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. 2017
(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

Editorial

Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

Wohin geht die Reise?
Für mich und meine Frau ging sie neulich nach Paris. Wir bewunderten den Eiffelturm, der trotz seines Alters von 128 Jahren Tag für Tag Heerscharen von Touristen anzieht und auch mich staunen liess. Für mich ist dieser Turm der Inbegriff höchster Ingenieurskunst: funktional, langlebig und trotzdem harmonisch ästhetisch. Vom Eiffelturm aus sahen wir den modernen Stadtteil «La Défense», den ich unbedingt einmal in echt sehen wollte. Mit der Métro fuhren wir auf der Linie 1 dorthin. Führerlos und vollautomatisch.
In Paris funktioniert das, genauso wie in zahlreichen anderen Städten. Und wann fahren unsere Züge in der Schweiz führerlos? Ich meine nicht die M2 in Lausanne, ich meine die ganz normalen Züge von SBB, BLS, SOB, Thurbo usw.
Vor Kurzem waren dazu in den Zeitungen die wildesten Spekulationen zu lesen. Selbstfahrend, selbstlenkend, ja sogar selbstdenkend wird alles sein. Das Auto weiss schon, wohin du willst, noch bevor du überhaupt weisst, dass du irgendwohin willst. Und die Züge werden im 5-Sekunden-Takt von Geisterhand gesteuert durch die Gegend rauschen. Lokführer werden überflüssig. Fantastisch!
Doch ist das wirklich so einfach? Diesen Eindruck habe ich nicht mehr, seit ich vier Interviews geführt habe, die das Thema aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchten. Statt euphorischer Worthülsen bekam ich spannende Antworten von Peter Füglistaler (Direktor des Bundesamts für Verkehr), Stéphane Wettstein (Geschäftsführer und Konzernverantwortlicher Bombardier Schweiz), Peter Küchler (Vorsitzender der Geschäftsleitung der Südostbahn) und Andreas Leemann (Pilot bei der Swiss und Lokführer bei der SBB). Egal aus welchem Blickwinkel das Thema betrachtet wird, so schnell werden Lokführer wohl nicht aus den Zügen verschwinden. Eine in sich abgeschlossene und hochgradig gesicherte Métro ist eben nicht das Gleiche wie eine offen geführte Eisenbahn.
Reisen bildet. Auf unserer Rückreise von Paris landeten meine Frau und ich unsanft auf dem harten Boden der Realität. Der TGV konnte nicht abfahren wegen eines Defekts an der Gleisanlage. Er machte mitten im Juhee eine Schnellbremsung. Zu guter Letzt durften wir in Mulhouse noch 50 Minuten warten wegen einer Baustelle. So kennen wir die Eisenbahn aus eigener Erfahrung. Orange Zettel, Fehlermeldungen, Störungs-SMS, grosse und kleine Probleme jeden Tag …

Trotz allem kann ich es jedem nur empfehlen, ab und zu in einen Zug zu sitzen und seine Gedanken fliessen zu lassen. Die Gedanken werden klarer, sortieren sich und man sieht plötzlich vieles mit anderen Augen.

Gute Reise wünscht

Markus Leutwyler
Redaktor

Die Stimme des Präsidenten

Hubert Giger, Präsident VSLF

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

An unserer Generalversammlung in Suhr AG wurden durch euch drei neue Mitglieder in den Vorstand des VSLF gewählt. Ihnen Gratulation und ein herzliches Willkommen. Mit dem gestärkten und verjüngten Team im Vorstand nehmen wir die Herausforderungen an, ich freue mich auf die Zusammenarbeit. Zukünftig werden die Bereiche Cargo und Cargo International von je einem Vorstandsmitglied betreut, was eine Stärkung des Güterbereichs allgemein ergibt. Dies auch im Hinblick auf die zu erwartenden Problemstellungen in diesen Bereichen.

Dass sich bei den Güterbahnen viel bewegt, zeigen die Beschlüsse bei der Crossrail und dass die SNCF Logistics neu Aktionärin bei der BLS AG ist. So will die Crossrail ihre Züge nicht mehr selber traktionieren, sondern ihre Lokführer mitsamt den Lokomotiven an SBB Cargo International und DB Cargo Schweiz vermieten.

Bezüglich der Löhne von italienischen Crossrail-Lokführern in Brig hat das Bundesamt für Verkehr BAV Anfang Jahr eine Verfügung erlassen, welche bei Arbeit von 30% in der Schweiz zu 70% in Italien den angepassten branchenüblichen Lohn von knapp 30 Fr./Std. als angemessen ansieht. Folglich sind die den italienischen Lokomotivführern bezahlten Löhne von 31 Fr./Std. unter Berücksichtigung des länderübergreifenden Einsatzgebietes als branchenüblich beurteilt worden. Wobei der Schnitt bei acht von neun in der Schweiz tätigen Unternehmungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr bei 42.38 Fr./Std. liegt. Eine Differenz von über 1/4.

Weiter sind laut BAV (gemäss dem im Entsendegesetz EntsG implizierten Territorialitätsprinzip) für auf dem italienischen Territorium erbrachte Arbeitsleistungen italienische Löhne zu bezahlen. Der logische Umkehrschluss wäre demnach, dass gemäss Territorialitätsprinzip im Ausland angestellten Lokführern für die Leistungen in der Schweiz Schweizer Löhne zu entrichten wären. Wir haben diesbezüglich mit den Partnern Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer GDL und FAST-Mobilità in Italien Kontakt aufgenommen.

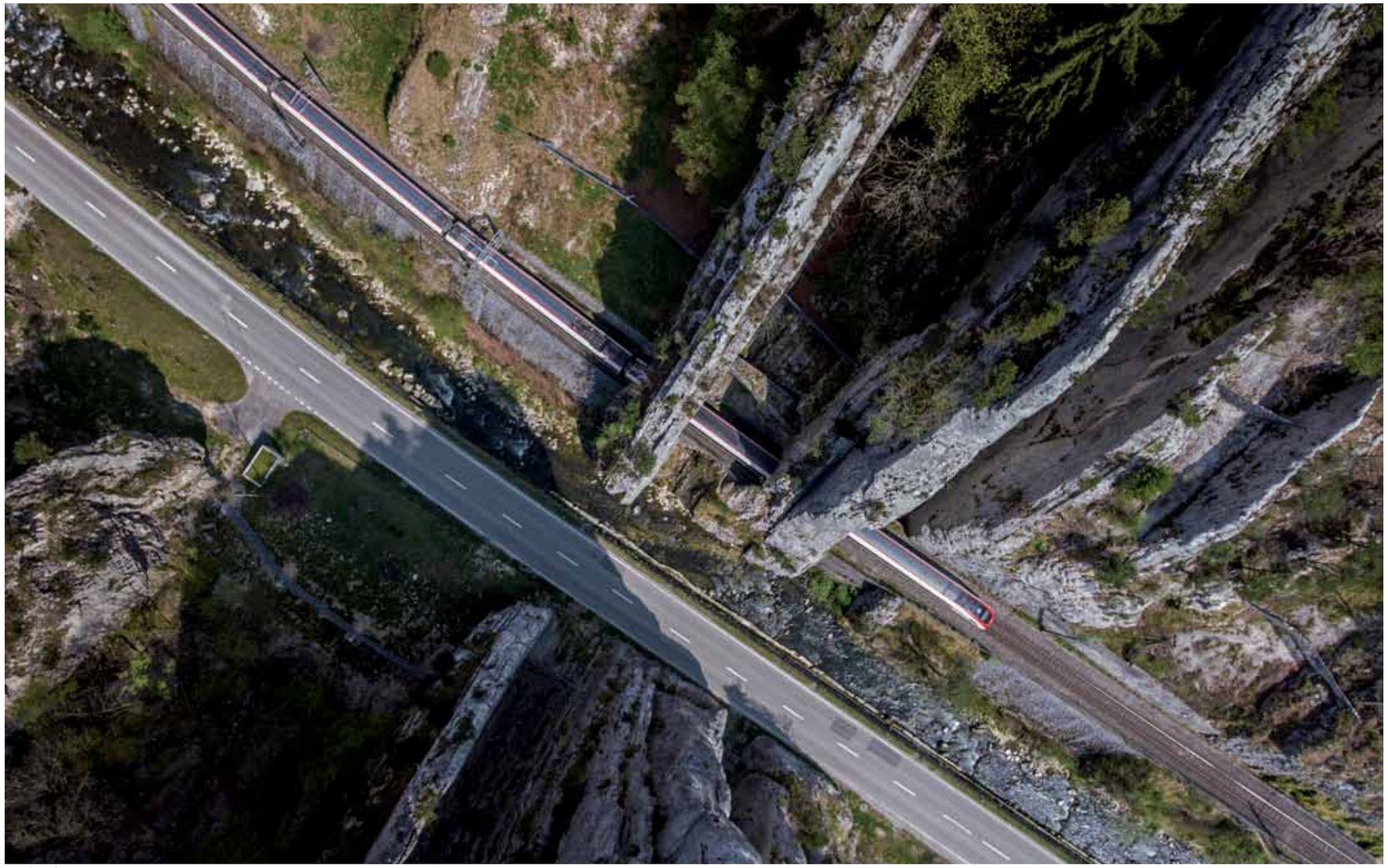


Foto: © Andreas Leemann

Die Konsequenz aus der Verfügung des BAV, dass bei Anstellungen in der Schweiz der Wohnort der Arbeitnehmer bei der Lohnzahlung berücksichtigt werden kann, ist äusserst bemerkenswert.

Ebenso beeindruckend sind die Geschehnisse im nationalen Fernverkehr. Das BAV hat die Fernverkehrskonzessionen feilgeboten und fette Erträge in Aussicht gestellt. Und alle kamen. Aus der angeordneten Bahnlandschaft «Zwei plus Eins» SBB + BLS plus SOB wurde plötzlich drei gegen einen.
Exakt definierter Wettbewerb ist immer belebend und schadet selten. So hat die SBB sofort eingestanden, dass es in gewissen Zügen bequemere Polster gibt als die aktuellen. Dass jedoch mit demselben Rollmaterial auf derselben Infrastruktur, mit demselben Personal und demselben Fahrplan eine merklich bessere Leistung günstiger erbracht werden kann, ist nur möglich, wenn man wichtige Faktoren einfach ignoriert. Wo der Unterhalt gemacht wird, steht noch in den Sternen (im Ausland?). Die Auswirkungen auf die Pensionskasse der SBB wären jedenfalls gravierend und würden sicherlich nicht einfach so hingenommen. Der ganze Umbau würde viel Geld kosten, viel Unruhe stiften und viele neue Stellen schaffen für die Koordination, die Frequenzerhebung und zur Betreuung des Kundendienstes. Und funktioniert der Verkehr nicht so perfekt, wie er bisher funktionierte, werden sicher alle Player verpflichtet, sich gegenseitig mit Rollmaterial, Personal und Minibar auszuhelfen, womit der Wettbewerb wieder wirkungslos wird. Ausser Spesen nichts gewesen.
Dass ausgerechnet das Rückgrat des Personenverkehrs - ohne offiziellen politischen Auftrag - in die Auslage gestellt wird, bietet einen wunderbaren Einstieg für ausländische Unternehmungen. Wohlgemerkt wäre das dann wohl nicht nur das Ende der Bundesbahnen, sondern auch von Kantonsbahnen. Ob bald auch Offerten für die Schnellzüge Chur–St. Moritz, Locarno–Domodossola und Zweisimmen –Montreux beim BAV eingegeben werden, ist offen. Vorher wird wohl die S-Bahn St. Gallen und Bern heiss umworben werden.

Kontinuität ist in der Zeit des immer schnelleren Wandels des Teufels. Könnte man meinen. Durch die vielen «Industrie 4.0»-Leichen, welche unseren Alltag begleiten und mit viel Lobgesang auf uns herabprasseln, lassen sich die finanziellen Löcher erahnen. Das alles bezahlen unsere Kunden und die öffentliche Hand.
Immerhin beobachten wir, dass vermehrt zurückgekrebst wird. ADL wird von Grund auf neu betrachtet, ETCS Level 2 hat keine Zukunft mehr, die selbstfahrenden Züge fahren nur noch mit kompetentem Lokpersonal und man gibt offen zu, dass teure Arbeitszeit-Planungssysteme oft nicht mehr können als die alten.
Die in meinem Referat an der GV in Suhr geforderte Bodenhaftung, Realitätssinn und Vernunft als wichtige Tugenden wurden offenbar gehört. Einige Gäste sprachen mich im Anschluss diesbezüglich an und bestätigten mir hinter vorgehaltener Hand die Richtigkeit der Aussage.

Richtig und wichtig ist auch das Projekt der eidgenössischen Anerkennung des Lokpersonals durch das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation SBFI. Es kommt gut voran. Am 15. Februar wurde der Trägerverein gegründet, er nennt sich Verein für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer (VHBL). Mit der Gründung des Trägervereins konnte eine entscheidende Grundlage für die Weiterführung des Projekts gelegt werden. Noch in diesem Jahr sind die ersten Testprüfungen geplant.
Mit der Anerkennung des Berufes Lokomotivführer/in machen wir einen wichtigen zukunftsgerichteten Schritt für unseren Stand und dessen Marktfähigkeit. Wenn auf die alten Strukturen kein Verlass mehr ist, ist selbstständiges Handeln gefragt. Genauso wie bei unserer Arbeit im Führerstand.

Euch allen gute und sichere Fahrt.

Euer Präsident

Hubert Giger

Newsletter der 59. Generalversammlung VSLF vom 18. März 2017 in Suhr

VSLF Nr. 258, 21. März 2017

Im Bärenmattesaal in Suhr AG fanden sich über 150 Mitglieder und über 50 Gäste zur Generalversammlung VSLF des Geschäftsjahres 2016 ein.
Die Versammlung wurde durch Matthias Wey, den Sektionspräsidenten, sowie Matthias Burgener der gastgebenden Sektion Hauenstein-Bözberg eröffnet.
Im Intermezzo präsentierten sie die interessante Geschichte der ehemaligen Nationalbahn, welche von Konstanz über Suhr nach Zofingen führte unter Umfahrung von Zürich. Auch wurde die aktuelle Situation der örtlichen Wynental- und Suhrentalbahn WSB erläutert.

Hubert Giger, der Präsident des VSLF, eröffnete die 59. Generalversammlung und erläuterte, dass der Berufsverband der Lokomotivführer VSLF in diesem Jahr sein 60-jähriges Bestehen seit der Wiedergründung 1957 feiert. «Das ist eine stolze Zahl und wir sind noch immer als Milizsystem organisiert und einzig dem Lokomotivpersonal verpflichtet. Ganz im Sinne der Tradition des alten VSLF von 1876.»
Die Grussworte an die Versammlung überbrachte Beat Rüetschi, Gemeindepräsident von Suhr AG.
Die Referenten der Generalversammlung waren:
- Renate Gautschy, Mitglied der Verkehrskommission und Grossrätin des Kantons Aargau
- Thierry Burkart,Nationalrat FDP
- Thomas Küchler, Vorsitzender der Geschäftsleitung Südostbahn SOB AG
- Hubert Giger, Präsident VSLF

Besonders das Referat von Thomas Küchler interessierte, war er doch wiederholt mit der Vision von selbstfahrenden Zügen in der Presse. Er erläuterte die Automatic Train Operation (ATO) Vorstudie der SOB (in Zusammenarbeit mit Siemens) und die nächsten Schritte sowie die Einbettung von ATO in die Entwicklung Bahn 4.0.
Interessant war die Aussage, dass unter anderem der Anschlag auf Personen vom August 2016 in einem Regionalzug bei Salez SG offengelegt hat, dass auch automatische Züge ohne Personal kaum denkbar sind.

