich Hunger und Durst bemerkbar machten… Nach gut 2 ½ Stunden schloss der Präsident die GV und entliess uns ans reichhaltige Apérobuffet.

An dieser Stelle möchte ich mich beim ganzen Haldenbachteam für den absolut tadellosen Service während der ganzen GV bedanken, wir fühlen uns bei euch ganz nach dem Motto der SBB «unterwegs Zuhause»! Selbsterklärend findet der Abend nach dem Nachtessen bei angeregten und amüsanten Diskussionen kaum ein Ende!

IN MEMORIAM

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

Max Gilgen

pensionierter Lokführer Depot Zürich

Sektion Ostschweiz

*1927

† 22. 3. 2016

In stiller Anteilnahme – der Vorstand VSLF und alle Kollegen

Sektionsausflug VSLF Bern

Von Julio Iglesias. Am 4. Oktober 2016 begab sich die Sektion Bern zu ihrem alljährlichen Event. Nach dem Treffpunkt im Bahnhof Bern fuhr die illustre Truppe mit dem Zug über Langenthal nach Aarwangen.

In Aarwangen wurde die Sektion Bern im historischen Kornhaus, wo sich die Langatun-Whisky-Destillerie befindet, von Herrn Hans Baumberger III in Empfang genommen.

Herr Baumberger informierte die Sektionsmitglieder über die Geschichte sowie die Herstellung von Whisky. Nach diesem interessanten Vortrag und einer Führung durch die Destillerie konnten die Teilnehmenden, begleitet von fachkundigen Infos vom Hausherrn, an einer grosszügigen Degustation teilnehmen.

Nach einem reichhaltigen Apéro riche begab sich die Teilnehmerschar zurück nach Bern, wo die Festivitäten Gerüchten zufolge bis spät in die Nacht fortgesetzt wurden.

WIR SUCHEN…

Der VSLF ist als Milizorganisation auf motivierte und engagierte Kolleginnen und Kollegen angewiesen, welche bereit sind in unserem Berufsverband, neben dem Beruf als Lokomotivführer/in zusätzliche Aufgaben zu übernehmen. Die laufende Erneuerung der Funktionäre im VSLF garantiert eine breit abgestützte Meinungsfindung.

Leiter/in Division G

Wir suchen eine/n Leiter/in Division G.

Als Vorstandsmitglied VSLF bist du verantwortlich für die Geschäftsbereiche SBB Cargo / SBB Cargo International. Dein Arbeitsgebiet beinhaltet alle GAV- und BAR-Verhandlungen sowie der sozialpartnerischen Zusammenarbeit mit den beiden Unternehmungen. Bei Fragen oder wenn wir dein Interesse geweckt haben, dann melde dich bei:
Hubert Giger, Tel. 079/136 37 51 oder praesident@vslf.com

GRPK

Wir suchen eine Person für die VSLF-interne Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission.

Aufgaben und Kompetenz: Der GRPK obliegt die Kontrolle der Geschäftsführung im VSLF. Sie ist unabhängig und handelt nach eigenem Ermessen. Bei Fragen oder wenn wir dein Interesse geweckt haben, dann melde dich bei:
Hubert Giger, Tel. 079/136 37 51 oder praesident@vslf.com

Koordinator/in VSLF-Webseite

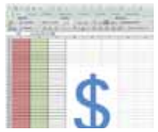
Für unsere Homepage suchen wir eine zuverlässige Person, welche Freude an der Bewirtschaftung unserer Webseite hat.

Dein Aufgabengebiet umfasst die regelmässige Bearbeitung, Betreuung und Aktualisierung der VSLF-Homepage. Wir arbeiten mit dem Content-Management-System Typo3, welches via Webbrowser betreut wird. Bei Fragen und Interesse, melde dich bei:
Kay Rudolf, Tel.: 051/281 58 49 oder sekretaer@vslf.com.

Webmaster/in

Wir suchen für unsere Homepage einen/e Webmaster/in.

Wenn du vertiefte Kenntnisse von Content-Management-System Typo3 hast und Interesse, unsere Homepage in technischer Hinsicht zu betreuen, dann melde dich bei:
Kay Rudolf, Tel.: 051/281 58 49 oder sekretaer@vslf.com.



Kassier/in

Wir suchen eine/n Kassier/in.

Als Kassier/in gehörst du dem Vorstand VSLF an und bist verantwortlich für sämtliche finanziellen Angelegenheiten im VSLF. Bei Fragen oder wenn wir dein Interesse geweckt haben, dann melde dich bei:
Hubert Giger, Tel. 079/136 37 51 oder praesident@vslf.com

Vorstand VSLF

Division SBB P	Division SBB G	BLS	Präsident	Kassier	Romandie	Ticino	AZ/GAV

weitere Funktionen

Mutation	Koordinator Kommunikation	Koordinator Webseite	Koordinator GV	Koordinator Ausland	GRPK	Sektionen
Werbung	Sekretär Aktuar	Webmaster	Koordinator Spesen	Übersetzungen intern	GAV Team	
Bildung	Art Director	Loco Folio	Verwaltung Datenbank	PeKo	Referent FDV	