Hubert Giger betonte in seinem Referat, dass Politiker, Verwaltungsräte und deren CEOs leicht dem Rausch der IT-Utopie verfallen und deren Verlockungen erliegen. Die Industrie, die Infrastruktur und ganz viele Projektgruppen freuen sich. «Die Lokführer stellen sich nicht gegen den

Fortschritt und neue Technologien, aber wir wehren uns gegen unausgegorene und teure Projekte, deren Folgen unsere Professionalität vermindern und deren Kosten wir als Steuerzahler und Arbeitnehmer mittragen müssen. Wir wünschen uns für die Zukunft wieder ein gesundes Augenmass der Bahnen mit Bodenhaftung, Realitätssinn und Vernunft.»
Die Referate können auf unserer Website nachgelesen/gehört werden.

Der anschliessende ausgiebige Apéro/Lunch im Foyer des Zentrums Bärenmatte wurde zum angeregten Austausch genutzt.

Nachmittag
Am verbandsinternen Teil der GV am Nachmittag standen Wahlen in den Vorstand an. Infolge gesundheitlicher Probleme ist die Kassiererin Brigitte Ruch von ihrer Funktion zurückgetreten. Zum neuen Kassier wurde von zwei Kandidaten Rolf Siegenthaler, Sektion BLS, gewählt. Die Funktion SBB Cargo war neu zu besetzen, und aus zwei Kandidaten wurde Martin Geiger, Sektion Basel, gewählt. Für die neue Funktion SBB Cargo International wurde Urs Schweizer, Sektion Brig, gewählt. Zusätzlich wurde für Christina Engler neu Andreas Infanger, Sektion Bern, als GRPK 2 gewählt.
So wurde der Vorstand des VSLF verjüngt und um eine Funktion erweitert.
Im Geschäftsjahr 2016 konnte wiederum 180 Neumitglieder begrüsst werden.

Ehrungen
Der Präsident Hubert Giger ehrte die scheidenden Mitglieder des Vorstands und der GRPK:
- Brigitte Ruch (Kassiererin) wurde ihre Arbeit in Abwesenheit verdankt.
- Christina Engler (GRPK2) war 7 Jahre in der GRPK und ihre Arbeit wurde verdankt.
- Philipp Maurer (Cargo SBB) war 12 Jahre im Vorstand des VSLF.

Der Präsident erwähnte bei der Ehrung, dass Philipp immer geradlinig war, ein fundiertes Wissen und grosse Erfahrung hat und oftmals kompromisslos, aber im Interesse des VSLF entschied.

Ehrenmitglieder:
Folgende Mitglieder mit Eintrittsjahr 1971 wurden zu Ehrenmitgliedern ernannt und geehrt:
- Georg Voser, Hauenstein Bözberg
- Robert Brochella, Luzern Gotthard
- Hans Monsch, Ostschweiz
- Walter Rubin, Ostschweiz
- Jürg Schnetz, Ostschweiz
- Eduard Schönenberg, Ostschweiz

Die Fotos der GV sind auf der Website aufgeschaltet:
www.vslf.com / GV 2016 Suhr / Fotos

Die 60. GV VSLF wird am 17. März 2018 in Basel stattfinden.

Rede von Hubert Giger, Präsident VSLF

Generalversammlung VSLF vom 18. März 2017 in Suhr

Sehr geehrte Damen und Herren
Geschätzte Kolleginnen und Kollegen
Liebe Freunde

Es freut mich sehr, dass wir heute alle nach Suhr in den Aargau gefunden haben. Suhr liegt an der Bahnlinie der ehemaligen Nationalbahn, welche von Konstanz nach Lausanne führen sollte. Bekanntlich verlumpte die Bahn damals in Zofingen. So war auch die damalige Investition der Gemeinde Suhr von 160'000 Franken in diese Bahn verloren.
Gut investiert ist hingegen die Spende der Gemeinde Suhr von 500 Franken an unsere Generalversammlung: Sie offerierte uns den Begrüssungskaffee heute Morgen. Vielen herzlichen Dank, Herr Rüetschi.
Unser Berufsverband der Lokomotivführer VSLF feiert in diesem Jahr sein 60-jähriges Bestehen seit der Wiedergründung 1957. Das ist eine stolze Zahl und wir sind noch immer als Milizsystem organisiert und einzig dem Lokomotivpersonal verpflichtet. Ganz im Sinne der Tradition des alten VSLF von 1876 bis 1933.

Mit der Neugründung des VSLF im Jahre 1957 wurde erneut der Wille bekundet, sich selber frei und unabhängig von anderen Berufskategorien zu organisieren.
In unseren Statuten steht: «Der VSLF ist politisch und konfessionell neutral. Er kann sich nationalen sowie internationalen Dachorganisationen anschliessen, sofern seine Autonomie nicht tangiert wird.» Diese Autonomie ist ein Kernpunkt des VSLF. Interessenskonflikte, wie sie unter Dachorganisationen bestehen, oder Widersprüche infolge politischer Zielkonflikte sind uns fremd. Das erlaubt uns einen klaren Blick auf das Ziel und erzeugt Schlagkraft.

Geschäftsjahr 2016
Im Geschäftsjahr 2016 des VSLF konnten wir 180 Neumitglieder begrüssen. Diesen Erfolg verdanken wir den aktiven Sektionen, den ehrlichen Klassenbesuchen und den vom VSLF überzeugten Mitgliedern. Ein herzliches Dankeschön an alle.
Aktuell zählen wir 1'872 aktive Mitglieder plus unsere pensionierten Kollegen und unsere Gönner. Es zeichnet sich ab, dass wir schon bald unser 2'000. Aktivmitglied begrüssen dürfen. Das Vertrauen in den VSLF bestätigt unserer Strategie, deren Grundsätze über 140 Jahre alt sind.
Natürlich haben wir auch Austritte von aktiven Kollegen aus dem VSLF zu verzeichnen. Interessanterweise verlieren wir die meisten Mitglieder weder an die anderen Gewerkschaften noch durch Pension, sondern durch Abgänge vom Lokführerberuf.
Allein im letzten Jahr haben 22 VSLF-Kollegen ihre Ausbildung zum Lokführer abgebrochen oder den Beruf aufgegeben; über die Gründe darf man spekulieren. Die Euphorie der vergangenen Jahre, dass man dank der zunehmenden Automatisation Leute von der Strasse mit einer Kurzausbildung und im Teilzeitverhältnis günstig auf der Schiene herumrutschen lassen kann, ist der Realität gewichen: Der Beruf des Lokführers wird derzeit immer anspruchsvoller.
Oder wie es Herr Küchler gegenüber SRF sagte: «Die Bahnen haben grosse Mühe,

überhaupt noch genügend geeignete Leute zu finden. Ich glaube, dass ein automatisches System es erlauben würde, gewisse Aufgaben mit etwas weniger gut qualifizierten Leuten auszuführen.»
Sie sehen, die Euphorie ist ungebrochen, den Kostenfaktor Lokführer zu reduzieren. Mit dem zweifelhaften Erfolg, dass sich bald niemand mehr findet, einen Beruf zu ergreifen, der in ein paar Jahren nicht mehr existieren soll. Doch davon später.
Heute Nachmittag werden wir im internen Teil der Generalversammlung neue Vorstandsmitglieder wählen. Infolge gesundheitlicher Probleme ist unsere Kassiererin von ihrer Funktion zurückgetreten, und diese Funktion ist neu zu besetzen. Wir haben mehrere fähige und vertrauenswürdige Kandidaten für diese Aufgabe gefunden.
Der Bereich SBB Cargo ist neu zu besetzen, und zusätzlich erweitern wir den Vorstand um die Funktion SBB Cargo International. Dies aus der Notwendigkeit heraus, den Bereich Transitgüterverkehr zu stärken und für die kommenden Herausforderungen gerüstet zu sein. Auch für diese Funktionen im Vorstand haben wir mehr fähige Kandidaten als Sitze gefunden. Das ist sehr erfreulich und motiviert.
So werden wir nach dem heutigen Nachmittag mit einem verjüngten und erweiterten Vorstand gestärkt weitergehen. Wir haben noch einen langen Weg vor uns.

Themen/Bahnen
Im Jahre 2016 konnten einige Geschäfte erledigt werden. So haben wir bei der SOB endlich ein neues Lohnsystem abgeschlossen. Die Verhandlungen dauerten immerhin von Frühling 2014 bis November 2016. Wenn das Lohnsystem nach dem ausgehandelten Sinn umgesetzt wird, darf man das Gesamtergebnis durchaus positiv werten. Wir sollten davon ausgehen können, dass es im Südosten ruhiger wird.
Mit der BLS konnten wir uns auch nach zwei Jahren Verhandlungen nicht auf die Weiterentwicklung des GAV einigen. Somit bleibt alles beim Alten. Ausser, dass die BLS – ohne Gespräche mit ihren Sozialpartnern geführt zu haben – den Mutterschafts- und Vaterschaftsurlaub von sich aus verlängerte. Ob dieses Vorgehen der BLS gemäss GAV korrekt war oder nicht, lassen wir durch ein Schiedsgericht beurteilen.
Auch beim Bundesgericht haben wir aktuell etwas erhalten, nämlich Recht.
Sie erinnern sich vielleicht, dass im Jahre 2003, also vor 14 Jahren, die BLS den Fernverkehr an die SBB abgetreten hat und diese im Gegenzug die S-Bahn Bern an die BLS übergab. Schon damals herrschte ein grosser Unterbestand an Lokpersonal und die BLS hat an den Standorten Neuenburg und Langnau dankbar SBB-Lokpersonal übernommen. Jahre später fanden diese Kollegen heraus, dass in Bezug auf die AHV-Überbrückungsrente die Dienstjahre aus der SBB-Zeit nicht wie versprochen angerechnet werden. Gespräche mit den damaligen Verantwortlichen führten zu nichts.
In der Folge haben wir mit der professionellen Unterstützung durch die CAP Rechtsschutz und dem Spezialisten im Sozialversicherungsrecht Prof. Dr. Ueli Kieser im Oktober 2011 Klage eingereicht. Der klagende Kollege hat schlussendlich Recht bekommen, neun Jahre nach dem ersten Schreiben.
Die nun folgenden Gespräche mit der BLS über die Anerkennung des Urteils auch für die restlichen Kollegen sollten eine Formsache sein. Wir werden auf die BLS zukommen.
Offenbar geht es der BLS finanziell besser als kommuniziert, denn ein Klassiker wurde wieder lanciert: Uniformen für das Lokpersonal.
Es erstaunt doch ein wenig, dass die Bahnen bereit sind, für etwas Erkenntlichkeit und Repräsentativität viel Geld auszugeben. Und andererseits wird viel Geld ausgegeben, um diese offenbar unabdingbare Präsenz – also den Lokführer – abzuschaffen.
Eine Fernverkehrsausschreibung gewinnt man nicht mit Uniformen. Oder reicht es in Zukunft, eine leere Uniform auf den Perron zu stellen, um den Zuschlag zu erhalten? Ich sehe viele Projektgruppen mit unbegrenztem Budget und viel Zeit.
Natürlich sind wir auch beim Programm RailFit 20/30 bei der SBB involviert. Ein grosser Personalabbau soll stattfinden, nachdem in den letzten Jahren viele Stellen geschaffen wurden. Normalerweise wird an der Basis immer über den grossen und überflüssigen Wasserkopf in Bern gelästert. Und wird dann endlich etwas Wasser abgelassen, ist man auch wieder dagegen. Wir können nur sagen, dass der GAV einzuhalten ist. Und ein finanziell gesunder Arbeitgeber hat mehr Mittel für die Angestellten übrig, welche auch Leistung erbringen. Dazu gehört zweifelsfrei das Lokpersonal an vorderster Front.
Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels zeichnen sich bereits jetzt grosse und vermutlich permanente Veränderungen im Transitgüterverkehr ab.
Nachdem im Fall Crossrail das Bundesamt für Verkehr BAV eine ausgesprochen fantasievolle Verfügung über die branchenüblichen Löhne erlassen hat, verkündet Crossrail, dass sie eine Kooperation mit SBB Cargo International und anderen EVU eingehen will. Lokpersonal soll auch zu SBB Cargo International wechseln und

Crossrail führt darum Gespräche mit den zuständigen Arbeitnehmervertretern. Es wäre interessant zu erfahren, wer denn diese Arbeitnehmervertreter sind? Wir wurden jedenfalls nicht zugezogen.
Vor Kurzem führten wir auch Gespräche mit der DB Cargo Schweiz GmbH. Die Verbindung ist aufgebaut, und das ist gut so. Immerhin ist der Chef ein ehemaliger Lokführer und war auch im VSLF aktiv.
Vermehrt ein wichtiges Gesprächsthema bei den Bahnen sind die Pensionskassen. Die aktuellen Entscheide gestern im Parlament haben Sie mitverfolgt, voraussichtlich im Herbst können wir alle unsere Meinung dazu an der Urne einbringen. Die Pensionskasse ist ein Thema, wo man nicht wirklich viel gewinnen kann. Und glauben Sie mir, schlechte Nachrichten zu verkaufen, macht niemandem Spass, auch uns nicht.

Sie sehen, die Euphorie ist ungebrochen, den Kostenfaktor Lokführer zu reduzieren.

So werden immer wieder Mittel gesucht, um notwendige Entscheide der Stiftungsräte abzufedern und etwas verdaulicher zu servieren. Da stehen zum Beispiel Lohngarantien, die über bald zehn Jahre gewährt werden, etwas schief in der Landschaft. Solidarität innerhalb der Unternehmung muss in alle Richtungen funktionieren.
Zu den Stiftungsratswahlen bei der Pensionskasse SBB letzten Herbst haben wir unsere Meinung in einem Newsletter bekanntgeben.

Sozialpartnerschaft/Verhandlungen
Der VSLF steht in der Tradition, Veränderungen mitzutragen und mitzugestalten, sofern sie sinnvoll sind. Aber wir stehen auch in der Verantwortung – gerade unseren jüngeren Mitgliedern gegenüber –, dass wir Lösungen finden, die auch in ein paar Jahren noch funktionieren.
Als der VSLF vor acht Jahren die Vision 2010 bei der SBB gekündigt hat, baten uns viele, es nicht zu tun, da es sonst noch schlechter kommt.
Es kam nicht schlechter, sondern wir konnten im Gegenteil wieder alle Lokführer im selben Anforderungsniveau zusammenfassen und mit der Lokführerkurve korrekt im Lohnsystem abbilden. Mut, der Zukunft ins Auge zu schauen, muss nicht unbedingt ins Auge gehen.
Wir stellen fest, dass bei den Bahnen vermehrt Schiedsgerichte angerufen und juristische Abklärungen in Auftrag gegeben werden. Es scheint im Trend zu liegen, an Stelle von Verhandlungen Lösungen über den juristischen Weg zu erzwingen. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass die erstrittenen Lösungen oftmals nicht besser sind als Lösungen über das direkte Gespräch. Dies gilt für beide Seiten.
Gespräche und Verhandlungen auf Augenhöhe, ein gefestigtes Vertrauen und der Wille zur Lösungsfindung versprechen meistens das beste Resultat. Ein Kompromiss lässt sich selten gut verkaufen. Aber wir verstehen uns nicht als Verkäufer, sondern als kompetente Verhandlungspartner. Wir stehen zu nachhaltigen Resultaten, auch gegenüber den Mitgliedern.
Den Unternehmungen, welche die Sozialpartnerschaft ernst nehmen und auch pflegen, gehört die Zukunft. Wir sind als Vertreter der jeweils grössten Berufskategorie ein Teil der Zukunft dieser Eisenbahnen.

Themen 2017
Mittlerweile zum Dauertraktandum verkommen ist die eidgenössische Anerkennung des Lokpersonals durch das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation SBFI. Ich darf feierlich verkünden, dass wir am 15. Februar den Trägerverein gegründet haben. Er nennt sich Verein für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer (VHBL). Zum Präsident ist Mani Haller SBB und zum Vizepräsident Martin Leu BLS gewählt worden. Ich darf die Sozialpartner im neuen Vorstand vertreten; aber keine Angst, unser Stimmrecht beträgt nur 4%.
Mit der Gründung des Trägervereins konnte eine entscheidende Grundlage für die Weiterführung des Projektes gelegt werden.
Seit über fünf Jahren arbeiten wir gemeinsam an diesem Projekt. Diverse Ämter und Organisationen haben uns viel Mühe und Ärger gekostet. Mit solch unbeweglichen und bürokratischen Institutionen werden wir in der Schweiz bald unser innovatives und weltweit gelobtes duales Bildungssystem an die Wand gefahren haben.
Gerade deshalb ein grosses Dankeschön an die beteiligten Bahnen für die Unterstützung dieses wichtigen Projekts. Und ein herzliches Dankeschön an unseren Lokführerkollegen Felix Traber, der das Projekt seit fünf Jahren leitet und noch nicht (ganz) verzweifelt ist.
Ebenfalls nach fünf Jahren intensiver Recherche und Dutzenden von Projektgruppen wurden neue Halteorttafeln für die Züge entwickelt. Heureka, das Rad wurde schon wieder neu erfunden. Es wurden sogar Motivations-Guezli verteilt, um den Lokführer zu überzeugen, am richtigen Ort anzuhalten.
Und das ausgerechnet jetzt, wo bald alle Züge automatisch fahren und anhalten werden.

Vor zwei Wochen kündigte die Deutsche Bahn an, dass sie «spätestens 2023 so weit sein werde, auf Teilen des Netzes vollautomatisch fahren zu können». In sechs Jahren.
Und zusätzlich will Stéphane Wettstein, CEO der Bombardier Schweiz, mit automatischen Zügen 30% mehr Streckenkapazität herbeizaubern. Als Versuchsstrecke schlägt er die neue Durchmesserlinie von Zürich nach Oerlikon vor. Und wie geht's in Oerlikon weiter?
Man hört, dass seine Fernverkehrs-Doppelstöcker gut fahren – wenn denn die Software gut gelaunt ist.
Politiker, Verwaltungsräte und deren CEOs verfallen leicht dem Rausch der IT-Utopie und erliegen deren Verlockungen. Als läge eine vollkommen neue Welt in ihren Händen. Es lockt eben schon: so ganz modern zu sein, an die Zukunft zu glauben, als Spezialist dazustehen und keine Angst vor der Digitalisierung zu haben. Mit viel Presse, unendlichen Excel-Tabellen und wenig kritischen Fragen. Aufbruchsstimmung und PR überall, wie vor zwei Wochen in Zug.
Solche Zeiten sind die gefährlichsten.
So wurde zum Beispiel vor zweieinhalb Jahren ein ganz neues, modernes, bahnbrechendes Konzept für die Kommunikation erfunden: LISA. LISA ist ein Gerät für die Sprechverbindung zwischen dem Lokführer und dem Rangierleiter. Kein Ding der Unmöglichkeit mit der heutigen Technologie - sollte man meinen. Weit gefehlt.
LISA hat die Grösse eines Natel B aus den 80-er Jahren (der Rangierer bedankt sich) und das Projekt ist aufgrund der hohen Komplexität (!) um 2½ Jahre verzögert. Technisch ist die Übertragung des Kontrolltons noch heute nicht gewährleistet. Von den Verantwortlichen werden die sicherheitsrelevanten Fehler als nicht sicherheitsrelevant eingestuft. Logisch, sie sind ja auch nicht schuld, wenn es kesselt.
Mangels der Zuverlässigkeit von LISA weigern sich viele Lokführer zu Recht, dieses zu benutzen, und überbrücken das Problem mit ihrem Handy. Handy ist so ein kleines Ding, mit dem man auch telefonieren kann ... kennen Sie vielleicht? Ein Rücksteller hat sein Babyphone von zuhause mitgenommen - die Übertragungsqualität ist bestechend.
Oft geht es weniger um Technologie und Zukunft als darum, sich zu profilieren, dabei zu sein, mitzuwirken, positiv aufzufallen und digitale Zukunftsgläubigkeit zu demonstrieren. Gerade die öffentlich finanzierten Bahnen sind anfällig dafür. Alle machen mit, dann hat der Chef Freude und es gibt so eine aufgeräumte digitale Stimmung.
Die Industrie, die Infrastruktur und ganz viele Projektgruppen freuen sich. Zu Recht. Das Geld fliesst wie Milch und Honig, RailFit hin oder her.
Nachdem man festgestellt hat, dass die Wertschöpfung von ETCS Level 2 in keinem Verhältnis zu den Kosten steht, eröffnet sich nun mit ATO (Automatic Train Operation) ein neues, lukratives Geschäftsfeld. Bezahlen wird es die öffentliche Hand. Wie viel darf es kosten? So viel wie ETCS? Doppelt so viel? Das 10-Fache?
Mit den Zauberworten «Innovation» und «Energiesparen» lässt sich heute viel Geld verdienen. Sogar ohne Innovation und Energieersparnis zu liefern; Hauptsache, der Schein wird gewahrt.
Als Vorstufe für den lokführerlosen Betrieb wurde ADL, die adaptive Lenkung, lanciert. Neu soll nicht mehr der Lokführer entscheiden, wie er einen Zug von A nach B professionell und energiesparend fährt, sondern der Stellwerksbeamte oder sein Algorithmus. Er vermittelt dem Lokführer laufend die geforderten Geschwindigkeiten ganz modern, digital und drahtlos auf sein iPad.
Wir stellen uns nicht gegen Fortschritt und neue Technologien, im Gegenteil.
Wir haben grosses Interesse an einer modernen, funktionierenden und bezahlbaren Bahn. Aber wir wehren uns gegen unausgegorene und teure Projekte, deren Folgen unsere Professionalität vermindern und deren Kosten wir als Steuerzahler und Arbeitnehmer mittragen müssen.
Wir wünschen uns für die Zukunft wieder ein gesundes Augenmass der Bahnen. Bodenhaftung, Realitätssinn und Vernunft sind wichtige Tugenden. Verbesserungen der Arbeitsbedingungen sind nicht so sexy wie Google-Autos oder PR über selbstfahrende Züge, aber es lohnt sich für beide Seiten.
Und im Gegensatz zu vielen IT-Projekten erfüllen wir die Erwartungen. Wir sind zuverlässiger, günstiger und sicherer als jede Softwarelösung. Das beweisen wir in jeder erdenklichen Betriebssituation zu jeder Tages- und Nachtzeit. Auch in Zukunft.
Nun freuen wir uns auf den Apéro und Lunch mit interessanten Gesprächen und viel Eisenbahnerlatein. Sie sind alle herzlich dazu eingeladen.
Falls Sie Interesse haben, einen realen Einblick in den Alltag bei der Bahn zu erhalten, das Fahren mit ETCS Level 2 oder dem Einfluss der adaptiven Lenkung ADL auf die Züge, fragen Sie die anwesenden Lokführerinnen und Lokführer. Wenn Sie es nicht hören wollen – oder es sich nicht leisten können – fragen Sie lieber nicht.
Ich wünsche Ihnen allen noch einen erbauenden Apéro und einen guten Aufenthalt in Suhr. Kommen Sie sicher mit unseren Kollegen nach Hause.

Besten Dank.

Interview mit Stéphane Wettstein

Stéphane Wettstein ist Mitglied des Verwaltungsrates und Geschäftsführer und Konzernverantwortlicher Schweiz, Bombardier Transportation (Switzerland) AG. *Das Interview führte Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio am 21.3.2017.*

Leutwyler: Herr Wettstein, im letzten Herbst gab es einen ziemlichen Hype um das Thema ‹selbstfahrende Züge›. Auch Sie wurden zitiert mit der Aussage, dass Sie bereit wären, sofort vollautonome Züge liefern zu können. Was ist daran wahr?
Wettstein: Das ist richtig. Aber die Aussage gilt nicht für alle Zugarten. Wir können heute keinen vollautonomen Intercity-Zug liefern und auch keine autonome Lokomotive. Die bestehende Technologie ist jedoch für den Einsatz für Metros, People Mover oder andere Verkehrsträger in geschlossenen Systemen geeignet.
Leider findet oft keine Differenzierung statt, wenn es um das Thema autonomes Fahren geht. Dabei ist es wichtig, auf die verschiedenen Automatisierungsstufen zu referenzieren, damit alle vom Gleichen sprechen. Es wurden ja vier Grade der Automatisierung definiert, «Grades of Automation (GoA) 1-4» (siehe Seite 18).
Die Ideen für den automatisierten Betrieb sind nicht neu, sie gehen in die 1950-er Jahre zurück. Vollautomatische «people mover» (GoA4) gibt es dementsprechend auch schon seit vielen Jahren. Charakteristisch ist dabei aber, dass diese Fahrzeuge stets eigene, vom anderen Verkehr nicht tangierte Trassen haben. Seien das Hochgleise oder dann Tunnels bei Metros. Die Entwicklung fand im Bereich Geschwindigkeit und Transportkapazität statt. Anfänglich waren alle automatischen Fahrzeuge begleitet, doch in der Zwischenzeit existieren etliche Metros (z.B. Paris, London, Seattle), die gänzlich unbegleitet sind. Das ist ähnlich wie bei einem Lift. Den «Liftboy» suchen wir heute vergeblich. Bei Standseilbahnen (Seilbahn Rigiblick, Polybahn, Zugerbergbahn etc.) ist auch eine breite Akzeptanz vorhanden, obwohl diese ebenfalls unbegleitet sind. Gleiches gilt auch für Seilbahnen oder den Flughafentransporter zum Dock E in Zürich. Unbegleitet heisst jedoch nicht, dass die Anlagen nicht überwacht sind. Die Überwachung findet bloss nicht lokal im Fahrzeug statt, sondern in einer Zentrale.
In der «Marketingsprache» heisst es dann sehr rasch, wir können komplett autonom fahren. Doch zum heutigen Zeitpunkt ist ein autonomes Verkehren beispielsweise einer Strassenbahn nicht denkbar. Warum? Weil es kein abgeschlossenes System ist. Stellen wir uns mal Bern oder Zürich an einem Samstag vor. Die Strassenbahn würde keinen Meter fahren! Da läuft jederzeit jemand vorne durch und die Sensoren würden dauernd die Fahrt verhindern. Die absolute Verharrung. Wir Menschen sind da viel flexibler. Wir können uns im dichtesten Gewühl bewegen, ohne andauernd jemanden anzurempeln. So weit sind die Maschinen noch lange nicht.
Bei den selbstfahrenden Kleinbussen in Sion oder Zug ist momentan noch der Vorteil, dass sie neu und einzigartig sind. Alle schauen hin, alle gehen zur Seite. Bei Trams in den Städten sieht das ganz anders aus. Da spazieren die Leute vorne durch, obwohl sie wissen, dass das Tram kommt. Da spielt der reine Gewöhnungseffekt.
Ich gehe davon aus, dass die Automatisierungsgrade drei und vier frühestens in zehn bis fünfzehn Jahren erreicht werden können. Es braucht ja nicht nur die Technik, auch die Vorschriften und die Infrastruktur müssen entsprechend angepasst werden. Dabei meine ich nicht nur die Stellwerk- und Zugsicherungstechnik. Ich habe den Eindruck, dass bei der Bahn im Bereich Sicherheit eine gewisse Naivität vorhanden ist. Bei Flughäfen ist das Sicherheitsniveau hoch. Bahnanlagen hingegen sind kaum geschützt. Im besten Fall gibt es Zäune, die Tiere fernhalten sollen. Neben möglichen Gefahren, die vom Boden herkommen, dürften auch die Gefahren aus der Luft zunehmen. Ich denke dabei an Drohnen, und sobald Funksysteme eingesetzt werden, kommen weitere Gefahrenquellen hinzu. Es ist wesentlich einfacher, ein drahtloses System zu stören, als ein verdrahtetes. Grundsätzlich halte ich all diese Probleme für lösbar. Allerdings ist das immer mit Kosten verbunden.
Für die Realisierung von teilautonomen Systemen sehe ich einen Zeithorizont von mindestens drei bis fünf Jahren. Beispielsweise könnte ich mir vorstellen, dass die Fahrt durch den Gotthard-Basistunnel nach der Einfahrt vollautomatisch abläuft und der Lokführer erst vor der Ausfahrt wieder das Zepter übernimmt.

Leutwyler: Das geht aber auch nur so lange gut, wie die Odometrie zuverlässig funktioniert. Vor Kurzem stieg in meinem Zug die Geschwindigkeitsanzeige plötzlich auf 230 km/h, was dann unweigerlich zur Zwangsbremsung führte.

Wettstein: Das ist ein Riesenthema. Für mich ist das ehrlich gesagt erstaunlich. Da liegt der Teufel im Detail! Ich habe lernen müssen, dass da Faktoren wie Tunnelprofil, Feuchtigkeit, Platzierung der Zugssicherungs-Elemente etc. eine grosse Rolle spielen.
Was heute bereits verfügbar ist, sind Assistenzsysteme für begleitete Fahrzeuge. Beispielsweise unser zugelassenes Stereovisions-System für Strassenbahnen ODAS oder EBI Drive 50, ein System zur Energieoptimierung. Das System verarbeitet eine breite Palette an Informationen, unter anderem die Eigenschaften des Zugs, der Strecke, Profile und den Fahrplan. Die SBB hat das eigene System ADL. Persönlich finde ich es ein bisschen schade, dass in diesem Bereich keine engere Zusammenarbeit zwischen der SBB und der Industrie stattgefunden hat. Automatisierung kann nämlich besonders beim Energieverbrauch einen grossen Nutzen bringen. Gleichmässige, gesteuerte Fahrten sind weniger energieintensiv als Fahrten, bei denen nur auf unmittelbare Situationen reagiert wird. Wir konnten bei Versuchen in Zusammenarbeit mit den dänischen Staatsbahnen nachweisen, dass über 10% Energieeinsparung drinliegen. Ein guter Lokomotivführer kann das zwar auch, aber nur, wenn er die Strecke und die betrieblichen Situationen gut kennt.

Technische Systeme sehen nicht anderthalb Kilometer nach vorne wie ein Lokführer.

Ein weiterer Vorteil von automatisierten Systemen ist die höhere Transportkapazität. Dies vor allem durch gesteigerte Frequenzen, also kürzere Zugfolgezeiten. Das wichtigste Argument ist aber die Sicherheit. Die selbstfahrenden Metros bieten nachweislich eine höhere Sicherheit als handgesteuerte Systeme. Die meisten Unfälle sind auf menschliches Versagen zurückzuführen.

Leutwyler: Diejenigen Beispiele, wo ein Unfall auf Grund menschlicher Fähigkeiten nicht stattgefunden hat, sind halt auch nicht sichtbar. Ausserdem gibt es Beispiele wie in Salez, wo ein technisches System unangepasst reagiert hätte. Der Lokführer konnte mit dieser Ausnahmesituation umgehen.
Wettstein: In geschlossenen Systemen gibt es eben viel weniger Ausnahmen. Es gibt weniger Optionen. Umgekehrt ist genau deshalb der Lokführer in offenen Systemen wichtig. Technische Systeme sehen nicht anderthalb Kilometer nach vorne wie ein Lokführer. Mit unserem optischen System für Strassenbahnen sehen wir heute rund sechzig Meter weit. Da wird es schon recht knapp zum Bremsen. Bei schnellen Fahrten ist deshalb der Wagenführer nach wie vor wichtig. Dafür erfassen die technischen Systeme Objekte, die sehr nahe sind. Auch dort, wo der Mensch nicht hinsieht.

Leutwyler: Wer sagt einem autonomen System eigentlich, dass es weiterfahren darf, wenn es gestoppt wurde?
Wettstein: Bei begleiteten Zügen ist das klar die Begleitperson. Im anderen Fall ist es die Leitstelle, die auf Grund von den verfügbaren Informationen die Entscheidung fällt. Bei U-Bahnen funktioniert das gut. Es steigen auch nur selten Personen aus. Bei einem offenen System ist das anders. Die Leute wissen, wie sie die Türen aufbringen, und steigen aus. Der Mensch ist unberechenbar. Diese Unberechenbarkeit kann kein technisches System überwinden. Deshalb nochmals: Das Berufsbild des Lokführers wird sich in den nächsten Jahren wohl ändern, überflüssig wird er aber noch lange nicht. Wahrscheinlich kommen Aufgaben dazu, während beispielsweise für heutige Aufgaben, wie die manuelle Störungsbehebung, künftig noch weniger Möglichkeiten vorhanden sein werden.
Alles, was automatisiert wird, muss einen klaren Nutzen bringen gegenüber der heutigen Situation. Entsprechende Investitionen müssen sich bezahlt machen. Ausserdem sollte die Sicht der Passagiere nicht vergessen gehen. Spielt es für den Passagier eine Rolle, ob im Flugzeug der Pilot oder der Autopilot die Arbeit verrichtet? Er will mit bestmöglicher Sicherheit pünktlich von A nach B fliegen.
Nicht alle Automatisierungsschritte sind für den Lokführer sichtbar. Bereits heute kann man viele Daten aus den Bordsystemen auslesen. Dies hat Vorteile für Unterhalt und Wartung. So wie dies beim ICN mit Orbita der Fall ist. Dank dieses Systems konnten wir erreichen, dass weniger Fahrzeuge gleichzeitig in der Wartung sind. 2009 waren von den 44 ICN jeweils 39 im Einsatz, heute sind es 42. Das Erfolgsrezept dabei ist die intelligente Auswertung der Daten. Beispielsweise kann ein erhöhter Stromwert bei einem Türmotor ein Hinweis auf eine sich anbahnende Störung sein.

Leutwyler: Bombardier hat Anfang dieses Jahrhunderts die ICN hergestellt. Was hat sich seither verändert? Wie sieht es mit der Zuverlässigkeit neuer Züge aus?
Wettstein: Die Zuverlässigkeit der Elektronik hat nochmals zugenommen, wobei die Hardware an sich schon lange zuverlässig funktioniert. Bei neuen Zügen müssen wir vermehrt darauf achten, dass sicherheitsrelevante und nicht sicherheitsrelevante Informationen nicht über dasselbe System laufen. Das ist heute nicht immer der Fall. Vieles läuft heute über den Zug-Bus, von Steuerbefehlen bis zu Informationen über die Toilette. Hier müssen wir noch ansetzen. Und Sicherheitselemente müssen auf jeden Fall fest verdrahtet sein.
In der Fliegerei sind «Kinderkrankheiten» ein viel kleineres Problem. Dies wird durch aufwändige Tests sichergestellt. Einerseits existieren Simulatoren für die Ausbildung und andererseits Simulatoren, in welche die Technik des zukünftigen Flugzeugs 1:1 eingebaut wird. Diese Simulatoren dienen

Alles, was automatisiert wird, muss einen klaren Nutzen bringen gegenüber der heutigen Situation.

vor allem der Störungsfindung. Andererseits beschäftigt beispielsweise Bombardier eigene Testpiloten, also nicht wie bei der Bahn, wo immer wieder andere Testlokführer eingesetzt werden. Für die Entwicklung der Re 460 hatten wir übrigens vier Testlokführer für rund vier Jahre angemietet. Dank dieses Austauschs konnte gegenseitig ein grosser Erfahrungsschatz aufgebaut werden. Es ist absehbar, dass die Prüfungsverfahren bei autonomen Systemen noch aufwändiger und komplexer sein werden als bisher. Dabei hatten wir bereits beim TWINDEXX Swiss Express über 2500 Anforderungspunkte zu erfüllen. Davon sind mehr als die Hälfte für die Zulassung zwingend erforderlich Rund 20% der Zeit im Produktionsprozess wird heute für die Inbetriebsetzung aufgewendet.

Leutwyler: Was würden Sie bevorzugen, einen bemannten oder einen unbemannten Zug?
Wettstein: In geschlossenen Systemen braucht es für mich keinen Fahrzeugführer. Ich fahre Lift, Standseilbahnen, People Mover usw. ohne Fahrer. In offenen Systemen erachte ich eine Fachperson im Zug als zwingend. Es gibt immer Situationen, bei denen ich als Passagier eine Ansprechperson benötige. Selbst wenn der Zug automatisch angehalten hat und sich somit in einem sicheren Zustand befindet.
Ich verstehe gut, dass die zunehmende Automatisierung von vielen Lokführern skeptisch betrachtet wird. Wichtig ist aber, dass die Assistenzsysteme nicht als Gefahr, sondern als Unterstützung wahrgenommen werden. Letztlich ist es nur eine Frage, wie hoch der Grad der Unterstützung ist.

Leutwyler: Besten Dank für das interessante Gespräch!

Interview mit Thomas Küchler

Thomas Küchler ist Vorsitzender der Geschäftsleitung Schweizerische Südostbahn AG. *Das Interview führte Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio am 18.3.2017.*

Leutwyler: Im letzten Herbst gab es einen medialen Hype um selbstfahrende Züge. Auch von Ihnen wurden Aussagen abgedruckt, wonach schon sehr bald vollautonome Züge auf dem Netz der SOB unterwegs sein sollen. Was ist an solchen Aussagen dran?
Küchler: In zwei oder drei Jahren werden wir nicht vollautomatisch führerlos fahren. Wir werden dann erste teilautomatisierte Fahrzeuge sehen. Wie weit diese Automatisierung geht, das ist noch völlig offen.

Leutwyler: In welchem Bereich soll die Automatisierung stattfinden?
Küchler: In der ersten Phase liegt der Schwerpunkt fahrzeugseitig. Also beispielsweise Fahrassistenzsysteme und die Vereinfachung von Prozessen wie Auf- und Abrüsten. Die Industrie bringt Überlegungen im Bereich Raumüberwachung. Gerade bei diesem Punkt stellt sich die Frage, ob ein technisches System überhaupt praktikabel ist oder ob das eine der Aufgaben ist, die der Mensch weiterhin wahrnimmt. Erst wenn wir die sogenannten Quick wins (Red.: also Erfolge, die sich mit geringem Aufwand realisieren lassen) angeholt haben, können wir die Versuche auf die Telekommunikation und die Infrastruktur ausdehnen.
Bei unseren Tests möchten wir die sonst übliche «Top down»-Methodik umkehren und stattdessen mit «Bottom up» verfahren. Nicht wir definieren die Anforderungen, sondern wir gehen darauf ein, was die Industrie anbietet. Daneben gibt es sehr viele Fragen nicht technischer Art, z.B. Organisatorisches, personelle Fragen, Prozesse, Vorschriften … All das muss überprüft werden. Wichtig ist natürlich auch die Sicherheit. Welcher Sicherheitslevel ist beim automatischen Betrieb erforderlich? Genügt der heutige Stand oder muss gar eine höhere Sicherheit gewährleistet werden? Das sind alles Fragen, die geklärt werden müssen und wo wir uns systematisch, Schritt für Schritt herantasten werden. Wenn wir irgendwo an den Punkt kommen, wo es nicht sinnvoll weitergeht, müssen wir auch den Mut haben aufzuhören.

Leutwyler: Wer sind Ihre Partner aus der Industrie?
Küchler: Wir arbeiten mit Siemens zusammen. Siemens hat diesbezüglich schon Erfahrungen gesammelt mit einem Projekt namens Thames-Link in London, wo ein Abschnitt in der Zufahrt nach London automatisch gesteuert wurde. Unsere Fragestellung ist, wie sich die Technologie in ein offenes System übertragen lässt. In geschlossenen Systemen fahren bereits heute viele Metros ohne Führer, beispielsweise die M2 in Lausanne.

Leutwyler: Haben Sie beim BAV bereits Tests angemeldet?
Küchler: Wir sind in intensiver Abstimmung mit den BAV. Als Nächstes werden wir die entsprechende Ausschreibung machen, damit daraus ein Forschungsprojekt entstehen kann. So, wie es aussieht, werden dazu auch finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt.

Leutwyler: Wo sind die Vorteile des autonomen Betriebs?
Küchler: Wir erhoffen uns Klärungen im personellen Bereich. Wenn das Berufsbild des Lokführers angepasst werden kann, wird es vielleicht auch wieder einfacher, die passenden Leute zu finden. Wir gehen aber auch davon aus, dass sich mit der Automatisierung Effizienzsteigerungen erzielen lassen. Beispielsweise wäre es denkbar, dass wir auf unserer Teststrecke den Halbstundentakt mir nur einem Fahrzeug realisieren können. Bis jetzt werden dazu zwei Fahrzeuge benötigt. Und da stellt sich dann schon das Problem, dass diese teilautonomen Fahrten eine ziemlich monotone Angelegenheit werden. Ein Lokführer sitzt beinahe ununterbrochen auf dem Fahrzeug, überwacht die Abläufe und bedient vielleicht noch die Türöffnung und -schliessung. Ist es dazu wirklich nötig, einen Lokführer einzusetzen? Oder setzen wir die Lokführer nicht besser dort ein, wo sie ihre Stärken ausspielen können?

Leutwyler: Der Impuls für diese Tests zum autonomen Fahren sollen von Seiten der Lokführer gekommen sein. Stimmt das?
Küchler: Das stimmt. Bei unserer Strategieentwicklung haben wir sämtliches Personal involviert. Und der Vorschlag autonomes Fahren kam unter anderem von Lokführern. Warum soll das auf der Strasse gehen und nicht bei der Bahn, wo es ja weniger Freiheitsgrade gibt?

Leutwyler: Bis zu welchem Grad an Autonomie möchten Sie gehen?
Küchler: Auf Grund unserer Vorstudie und auch aus den Erkenntnissen im Fall Salez haben wir festgestellt, dass die Stufe vier sehr hohe Anforderungen stellt. Und gerade der Fall Salez zeigt, dass das vollautonome Fahren beinahe undenkbar wird, sobald noch Störeinflüsse von innerhalb des Fahrzeugs kommen. Eine geeignete Überwachung auf den bestehenden Infrastrukturen aufzubauen, ist kaum finanzierbar. Da bin ich persönlich sehr skeptisch.

Leutwyler: Dann ist das Ziel also der ATO-Grad 3?

Küchler: Wir gehen sogar nur von 2b aus. Die Frage ist, welche Mindestqualifikation die anwesende Person braucht. Gibt es da Anpassungsmöglichkeiten? Die Problematik der Monotonie der Arbeit bleibt aber. Wir können uns vorstellen, dass die anwesende Person noch andere Aufgaben übernimmt. Sie muss aber in einer Krisensituation jederzeit das Fahrzeug manövrieren können.

Leutwyler: Sind die Lokführerlöhne eigentlich ein Thema bei den Überlegungen zur Effizienzsteigerung?
Küchler: Nein, das ist ein untergeordneter Faktor. Uns beschäftigt mehr der grosse Aufwand, den wir betreiben müssen, bis jemand fertig ausgebildet ist. Wenn jemand zwanzig Jahre bei uns bleibt, ist das auch kein Thema. Die durchschnittliche Fluktuation beträgt aber fünf bis sechs Jahre. Da fallen die rund 100'000 Fr. Ausbildungskosten schon ins Gewicht. Bei den Ausbildungskosten könnten wir uns Einsparungen vorstellen bei höherer Fahrzeugautonomie.

Leutwyler: Besteht nicht die Gefahr, dass das zukünftige Personal noch besser Qualifikationen mitbringen muss? Heute haben wir bei den Lokführern eher technisch orientierte Personen mit einer sehr guten Sensorik. In Zukunft müssten diese Leute auch noch top sein im Kundendienst.
Küchler: Heute sind die persönlichen, psychologischen und physischen Anforderungen an das fahrende Personal sehr hoch. Wenn wir heute rekrutieren, finden wir viele Leute, die in den meisten Teilbereichen geeignet wären, dann aber auf Grund eines Tests nicht genommen werden können. Heute schaue ich 160 Personen an, um eine Klasse mit 12 Personen zu füllen. Ausserdem haben wir mehr Abbrecher. Es gibt vor allem jüngere Personen, die kommen, mal schauen und dann merken, dass es doch nicht das Richtige ist. Das macht uns grosse Sorgen. Und wir brauchen in Zukunft immer mehr Personal, da das Angebot ausgebaut wird.

Leutwyler: Gibt es bei der SOB auch Projekte, um die Leute zum Bleiben zu animieren?
Küchler: Die Arbeitsbedingungen sind sicherlich ein Faktor. Da haben wir mit dem neuen Lohnsystem auch Schritte gemacht. Allerdings ist der Lohn kein nachhaltiger Faktor. Der wirkt nicht über Jahrzehnte. Die andere Seite ist halt, dass die Arbeit des Lokführers intensiver wird. Der Spardruck auch von der öffentlichen Hand ist enorm. Irgendwie müssen wir diese Effizienzvorgaben umsetzen und das macht den Lokführerberuf auch zusehends einsamer.

Leutwyler: Hilfreich ist aber ein Entgegenkommen bei der Einteilung. Bei mir beispielsweise die Teilzeitarbeit auf Grund von Kinderbetreuung. So stimmt die Mischung für mich, auch wenn die S-Bahn Zürich schon sehr intensiv ist.
Küchler: Fairerweise muss ich sagen, dass ich da nicht so in den Details drin bin. Aber bei uns haben die Lokführer relativ viele Möglichkeiten, sich in die Einteilung einzubringen und mitzubestimmen. Die Depotvertreter können auf die Touren Einfluss nehmen. Teilzeit ist sicher auch ein Thema. Es ist ein Spagat zwischen Effizienz und Wirkung auf den Mitarbeiter.

Heute schaue ich 160 Personen an, um eine Klasse mit 12 Personen zu füllen.

Leutwyler: Nochmals zurück zum Anforderungsprofil. Gerade bei Störungen ist die Belastung am höchsten. Somit muss die Ausbildung doch für diesen Extremfall ausgelegt sein. Fehlt nicht genau dann die Routine?
Küchler: Für mich ist es immer wieder erstaunlich, wie die Leute in solchen Fällen über sich hinauswachsen. Natürlich kann man das auch trainieren. Dies muss von der Schulung berücksichtigt werden. Nehmen wir den Fall Salez. Da hat der Lokführer die Evakuation der Passagiere durchgeführt und auch Verletzte betreut. Er und der Oberlokführer, der dann noch eingetroffen ist, sie haben eine herausragende Rolle wahrgenommen und genau dieses Bild hat sich bei mir geprägt. Am Schluss geht es nicht darum, dass der Lokführerberuf konserviert werden muss, sondern es muss eine Person im Zug sein, die in Krisensituationen eingreifen kann. Ich glaube nicht, dass das einfacher oder weniger komplex ist, es stellt einfach andere Anforderungen mit einer angepassten Ausbildung. Der Lokführer ist kein «Auslaufmodell». Sicher wird der Kundenkontakt eine höhere Bedeutung bekommen. Vergleichbar mit den Aufgaben eines Buschauffeurs.

Leutwyler: Anderes Thema: Wer trägt die Kosten für die geplanten Versuche?
Küchler: Wir wissen jetzt, was wir für die ersten Schritte brauchen. Da geht es nicht primär um technische Fragen, sondern um Fragestellungen im Umfeld. Das Ganze soll als Forschungsprojekt ausgeschrieben werden. Die genauen Zahlen sehen wir aber erst, wenn alles noch etwas konkreter ist. Wir gehen davon aus, dass der Bund die Kosten für dieses Projekt übernimmt. Es geht nicht um eine SOB-Lösung, sondern um eine Lösung, die schweizweit anwendbar ist und auch europakompatibel ist. Beispielsweise findet auch ein Austausch der Ergebnisse mit der deutschen Bahn statt.

Leutwyler: Wie ist der aktuelle technische Stand Ihrer Anlagen?
Küchler: Wir arbeiten mit ETCS Level 1 LS. Das war eine Erkenntnis aus der Vorstudie, dass Level 2 nicht zwingend notwendig ist. Der Vorteil der gewählten Strecke ist auch, dass sie von elektronischen Stellwerken gesteuert wird. Das ist eine Voraussetzung. Bei elektromechanischen Stellwerken wäre der Aufwand für eine Umrüstung zu gross.

Leutwyler: Die Idee wäre also, dass die Fahrzeuge mit Sensoren ausgerüstet wären, die die Signale erkennen können.
Küchler: Das ist genau eine der offenen Fragen der Ausschreibung. Die Ausschreibung werden wir als Wettbewerb gestalten. Wir geben der Industrie die Möglichkeit, Technologien einzusetzen, die sie entwickelt hat. Welche Lösungen existieren in den Bereichen Fahrzeuge, Kommunikation und Infrastruktur? Eine Expertengruppe wird die entsprechenden Konzepte beurteilen. Die Kunst wird dann sein, das zu einem funktionierenden Ganzen zusammenzuweben. Denn einen Fehler aus der Vergangenheit wollen wir nicht mehr machen. Wir waren im Voraus der Meinung, zu wissen, was wir benötigen, und haben das bis ins kleinste Detail spezifiziert. Da ging jeweils auch sehr viel Zeit verloren. Erst im Nachhinein hat man dann gesehen, welche Details nicht funktionieren. ETCS wurde beispielsweise genau so entwickelt. Diesen Fehler wollen wir nicht mehr machen. Das meinte ich mit «Bottom up». Wir schauen, was die Industrie anzubieten hat, statt ihr Vorgaben zu machen. So sehen wir, was die Industrie wirklich kann und wo es nur leere Versprechungen sind.

Leutwyler: Wie ist der Zeithorizont?
Küchler: Wir hoffen, dass wir dieses Jahr die Ausschreibung machen können und bis Ende Jahr die Auslegeordnung haben.

Leutwyler: Noch eine letzte Frage. In welchem Fahrzeug sitzen Sie lieber, in einem bemannten oder einem autonomen Fahrzeug?
Küchler: Mir ist es auf jeden Fall wohler, wenn noch jemand auf dem Fahrzeug vorhanden ist. Aber mir spielt es kein Rolle, wo im Fahrzeug er sich befindet.

Leutwyler: Besten Dank für das Gespräch!

Interview mit Dr. Peter Füglistaler

Dr. Peter Füglistaler ist Direktor des Bundesamtes für Verkehr. *Das Interview führte Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio am 21.3.2017.*

Leutwyler: Welche langfristige Strategie verfolgt der Bund in Bezug auf autonome Mobilität, insbesondere selbstfahrende Züge?
Füglistaler: Der Bund ist grundsätzlich offen für neue Technologien. Wir sehen die Automatisierung als Teil der generellen technischen Entwicklung. Die Führung in diesem Bereich haben aber die EVUs und die Industrie. Wir wirken unterstützend bei Pilotprojekten. Als Aufsichtsbehörde legen wir den Fokus auf die Sicherheit.
Bis heute wurden wir zwar von verschiedenen Seiten kontaktiert, aber ein konkretes Projekt existiert noch nicht. Es wird zwar viel über das Thema gesprochen, ich bin aber skeptisch, ob sich da wirklich eine so grosse Dynamik entwickelt.

Leutwyler: Wie nah oder weit weg von selbstfahrenden Zügen sind wir heute?
Füglistaler: Unsere Einschätzung ist, dass wir eher noch in den Anfängen sind. Bis jetzt existieren keine klaren Konzepte. Ich sehe drei Stossrichtungen:
Automatisierung auf Hauptstrecken, die auf ETCS basieren. Das ist meines Erachtens das Komplizierteste und Schwierigste. Bis heute haben wir ETCS noch nicht in den Knoten eingeführt. Eine Automatisierung des Fahrbetriebs wäre dann der überübernächste Schritt. Ich halte das nicht für den erfolgversprechendsten Weg.
Bei dezentralen Regionalbahnen auf einem isolierten Netz könnte ich mir vorstellen, dass die Fahrzeuge so aufgerüstet werden, dass sie beispielsweise Hindernisse erkennen können und das Fahren und Bremsen selbstständig machen. Bis jetzt sind das aber nur Ideen.
Am erfolgversprechendsten sehe ich die Situation, wenn eine Linie komplett neu gebaut wird. In der Schweiz steht die Strecke Neuenburg–La Chaux-de-Fonds vor einer Erneuerung. Da stellt sich die Frage, ob diese Linie nicht von Grund auf als automatisierte Strecke realisiert werden kann. Hier sind Abklärungen im Gange.
Aktuell sind das alles lediglich Ansatzpunkte und es wird noch einige Zeit dauern, bis wir davon in der Realität etwas sehen.

Leutwyler: Wo liegt der Nutzen von autonomen Systemen?
Füglistaler: Es geht bei der Automatisierung um ganz normale Rationalisierungsschritte. Ich weiss, Lokführer hören das nicht so gerne … Aber ich versuche das wertfrei anzuschauen. Wenn wir das Bahnsystem in den letzten dreissig Jahren anschauen, so sehen wir eine konstante und systematische Rationalisierung. Früher hatte man Barrierenwärterinnen und die Stellwerke wurden lokal in den Bahnhöfen bedient. Jetzt beim Lokführer ist man an einem sehr emotionalen Punkt angelangt. Grundsätzlich stellt sich die Frage: Was ist kostengünstiger, ein automatisches System oder ein System, bei dem ein Lokführer fährt? Im Vergleich zu selbstfahrenden Taxis gibt es einen grossen Unterschied. Im Taxi kommt ein Fahrer auf einen oder ein paar wenige Passagiere.

GoA 2

Studien für führerlosen Betrieb. *Schweizer Eisenbahn-Revue SER 1/2017, Seite 9*

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) will prüfen, ob auf einzelnen Strecken künftig autonom fahrende Züge eingesetzt werden können. Für eine entsprechende Studie wurde die Strecke Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds ausgewählt. Ein BAV-Sprecher bestätigte einen Bericht der «NZZ am Sonntag» vom 4. Dezember 2016. Die Strecke muss in den nächsten Jahren ohnehin umfassend saniert oder, wenn es nach dem Willen des Neuenburger Stimmvolks geht, sogar komplett neu gebaut werden. Die Resultate der Studie sollen in die Planung des STEP-Ausbauschritts 2030/2035 einfliessen, zu dem der Bundesrat 2017 eine Vernehmlassung durchführen wird.
Die Südostbahn hat bereits aus eigenem Antrieb eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, um auf ihrem Netz ein Pilotprojekt auf die Beine zu stellen; die Ergebnisse sollen im Januar vorliegen. Die Baselland Transport AG (BLT), die im Juni 2016 den Betrieb der Waldenburgerbahn übernommen hat, möchte den Betrieb auf der bis 2022 zu sanierenden und auf Meterspur umzubauenden Strecke automatisieren. Hier werden die Resultate einer Machbarkeitsstudie für die zweite Jahreshälfte 2017 erwartet.
Wir sind gespannt auf die Machbarkeitsstudie zur Machbarkeit der Automatisierung der Waldenburgerbahn. Man darf davon ausgehen, dass unter Automatisation ein mit Fahrpersonal begleiteter automatischer Betrieb gemeint ist. Somit GoA 2. Das wird bestimmt teuer.

Automatisierungsgrad	Betriebsart	Zug in Bewegung setzen	Zug anhalten	Türschliessung	Betrieb im Störungsfall
GoA 1	ATP mit Fahrer	Fahrer	Fahrer	Fahrer	Fahrer
GoA 2	ATP/ATO mit Fahrer	Automatisch	Automatisch	Fahrer	Fahrer
GoA 3	ohne Fahrer	Automatisch	Automatisch	Zugbegleiter	Zugbegleiter
GoA 4	unbemannter Betrieb	Automatisch	Automatisch	Automatisch	Automatisch

Der Fahrer ist ein wesentlicher Kostenfaktor. Bei einem Intercity-Zug mit 1400 Passagieren eine einzige Person einzusparen, die ja noch weitere Aufgaben hat als nur Beschleunigen und Bremsen, das ist eine ganz andere Dimension. Ich bin gespannt, ob sich das wirklich rechnet, wenn man die Überwachungssysteme miteinbezieht sowie auch die Intervention im Störungsfall, die ganz anders aufgebaut sein muss. Wird ein investierter Franken in die Rationalisierung durch die Einsparungen wieder amortisiert? Ich denke, beim Lokführer ist das Sparpotenzial gering.

Leutwyler: Wie ist die Situation bei den Vorbereitungsaufgaben? Gibt es hier Sparpotenzial?
Füglistaler: Bei SBB Cargo gibt es ein Projekt mit dem Ziel, das Rangieren und Zustellen mit einer Person auszuführen. Dazu ist eine ganze Prozesskette notwendig: Fernsteuerbare Loks, automatische Kupplungen, eine automatisierte Bremsprobe. Und selbst hier ist das Ziel nur die Reduktion auf eine Person, also nicht ein komplett führerloser Betrieb. Es ist immer noch ein Mensch vorhanden, der die Verantwortung übernimmt. Sein Berufsbild wird wohl nicht mehr identisch sein mit den heutigen Berufsbildern.

Leutwyler: Welche Vorbehalte gibt es ausser den Rentabilitätsüberlegungen?
Füglistaler: Die Sicherheitsanforderungen sind vorgegeben. Das Sicherheitsniveau muss mindestens identisch sein mit dem heutigen. Bei den Zulassungen von neuen Systemen muss dieser Sicherheitsnachweis erbracht werden.

Leutwyler: Welche Unterstützung bietet der Bund EVUs, die im Bereich Automatisierung Tests ausführen wollen?
Füglistaler: Wir bieten die Unterstützung im Rahmen unserer Rolle als Zulassungsbehörde. Wir sind bereit, Ressourcen zur Verfügung zu stellen, damit die technischen Entwicklungen in den Bahnbetrieb eingebracht werden können. Die Technologie an sich muss von der Industrie und die Prozesse müssen von den EVUs kommen.

Leutwyler: Welchen Zeithorizont sehen Sie im Bereich Automatisierung?
Füglistaler: Ich vergleiche das mit anderen technologischen Innovationen bei der Bahn. Wir sprechen hier stets von «sehr lange». Nehmen wir als Beispiel elektronische Stellwerke. Diese sind für einen automatisierten Betrieb unumgänglich. Da sind wir seit zwanzig Jahren dran und es sind längst noch nicht alle Stellwerke umgebaut. Ausserdem benötigen wir ein technisches Leitsystem wie ETCS. Das existiert heute erst in Bruchstücken. Die grosse Herausforderung für einen autonomen Betrieb ist, dass wir keine homogenen Technologien im Netz haben. Ich denke, es wird sehr lange dauern, bis das so weit ist.

Leutwyler: Gutes Stichwort ETCS. Wie ist da der Stand?
Füglistaler: Es existiert ein Grundsatzentscheid des BAV, dass das gesamte Netz bis 2025 auf ETCS Level 2 umgebaut wird. Dieser Entscheid ist aber jetzt aktuell in Überprüfung. Die Frage ist: Was ist der Mehrwert von Level 2 über das gesamte Netz? Auf Schnellfahrstrecken ist der Nutzen ganz klar. Die Interoperabilität, einen wichtigen Punkt, erreichen wir aber auch mit Level 1 LS. Damit die Level-2- Strategie weitergeführt wird, muss es einen klaren Nutzen geben. Sei dies im Bereich Sicherheit oder Kapazität. Vor 15 bis 20 Jahren ging man davon aus, dass ETCS L2 Einsparungen mit sich bringt, weil auf die Aussensignalisierung verzichtet werden kann. Das hat sich aber nicht bewahrheitet. Und da sehe ich Parallelen zum autonomen Fahren. Da heisst es auch immer: «Das ist viel billiger.» Das glaube ich erst, wenn ich den entsprechenden Nachweis sehe. Autonomes Fahren ist ein Mittel zum Zweck. Wenn es den gewünschten Nutzen bringt, dann machen wir das. Die reine Freude an der Technik, der Spieltrieb, das allein reicht nicht. Züge autonom fahren zu lassen, ist wohl eine Faszination, die alle haben (ausser Lokführer, die haben das in echt). Doch von dieser Euphorie sollte man sich nicht blenden lassen.

Am erfolgversprechendsten sehe ich die Situation, wenn eine Linie komplett neu gebaut wird.

Leutwyler: Welche Möglichkeiten zur Rationalisierung gibt es im Bereich Vorschriften?
Füglistaler: Nehmen wir als Beispiel wieder ETCS. Da war die Hoffnung, dass man hier zu einer Vereinheitlichung der Vorschriften kommt. Doch international ist man da noch nirgends. Die Voraussetzung war, dass europaweit die Betriebsvorschriften vereinheitlicht werden und das dann elektronisch abgebildet wird. Nun ist das Gegenteil passiert. Die nationalen Standards wurden auf das ETCS abgebildet. Im herkömmlichen System trifft der Lokführer Entscheidungen beispielsweise in Bezug auf das Bremsverhalten eines Zugs. Wenn diese Einschätzung wegfällt, muss das vom System übernommen werden, durch längere Bremskurven etwa. Das hat zu Effizienzeinbussen bei ETCS geführt, weil die Sicherheitsreserven systematisch überall eingebaut werden mussten. Es konnte nicht mehr auf die Streckenkenntnis und die Erfahrung des Lokführers zurückgegriffen werden, bei welchen der Lokführer ja auch einen Teil des Risikos auf sich nimmt.

Leutwyler: In der Fliegerei ist alles international standardisiert. Warum ist das bei der Bahn so schwierig?
Füglistaler: Die Luftfahrt ist seit jeher ein internationales System. Bezogen auf die räumliche Ausdehnung ist ein Flughafen ein einfaches System. Flugpisten sind etwa zwei Kilometer lang – zwei Kilometer, die normiert werden müssen. Bei den Bahnen kommen hunderte Kilometer zusammen, die in den letzten über hundert Jahren stets als nationale Bahnen betrieben wurden. Jedes Land hatte seinen Hoflieferanten für Stellwerktechnik und für Rollmaterial und alles wurde auf die lokalen Bedürfnisse abgestimmt. Erst in den letzten rund zehn Jahren ist die Internationalisierung dazugekommen. Für diese kurze Zeit haben wir schon relativ viel erreicht, auch wenn der Weg noch weit ist. Und das ist eine grosse Bremse für technische Systeme. Wie gesagt, sehe ich die Chancen für einen autonomen Betrieb vor allem bei neuen Strecken, wo Infrastruktur, Fahrzeuge und Leittechnik integral zusammenarbeiten. Ein bestehendes System zu automatisieren - da mache ich jetzt eine kühne Aussage -, das ist nahezu ein Ding der Unmöglichkeit. Ein teilautonomer Betrieb auf Nebenstrecken, das wird wahrscheinlich kommen. Vermutlich bereits bei den nächsten Fahrzeuggenerationen. Aber auf dem Hauptnetz? Nicht in den nächsten fünfzehn Jahren.

Leutwyler: Aber doch nicht länger? Nicht eher fünfzig Jahre?
Füglistaler: Vielleicht bin ich ja zu optimistisch. Auf jeden Fall nicht in unmittelbarer Zukunft.

Leutwyler: Was wäre Ihnen lieber? Ein vollautonomer oder ein von einem Menschen geführter Zug?

Füglistaler: Am liebsten wäre mir, wenn ein Mensch mit einem Wägeli am Platz vorbeikommt, wo ich einen Kaffee bestellen kann … Das betrifft mich am direktesten. Grundsätzlich habe ich Vertrauen ins System, unabhängig ob mit oder ohne Lokführer. Die grosse Herausforderung ist ohnehin der Störungsfall. Da bin ich nicht gerne alleine. Man kann nicht einfach das Personal abziehen und meinen, die Passagiere organisieren sich selbst.

Leutwyler: Besten Dank für das Gespräch!

Linienpilot und Lokführer

Andreas Leemann ist beides. *Aufzeichnung eines Gesprächs zwischen Andreas Leemann und Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio*

Ich arbeite einerseits bei Swiss International Airlines auf der Airbus-Flotte (A330 und A340) als Senior First Officer. Andererseits bin ich Lokführer bei der SBB Personenverkehr im Depot Zürich.
2004 habe ich meine Ausbildung zum Lokführer absolviert - das war stets mein Bubentraum. Der Pilotenberuf war als Kind nicht im Fokus. Ich interessierte mich aber auch seit jeher für die Fliegerei. Eine Kollegin hat mich dann auf einen Flug mit einer Propellermaschine mitgenommen. Ich überlegte mir lange, die Privatpilotenlizenz zu erwerben, doch das ist ein sehr kostspieliges Hobby. Die Kollegin motivierte mich für eine Bewerbung bei der Swiss. Ich bin sehr glücklich, dass ich diesen Schritt wagte und 2011 die Ausbildung zum Linienpiloten absolvieren konnte. Nun beide Berufe ausüben zu können, ist ein grosses Privileg und ich bin sicher, dass ich es später bereut hätte, wenn ich nicht auch Pilot geworden wäre. Sicher ist das eine grosse Herausforderung, beides aufrecht zu erhalten, doch es macht extrem Spass. Die Prüfungen und das erforderte Wissen passen sich ja nicht dem Teilzeitpensum an. Da ist bei beiden Berufen stets 100% gefordert und absolute Professionalität gefragt.
Beide Arbeitgeber bieten geeignete Teilzeitmodelle an. Bei der Swiss kann ich jeweils die Teilzeittage in Drei-Wochen-Blöcken beziehen. Und bei der SBB ist es möglich, in dieser Zeit zu arbeiten.
Ich mache keinen der beiden Berufe lieber als den andern und ich empfinde auch keinen der beiden Berufe als höherwertig. Die beiden Welten haben grosse Parallelen: grosse Maschinen, viel Verantwortung, die vorausschauende Arbeitsweise. Und trotzdem gibt es auch grosse Unterschiede. Bei der Bahn hat man immer den Boden unter den Rädern. In einem Ereignisfall kann man erst mal anhalten und nach einer Lösung suchen. Beim Fliegen ist man in der Luft und es gilt zeitnah eine Lösung zu finden. Als Pilot arbeite ich immer im Team. Im Cockpit sind wir zu zweit und die Zusammenarbeit mit dem Kabinenpersonal ist intensiv. Sie beginnt bereits bei der Flugvorbereitung, wo wir uns 75 Min. vor Abflug treffen und kennenlernen. Es gehört dazu, dass wir uns gegenseitig mit dem Vornamen vorstellen. Das wäre etwas, was ich mir auch bei der Bahn wünschen würde. Dort sehe ich zwar oft die gleichen Kollegen, doch meist kennt man sich nicht mit Namen.
Die Vorbereitung auf einen Flug ist viel intensiver als die Vorbereitung auf eine Zugsfahrt. Dies umfasst vor allem das Studium der relevanten Flugunterlagen. Also das Anflugverfahren mit entsprechenden Karten, Wetter und weitere Informationen zum spezifischen Flug und abschliessend die konkrete Flugplanung mit einem Treibstoffentscheid. So etwas wie Streckenkenntnis gibt es aber nicht. Ich darf also auch einen Flughafen anfliegen, den ich noch nicht kenne. Dies ist dank genormter Prozesse möglich. Bei Instrumentenlandeanflügen sind sich bei den meisten Flughäfen sehr ähnlich. Die Anflugmodalitäten und Spezialitäten werden dann vor der Landung in einem Briefing besprochen. Nicht zuletzt kann ich dabei auch auf die langjährige Erfah-

rung des Kollegen im Cockpit zurückgreifen.
Im Flugverkehr ist einiges automatisiert, aber einen vollautomatischen Flug inklusive Abflug und Landung gibt es definitiv (noch) nicht. Bevor wir überhaupt in die Luft gehen, muss der Flug geplant werden. Der Flight Dispatch, ein Mitarbeiter in Zürich, stellt uns die flugrelevanten Unterlagen zusammen, mithilfe einer Software hat er einen Flugplan erstellt. Dieser Flugplan verlangt eine gesetzlich vorgeschriebene Mindestmenge an Treibstoff. Die Flugplanung wird dann von uns durchgeführt, besonders auch der finale Treibstoffentscheid. Diesen minimalen Wert an Treibstoff aus der Flugplanung können wir dann unter Berücksichtigung des aktuellen Wetters, der Dichte des Anflugverkehrs am Zielflughafen und weiterer Faktoren wie auch eines Erfahrungswerts nach oben korrigieren. Den geplanten Flugweg programmieren wir auf dem Flugzeug, also: «Wie kommt das Flugzeug von A nach B?» Die Starts werden manuell ausgeführt, der Captain schiebt die Schubhebel nach vorne. Das ist beispielsweise eine Funktion, für die eine Automatisierung gar nicht vorgesehen ist. Es geht dabei auch darum, dass der Captain im Fall einer Abnormität bis zu einer Entscheidungsgeschwindigkeit sofort eingreifen kann, um den Start abzubrechen. Ist die berechnete Abhebegeschwindigkeit erreicht, rotieren wir den Airbus mit dem Sidestick in die Luft. Nach dem Start wird dann nach einer gewissen Zeit der Autopilot zugeschaltet, welcher die programmierte Route abfliegt. Während des Fluges kann es zu kurzfristigen Änderungen in der Route kommen, wo wir jederzeit eingreifen können und dem Autopiloten entsprechende Anweisungen geben. Zum Beispiel beim Umfliegen einer Gewitterzelle. Der Autopilot macht aber nichts einfach so von sich aus. Er benötigt stets von uns die Informationen, wie beispielsweise bei einer Änderung der Flughöhe.
Welche Parameter steuert der Autopilot? Er steuert die Steuerflächen an, um die Höhe zu halten oder eine Kurve zu fliegen entlang unserer Flugroute. Er steuert aber auch die Geschwindigkeit mittels automatischer Schubkontrolle.
In der Vorbereitung des Landeanfluges informiert sich der Pilot über die Piste, welche am Zielflughafen in Betrieb ist, und das dazugehörige Anflugverfahren sowie über das vorherrschende Wetter. Diese Daten, sprich Wind, Temperatur und Luftdruck, gibt der Pilot im Bordcomputer ein. Die meisten Flughäfen sind mit ILS (Instrumenten-Landesystem) ausgestattet, wodurch ein vollautomatischer Anflug inklusive Abbremsen möglich ist. Automatische Anflüge führen wir hauptsächlich bei Nebel aus. Eine automatische Landung ist also nur bei einem sogenannten Präzisionsanflug möglich. Bei einem Nichtpräzisionsanflug (z.B. nach einer Funkstation ausgerichtet) oder bei einem Sichtanflug kann der Autopilot das Flugzeug nicht bis an den Boden steuern und die Landung muss von den Piloten ausgeführt werden. Wenn es die Wetterbedingungen zulassen, landen wir aber auch mit ILS manuell.
In der Fliegerei ist vieles automatisiert, jedoch überwacht der Pilot konstant, ob der Autopilot und die weiteren Systeme auch wirklich das ausführen, was geplant ist und erwartet wird. Eine automatische Landung kann deswegen genau so anspruchsvoll sein wie eine manuell durchgeführte. Der Automatisierungsgrad ist in der Fliegerei in der Tat sehr hoch, was auch gut so ist, um den Menschen zu unterstützen. Die Automatik wird aber den Piloten meiner Meinung nach nicht ersetzen können. Ein Autopilot und die Automatik können zwar Entscheidungen ausführen, aber keine Entscheidungen treffen. Dies wird auch bei jedem Fortschritt so bleiben und so bleibt auch der Mensch unersetzbar.
Auch beim Flugverkehr gibt es Projekte im Zusammenhang mit weiteren Automatisierungen. Allerdings betreffen diese nicht die direkte Steuerung des Flugzeugs. Bei Flügen über den Nordatlantik läuft zum Beispiel ein grosser Teil der Kommunikation nicht mehr über die gesprochene Sprache sondern über Datenfunk. In Europa ist ein flächendeckender Einsatz geplant. Die Funksprache mit standardisierten Fragen und Antworten führen nicht zuletzt zu mehr Sicherheit. Auch wenn englisch die Standardsprache ist, so gibt es doch Regionen mit lokalen Akzenten, die teilweise die Verständigung erschweren. Funkdisziplin ist im Flugverkehr sehr wichtig, da wir uns in einem internationalen Umfeld bewegen. Zahlreiche Begriffe sind weltweit standardisiert und müssen zwingend verwendet werden. Eine sprachliche Standardisierung könnte ich mir auch im Bahnverkehr vorstellen. Im Bereich Notrufe oder Formulare könnte da sicher eine Optimierung stattfinden.
Im Rahmen der jetzigen Systeme kann ich mir eine vollautomatische Luftfahrt nicht vorstellen. Die Vorgänge sind zu komplex und viele unvorhergesehene Ereignisse während eines Fluges nicht alleine durch den Autopiloten lösbar. Aus meiner Sicht braucht es den Faktor Mensch im Cockpit weiterhin zur Entscheidungsfindung. Im Bereich Drohnen laufen aber Entwicklungen, beispielsweise der Transport von kleinen Paketen, die sich vielleicht später einmal in einem grösseren Massstab wiederfinden. Bei der Bahn sehe ich das gleich. Damit eine vollständige Automatisierung möglich würde, müsste das System aber praktisch komplett neu gebaut werden.
In beiden Berufen habe ich grosses Vertrauen in die Technik. Die Wartung der Anlagen ist dabei ganz zentral. Trotzdem muss man immer einen Plan B haben, wenn ein Ereignis eintrifft. Und das ist halt sowohl in der Luft als auch auf der Schiene jederzeit möglich. Ein System kann ausfallen. Da muss man eine Denkweise entwickeln, ein gewisses gesundes Misstrauen, mit dem man für solche Fälle gewappnet ist. Wichtig ist auch, dass man menschliche Wahrnehmungen ernst nimmt. Beispielsweise einen Geruch oder ein ungewöhnliches Geräusch.
In der Fliegerei sind die Vorschriften für die Schulung der Mitarbeiter strenger als bei der Bahn. Pro Jahr gehen wir zwei Mal in den Simulator für jeweils zwei Tage. Der erste Tag ist als «Check» und somit als Prüfung ausgestaltet. Der Captain und ich müssen beweisen, dass wir mit Notfallszenarien wie Triebwerkausfällen, Startabbrüchen und anderen Problemen umgehen können. Am zweiten Tag werden als Refresher komplexere Themen behandelt, bei denen mehrere Ereignisse gleichzeitig passieren. Da ist man sehr gefordert und muss das technische Wissen griffbereit haben. Es gilt dabei zeitnah im Team Lösungen zu finden und das Flugzeug im Simulator sicher zu landen. Die Tage sind intensiv, aber geben mir danach auch wieder das gute Gefühl, solchen Situationen gewachsen und wieder auf dem neusten Stand zu sein. Natürlich werden auch eigene Schwachstellen aufgedeckt, an welchen ich danach arbeiten kann. Bei der Bahn gibt es alle fünf Jahre die periodische Prüfung. Da ist das Raster weniger eng. Bei den jährlichen Weiterbildungstagen bei der SBB haben wir jeweils auch Simulatorübungen und Refresherkurse. Im Bereich Fahrzeugstörungen und Vorschriften hätte ich aber gerne etwas mehr Möglichkeiten zum Üben beziehungsweise etwas mehr Kontinuität. Ich erlebe sowohl Piloten als auch Lokführer als sehr gewissenhaft mit einem grossen Berufsstolz. Beide wissen, dass sie eine grosse Verantwortung haben und es keine Fahrlässigkeit duldet. Sicherheit steht über allem und erfordert 100% Professionalität.
Momentan kann ich mir vollautomatische Züge auf offenen Strecken nicht vorstellen. Wenn diese aber tatsächlich mal Realität wären, dann wären sie wohl genügend ausgereift und erprobt. Ich könnte mir vorstellen, in einem solchen Zug als Passagier mitzufahren. Trotzdem wäre es mir vermutlich wohler, wenn noch ein Mensch den Zug führt. Es gibt einfach Dinge, die ein Mensch wahrnehmen kann, die ein Computer nicht erfasst.

ZUB in Dietikon ZH

Am 12. Juli 2016 wurde die erste ERZU-Meldung abgesendet mit der Mitteilung, dass die Kurve 110 km/h aus 140 km/h heraus im Bahnhof Dietikon ZH in der ZUB (Zugbeeinflussung) falsch überwacht ist und zu keiner Bremsung führt. *Hubert Giger, Präsident VSLF*

Somit besteht die Gefahr, dass 27% zu schnell gefahren werden kann und das ZUB die Schutzfunktion nicht übernehmen kann. Immerhin pro Stunde ca. zwölf Züge, welche die vorangehenden 10 km mit 140 km/h gefahren sind.
Nachdem im Sommer 2010 in Vauderens FR infolge fehlerhafter Programmierung des ZUB ein IC mit 140 km/h ungebremst in eine Kurve 95 km/h gefahren war, ist das Lokpersonal auf solche Mängel in der Überwachung sensibilisiert. Wohl nur aus Zufall ist der IC damals nicht entgleist. Immerhin wurde der Fehler in Vauderens während über vier Jahren mehrmals offiziell gemeldet, doch es passierte bis zum Beinahe-Unfall nichts (LocoFolio 2/2010). Dasselbe soll in Dietikon nicht nochmals geschehen.
Nach der Rückmeldung von SBB Infrastruktur, dass im Fall der Überwachung in Dietikon alles in bester Ordnung sei und das Lokpersonal die Überwachung nicht im Führerstand sehen könne, hat sich der VSLF um eine Korrektur bemüht. Nach unzähligen E-Mail-Wechseln über einen Zeitraum von über einem Monat wurde die Situation von Infra-Projekte SAZ Kompetenzcenter ETCS nochmals angeschaut: «Wir haben Auswertungen von einem Fahrzeug analysiert und haben festgestellt, dass der Loop beim Signal B5 eine Auflösung der Zielgeschwindigkeit, welche den Anfang der Kurve überwachen soll, bewirkt. Daher wird die Kurvengeschwindigkeit nicht überwacht. Auf Grund dieser Erkenntnis haben wir das Netz analysiert und haben in Dietikon im Gleis 4 das gleiche Verhalten festgestellt. Die beiden Punkte werden entsprechend umprogrammiert, so dass der Loop die Zielgeschwindigkeit nicht mehr auflösen kann.»
Ende gut, alles gut. Nein.
Hätte man nicht mehrmals hartnäckig nachgehakt, wäre nichts geschehen.
Die Erkenntnisse daraus sind:

1. Dem Lokpersonal glaubt man nicht.
2. Verbreitet findet man die Einstellung: «Wir machen keine Fehler.»
3. ESQ-Meldungen bewirken sogar im sicherheitsrelevanten Bereich wenig bis nichts. Befriedigende Antworten zu den ESQ sind Ausnahmen.
4. Entgegen allen Beteuerungen ist auch bei der Eisenbahn nichts unmöglich (verbreitete Technikgläubigkeit).
5. Eine gelebte Sicherheitskultur ist nicht auszumachen. Ein Gefühl von «Miteinander für die Sicherheit» gibt es nicht mehr.

Vielleicht wäre eine «Ombudsstelle Sicherheit» notwendig, da die involvierten Abteilungen keine grosse Motivation haben, ihre Arbeit zu überprüfen und bei sich selber Kosten auszulösen. Selbstverständlich müsste der VSLF als einzige wirklich unabhängige Organisation mit der notwendigen Fachkenntnis über die Technik und Sicherheit Einsitz haben.
Ich danke dem Lokführer aus Bern, der sich in seiner Verzweiflung mit der Bitte um Hilfe an mich gewendet hat.

Linienleiter

Der Linienleiter ist heute noch die einzige Möglichkeit, um mit Fahrt auf elektronische Sicht die Streckenkapazität maximal auszunutzen. Dies würde ETCS Level 3 entsprechen, welches heute erst als Konzept vorhanden ist. *Technikgruppe VSLF*

Der Linienleiter funktioniert seit 1975 und ist in Deutschland, Österreich und Spanien verlegt. Bei der Entwicklung war die Schweiz führend. Die aktuelle ETCS- und Elektronik-Gläubigkeit bei den Bahnen muss in Anbetracht des Standes von vor 40 Jahren doch als sehr blamabel bezeichnet werden.

Auszug BBC-Mitteilung Nr. 12 – 1975

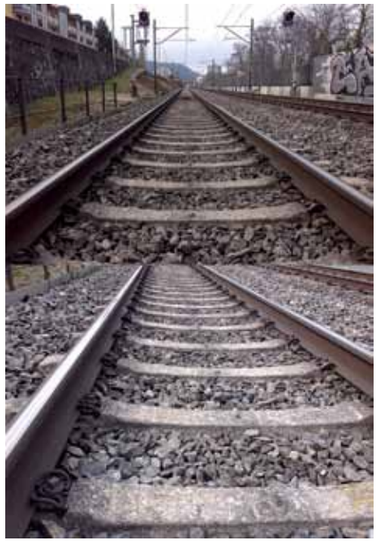
«Von einem ortsfesten Computer aus werden Daten über ein Kabel, das zwischen den Schienen befestigt ist, der Lokomotive eines Zuges übermittelt. Das Empfangsgerät auf der Lokomotive wertet die Daten aus und gibt dem Lokführer entsprechende Informationen weiter, zum Beispiel über die optimale Geschwindigkeit, bei Geschwindigkeitsüberschreitung von mehr als 5 km/h wird sogar eine Zwangsbremsung ausgelöst.
Der ortsfeste Computer kann auf 100 Meter genau den Standort des Zuges feststellen und für den Folgezug die optimale Geschwindigkeit errechnen. Dadurch kann der Abstand zwischen zwei Zügen verringert und die Strecke besser ausgelastet werden.

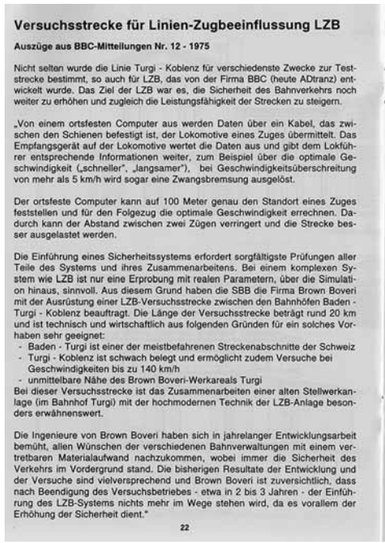
(…) Brown Boveri ist zuversichtlich, dass in etwa 2-3 Jahren der Einführung des LZB-Systems nichts mehr im Wege stehen wird, da es vor allem der Erhöhung der Sicherheit dient.»

> Streckengleis Baden–Turgi 2017 mit den Befestigungsnägeln des Linienleiters von 1975

>> Linienleiter in der Mitte des Gleises, Foto Bahnhof Turgi Richtung Brugg/Siggenthal 1975

∨ SBB Nachrichtenblatt Februar 1967





Versuchsstrecke für Linien-Zugbeeinflussung LZB

Auszüge aus BBC-Mitteilungen Nr. 12 - 1975

Nicht selten wurde die Linie Turgi - Koblenz für verschiedenste Zwecke zur Teststrecke bestimmt, so auch für LZB, das von der Firma BBC (heute ADtranz) entwickelt wurde. Das Ziel der LZB war es, die Sicherheit des Bahnverkehrs noch weiter zu erhöhen und zugleich die Leistungsfähigkeit der Strecken zu steigern.

„Von einem ortsfesten Computer aus werden Daten über ein Kabel, das zwischen den Schienen befestigt ist, der Lokomotive eines Zuges übermittelt. Das Empfangsgerät auf der Lokomotive wertet die Daten aus und gibt dem Lokführer entsprechende Informationen weiter, zum Beispiel über die optimale Geschwindigkeit („schneller", „langsamer"), bei Geschwindigkeitsüberschreitung von mehr als 5 km/h wird sogar eine Zwangsbremsung ausgelöst.

Der ortsfeste Computer kann auf 100 Meter genau den Standort eines Zuges feststellen und für den Folgezug die optimale Geschwindigkeit errechnen. Dadurch kann der Abstand zwischen zwei Zügen verringert und die Strecke besser ausgelastet werden.

Die Einführung eines Sicherheitssystems erfordert sorgfältigste Prüfungen aller Teile des Systems und ihres Zusammenarbeitens. Bei einem komplexen System wie LZB ist nur eine Erprobung mit realen Parametern, über die Simulation hinaus, sinnvoll. Aus diesem Grund haben die SBB die Firma Brown Boveri mit der Ausrüstung einer LZB-Versuchsstrecke zwischen den Bahnhöfen Baden - Turgi - Koblenz beauftragt. Die Länge der Versuchsstrecke beträgt rund 20 km und ist technisch und wirtschaftlich aus folgenden Gründen für ein solches Vorhaben sehr geeignet:
- Baden - Turgi ist einer der meistbefahrenen Streckenabschnitte der Schweiz
- Turgi - Koblenz ist schwach belegt und ermöglicht zudem Versuche bei Geschwindigkeiten bis zu 140 km/h
- unmittelbare Nähe des Brown Boveri-Werkareals Turgi

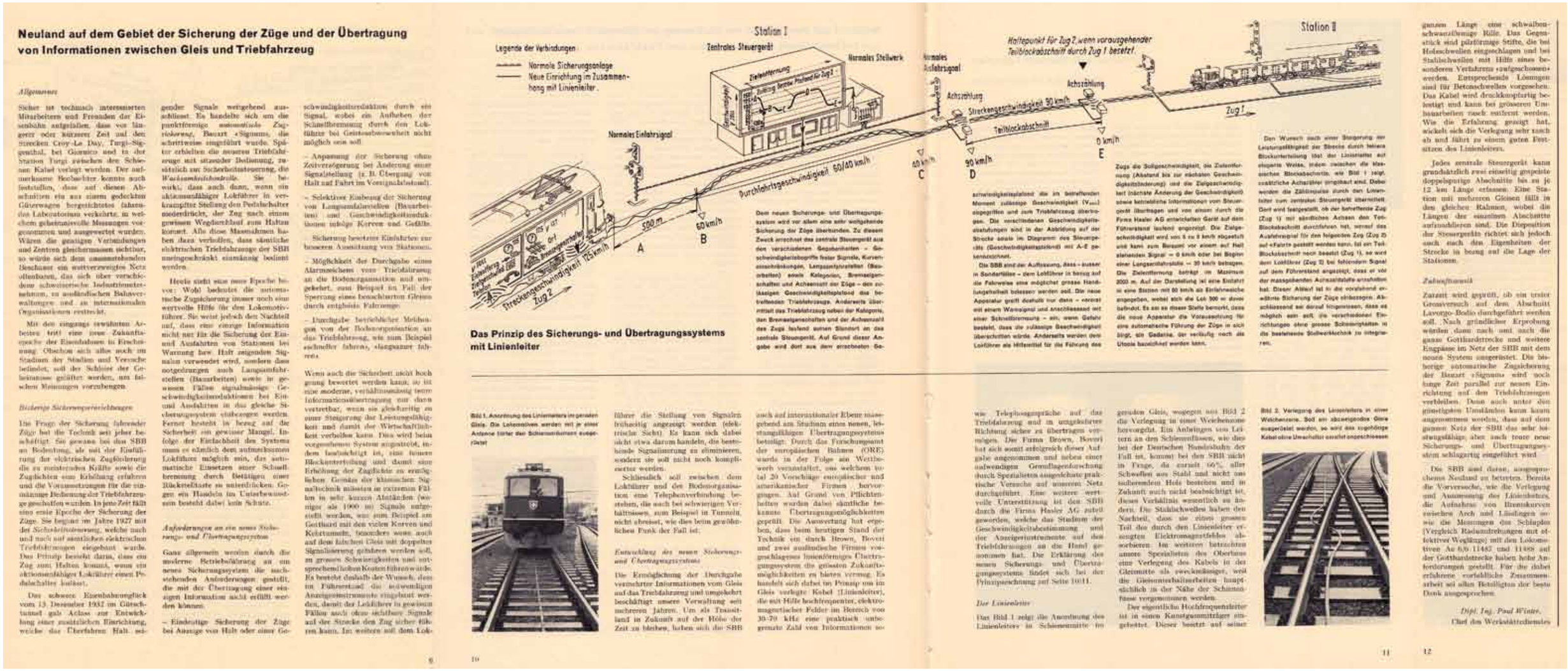
Bei dieser Versuchsstrecke ist das Zusammenarbeiten einer alten Stellwerkanlage (im Bahnhof Turgi) mit der hochmodernen Technik der LZB-Anlage besonders erwähnenswert.

Die Ingenieure von Brown Boveri haben sich in jahrelanger Entwicklungsarbeit bemüht, allen Wünschen der verschiedenen Bahnverwaltungen mit einem vertretbaren Materialaufwand nachzukommen, wobei immer die Sicherheit des Verkehrs im Vordergrund stand. Die bisherigen Resultate der Entwicklung und der Versuche sind vielversprechend und Brown Boveri ist zuversichtlich, dass nach Beendigung des Versuchsbetriebes - etwa in 2 bis 3 Jahren - der Einführung des LZB-Systems nichts mehr im Wege stehen wird, da es vorallem der Erhöhung der Sicherheit dient."

22

In der Gleismitte ist das Kabel der Linien-Zugbeeinflussung (LZB) gut zu erkennen. (Bei einzelnen Holzschwellen auf der Strecke sind noch heute Befestigungsnägel des LZB vorhanden.) 1975 waren sowohl Richtung Siggenthal als auch Richtung Brugg Semaphor-Signale in Betrieb *Foto BBC*

23



Neuland auf dem Gebiet der Sicherung der Züge und der Übertragung von Informationen zwischen Gleis und Triebfahrzeug

Allgemeines

Sicher ist technisch interessierten Mitarbeitern und Freunden der Eisenbahn aufgefallen, dass vor längerer oder kürzerer Zeit auf den Strecken Croy-Le Day, Turgi-Siggenthal, bei Giornico und in der Station Turgi zwischen den Schienen Kabel verlegt wurden. Der aufmerksame Beobachter konnte auch feststellen, dass auf diesen Abschnitten ein aus einem gedeckten Güterwagen hergerichtetes fahrendes Laboratorium verkehrte, in welchem geheimnisvolle Messungen vorgenommen und ausgewertet wurden. Wären die geanigen Veränderungen und Zentren gleichermassen sichtbar, so würde sich dem aussenstehenden Beobachter ein weitverzweigtes Netz offenbaren, das sich über verschiedene schweizerische Industrieunternehmen, in ausländischen Bahnverwaltungen und an internationalen Organisationen erstreckt.

Mit den eingangs erwähnten Arbeiten tritt eine neue Zukunftsepoche der Eisenbahnen in Erscheinung. Obschon sich alles noch im Stadium der Studien und Versuche befindet, soll der Schleier der Geheimnisse gelüftet werden, um falschen Meinungen vorzubeugen.

Bisherige Sicherungseinrichtungen

Die Frage der Sicherung fahrender Züge bei der Technik sei jeher beschäftigt. Sie gewann bei den SBB an Bedeutung, als mit der Einführung der elektrischen Zugförderung die zu ersetzenden Kräfte sowie die Zugdichten eine Erhöhung erfuhren und die Voraussetzungen für die einmännige Bedienung der Triebfahrzeuge geschaffen wurden. In jene Zeit fällt eine erste Epoche der Sicherung der Züge. Sie beginnt im Jahre 1927 mit der *Schnellbremsung*, welche nach und nach auf sämtlichen elektrischen Triebfahrzeugen eingebaut wurde. Das Prinzip besteht darin, dass ein Zug zum Halten kommt, wenn ein aktionsunfähiger Lokführer einen Pedalschalter loslässt.

Das schwere Eisenbahnunglück vom 13. Dezember 1932 im Gütschtunnel gab Anlass zur Entwicklung einer zusätzlichen Einrichtung, welche das Überfahren Halt zeigender Signale weitgehend ausschliesst. Es handelte sich um die punktförmige *automatische Zugsicherung*, Bauart «Signum», die schrittweise eingeführt wurde. Später erhielten die neueren Triebfahrzeuge mit stützender Bedienung, zusätzlich zur Sicherheitssteuerung, die *Wachsamkeitskontrolle*. Sie bewirkt, dass auch dann, wenn ein aktionsunfähiger Lokführer in verkrampfter Stellung den Pedalschalter niederdrückt, der Zug nach einem gewissen Wegdurchlauf zum Halten kommt. Alle diese Massnahmen haben dazu verholfen, dass sämtliche elektrischen Triebfahrzeuge der SBB mnzingeschränkt einmännig bedient werden.

Heute steht eine neue Epoche bevor: Wohl bedeutet die automatische Zugsicherung immer noch eine wertvolle Hilfe für den Lokomotivführer. Sie weist jedoch den Nachteil auf, dass eine einzige Information nicht nur für die Sicherung der Ein- und Ausfahrten von Stationen bei Warnung bzw. Halt zeigenden Signalen verwendet wird, sondern dass notgedrungen auch Langsamfahrstellen (Bauarbeiten) sowie in gewissen Fällen signalmässige Geschwindigkeitsreduktionen bei Ein- und Ausfahrten in das gleiche Sicherungssystem einbezogen werden. Ferner besteht in bezug auf die Sicherheit ein gewisser Mangel. Infolge der Einfachheit des Systems muss es nämlich dem aufmerksamen Lokführer möglich sein, das automatische Einsetzen einer Schnellbremsung durch Betätigen einer Rückstellstaste zu unterdrücken. Gegen ein Hasdeln im Unterbewusstsein besteht dabei kein Schutz.

Anforderungen an ein neues Sicherungs- und Übertragungssystem

Ganz allgemein werden durch die moderne Betriebsführung an ein neues Sicherungssystem die nachstehenden Anforderungen gestellt, die mit der Übertragung einer einzigen Information nicht erfüllt werden können.

– Eindeutige Sicherung der Züge bei Ansage von Halt oder einer Geschwindigkeitsreduktion durch ein Signal, wobei ein Aufheben der Schnellbremsung durch den Lokführer bei Geistesabwesenheit nicht möglich sein soll.

– Anpassung der Sicherung ohne Zeitverzögerung bei Änderung einer Signalstellung (z. B. Übergang von Halt auf Fahrt im Vorsignalabstand).

– Selektives Einbeung der Sicherung von Langsamfahrstellen (Bauarbeiten) und Geschwindigkeitsreduktionen infolge Kurven und Gefälle.

Sicherung besonderer Einfahrten zur besseren Ausnützung von Stationen.

– Möglichkeit der Durchgabe eines Alarmsignals vom Triebfahrzeug an die Bodenorganisation und umgekehrt, zum Beispiel im Fall der Sperrung eines benachbarten Gleises durch entgleiste Fahrzeuge.

– Durchgabe betrieblicher Meldungen von der Bodenorganisation an das Triebfahrzeug, wie zum Beispiel sicheder Fahrens, slangsamer Fahrens.

Wenn auch die Sicherheit nicht hoch genug bewertet werden kann, so ist eine moderne, verhältnismässig teure Informationsübertragung nur dann vertretbar, wenn sie gleichzeitig zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit und damit der Wirtschaftlichkeit verholfen kann. Dies wird beim vorgesehenen System angestrebt, indem beabsichtigt ist, eine feinere Blockunterteilung und damit eine Erhöhung der Zugfolgte zu ermöglichen. Gemäss der klassischen Signaltechnik müssten in extremen Fällen in sehr kurzen Abständen (weniger als 1000 m) Signale aufgestellt werden, wie zum Beispiel am Gotthard mit den vielen Kurven und Kehrtunnels, besonders wenn auch auf dem falschen Gleis mit doppelten Signalisierung gefahren werden soll, an grossen Schwierigkeiten und entsprechend hohen Kosten führen würde. Es besteht deshalb der Wunsch, dem im Führerstand die notwendigen Anzeigeinstrumente eingebaut werden, damit der Lokführer in gewissen Fällen auch ohne sichtbares Signal auf der Strecke den Zug sicher führen kann. Im weiteren soll dem Lokführer die Stellung von Signalen frühzeitig angezeigt werden (elektrische Sicht). Es kann sich dabei nicht etwa darum handeln, die bestehende Signalisierung zu eliminieren, sondern sie soll nicht noch komplizierter werden.

Schliesslich soll zwischen dem Lokführer und der Bodenorganisation eine Telephonverbindung bestehen, die auch bei schwierigen Verhältnissen, zum Beispiel in Tunneln, nicht abreisst, wie dies beim gewöhnlichen Funk der Fall ist.

Entwicklung des neuen Sicherungs- und Übertragungssystems

Die Ermöglichung der Durchgabe vermehrter Informationen vom Gleis auf das Triebfahrzeug und umgekehrt beschäftigt unsere Verwaltung seit mehreren Jahren. Um als Transitland in Zukunft auf der Höhe der Zeit zu bleiben, haben sich die SBB auch auf internationaler Ebene massgebend am Studium eines neuen, leistungsfähigen Übertragungssystems beteiligt. Durch das Forschungsamt der europäischen Bahnen (ORE) wurde in der Folge ein Wettbewerb veranstaltet, an welchem total 20 Vorschläge europäischer und amerikanischer Firmen hervorgingen. Auf Grund von Pflichtenheften wurden dabei sämtliche bekannte Übertragungsmöglichkeiten geprüft. Die Auswertung hat ergeben, dass beim heutigen Stand der Technik ein durch Brown, Boveri und zwei ausländische Firmen vorgeschlagenes linienförmiges Übertragungssystem die grössten Zukunftsmöglichkeiten zu bieten vermag. Es handelt sich dabei im Prinzip von im Gleis verlegte Kabel (Linienleiter), die mit Hilfe hochfrequenter, elektromagnetischer Felder im Bereich von 30-70 kHz eine praktisch unbegrenzte Zahl von Informationen sowie Telephongespräche auf das Triebfahrzeug und in umgekehrter Richtung sicher zu übertragen vermögen. Die Firma Brown, Boveri hat sich somit erfolgreich dieser Aufgabe angenommen und neben einer aufwendigen Grundlagenforschung durch Spezialisten eingehende praktische Versuche auf unserem Netz durchgeführt. Eine weitere wertvolle Unterstützung ist den SBB durch die Firma Hasler AG zuteil geworden, welche das Studium der Geschwindigkeitsbestimmung und der Anzeigeinstrumente auf den Triebfahrzeugen an die Hand genommen hat. Die Erklärung des neuen Sicherungs- und Übertragungssystems findet sich bei der Prinzipseschnung auf Seite 10/11.

Der Linienleiter

Das Bild 1 zeigt die Anordnung des Linienleiters in Schienenmitte im gerenden Gleis, wogegen nach Bild 2 die Verlegung in einer Weichenzone hervorgeht. Ein Anhängen von Leitern an den Schienenfüssen, wie dies bei der Deutschen Bundesbahn der Fall ist, kommt bei den SBB nicht in Frage, da zurzeit 66% aller Schwellen aus Stahl und nicht aus isolierendem Holz bestehen und in Zukunft auch nicht beabsichtigt ist, diesen Verhältnis wesentlich zu ändern. Die Stahlschwellen haben den Nachteil, dass sie einen grossen Teil des durch den Linienleiter erzeugten Elektromagnetfeldes absorbieren. Im weiteren betrachten unsere Spezialisten den Oberbau eine Verlegung des Kabels in der Gleismitte als zweckmässiger, weil die Gleisunterhaltsarbeiten hauptsächlich in der Nähe der Schienenfüsse vorgenommen werden.

Der eigentliche Hochfrequenzleiter ist in einen Kunstgummiträger eingebettet. Dieser besitzt auf seiner ganzen Länge eine schwalbenschwanzförmige Rille. Das Gegenstück sind plattförmige Stifte, die bei Holzschwellen eingeschlagen und bei Stahlschwellen mit Hilfe eines besonderen Verfahrens aufgeschossen werden. Entsprechende Lösungen sind für Betonschwellen vorgesehen. Das Kabel wird druckkonfektionsmässig befestigt und kann bei grösseren Unterhaltsarbeiten rasch entfernt werden. Wie die Erfahrung gezeigt hat, wickelt sich die Verlegung sehr rasch ab und führt zu einem guten Festsitzen des Linienleiters.

Jedes zentrale Steuergerät kann grundsätzlich zwei einseitig gespeiste doppelspurige Abschnitte bis zu je 12 km Länge erfassen. Eine Station mit mehreren Gleisen fällt in den gleichen Rahmen, wobei die Längen der einzelnen Abschnitte aufzuaddieren sind. Die Disposition der Steuergeräte richtet sich jedoch auch nach den Eigenheiten der Strecke in bezug auf die Lage der Stationen.

Zukunftsmusik

Zurzeit wird geprüft, ob ein erster Grossversuch auf dem Abschnitt Lavorgo-Bodio durchgeführt werden soll. Nach gründlicher Erprobung würden dann nach und nach die ganze Gotthardstrecke und weitere Engpässe im Netz der SBB mit dem neuen System ausgerüstet. Die bisherige automatische Zugsicherung der Bauart «Signum» wird noch lange Zeit parallel zur neuen Einrichtung auf den Triebfahrzeugen verbleiben. Dann auch unter den günstigsten Umständen kann kaum angenommen werden, dass auf dem gesamten Netz der SBB das sehr leistungsfähige, aber auch teure neue Sicherungs- und Übertragungssystem schlagartig eingeführt wird.

Die SBB sind daran, ausgesprochenes Neuland zu betreten. Bereits die Vorversuche, wie die Verlegung und Ausmessung des Linienleiters, die Aufnahme von Bremskurven zwischen Arch und Lisslingen sowie die Messungen des Schlupfes (Vergleich Radumdrehungen mit effektiver Weglänge) mit den Lokomotiven Ae 6/6 11483 und 11488 auf der Gotthardstrecke haben hohe Anforderungen gestellt. Für die dabei erfahrene vorbildliche Zusammenarbeit sei allen Beteiligten der beste Dank ausgesprochen.

Dipl. Ing. Paul Winter,
Chef des Werkstättedienstes

Legende der Verbindungen
Normale Sicherungsanlage
Neue Einrichtung im Zusammenhang mit Linienleiter.

Station I
Zentrales Steuergerät
Zielentfernung
Normales Stellwerk
Normales Ausfahrsignal
Normales Einfahrsignal
Achszählung
Streckengeschwindigkeit 90 km/h
Teilblockabschnitt
Haltepunkt für Zug 2, wenn vorausgehender Teilblockabschnitt durch Zug 1 besetzt.
Station II
Zug 1
Zug 2
Durchfahrtsgeschwindigkeit 50/40 km/h
Streckengeschwindigkeit 125 km/h
500 m
60 km/h
B
A
40 km/h
C
90 km/h
D
0 km/h
E

Das Prinzip des Sicherungs- und Übertragungssystems mit Linienleiter

Bild 1. Anordnung des Linienleiters im geraden Gleis. Die Lokomotiven werden mit je einer Antenne (unter der Schienenmitte ausgerüstet)

Bild 2. Verlegung des Linienleiters in einer Weichenzone. Soll ein abzweigendes Gleis ausgerüstet werden, so wird das zugehörige Kabel ohne Unterbruch unter den Schienenfüssen

Störungen

Offenbar ist die Technik noch nicht ganz bereit für die Zukunft. *Technikgruppe VSLF*

Die Fehlermeldungen häufen sich und lösen muss es der flexible und manchmal logisch denkende Mensch. Beinahe täglich wird darüber informiert, was nicht funktioniert, bis wann und was zusätzlich zu tun ist.
Die Liste ist beliebig verlängerbar und nur ein kurzer Rückblick.

01.04.2017
Gotthard-Basistunnel GBS: Einschränkungen Stromabnehmer
Auf den Lokomotiven des Typs Re 460, die durch den Gotthard-Basistunnel verkehren dürfen, wurden die Griffe des Stromabnehmerwahlschalters [129.1] zur manuellen Wahl des Stromabnehmers wieder angebracht. Die manuelle Wahl des Stromabnehmers ermöglicht bei Pendelzügen mit zwei Lokomotiven eine zusätzliche Stromabnehmer-Konfiguration, die es erlaubt, auf der GBS mit 200 km/h zu verkehren.

04.04.2017
Ressourcen Planung RP Zürich: Lenkung «Guten Tag, Infolge einer RCS-IT-Störung werden alle Lokführer gebeten, sich sofort bei ausserplanmässigen Signalhalten in der betr. Betriebszentrale zu melden.»

07.04.2017
TIP: Verbindungsprobleme mit LEA 3
Seit einigen Tagen gibt es Probleme bei der Anmeldung ins TIP auf dem LEA 3 (Fehler! Linkverweis ungültig.). Die Briefingtool-Verantwortlichen sind informiert, und die Korrektur folgt am 30. April 2017.

07.04.2017
Information fehlerhafte UIC-Kabel
An einem SA-Standort wurden Ende März 2017 fünf UIC-Kabel gefunden, bei denen die Auskreuzung der Pin 14 und 15 nicht vorhanden war. Wenn diese fehlerhaften Kabel zum Einsatz kommen, dann gibt die seitenselektive Türfreigabe die Türen auf der falschen Seite zur Öffnung frei. Dies birgt ein nicht unerhebliches Sicherheitsrisiko.

Schutzstrecke

Beleuchtete Signale vs. hochreflektierende Tafeln. *Christian Gebhard, Lokführer Depot Olten*

Ich verstehe nicht, warum ein so wichtiges Signal wie die Schutzstrecke, welche man auch bei Nacht und Nebel mit ausgeschaltetem Hauptschalter befahren muss, nicht mehr beleuchtet wird.

Dem Lokpersonal, welches seine Verantwortung ernst nimmt, werden die notwendigen und unverzichtbaren Hilfsmittel seitens Infra einfach aus Unwissenheit und Gleichgültigkeit gestrichen.

Information Lokpersonal HU-LB-HU SBB CFF FFS

Herausgeber I-AT-SAZ-AMM-FDY **Erarbeitet durch**: P. Aebli	**Ausgabedatum** 09.03.2016 **Genehmigung** I-AT-SAZ-AMM-FDY	**Inkrafttreten** **13.03.2017**	**Zuordnung** **Ersatz für** / **Klassifikation** **R I-30131**
Verteilung (per LIDI) C436 (Zofingen – Suhr – Wettingen)			**Sprachfassung**: d

Beurteilung Signale für Schutzstrecken zwischen Hunzenschwil und Lenzburg

Im Rahmen eines Pilotversuchs sind auf der Strecke Df 436 zwischen Hunzenschwil und Lenzburg die beleuchteten Signale für Schutzstrecken durch hochreflektierende Tafeln ersetzt worden.

Der Versuch startete am 16.02.2017 und dauert ca. 6 Monate. Während dieser Zeit ist die bestehende Signalisierung abgedeckt.

Rückmeldungen - positive und negative - sollen über den Fragebogen im Intranet erfolgen erfolgen: Fragebogen zur Beurteilung der Schutzsteckensignale.

Projekt neues RADN

Neue Darstellung RADN. *Hubert Giger, Präsident VSLF*

Im Sommer 2016 wurde im RADN (Streckentabellen mit allen Angaben zu den Strecken) die Darstellung der Bahnhofgeschwindigkeiten bei Bahnhöfen mit mehreren Betriebspunkten plötzlich nach einem komplett neuen System dargestellt. In der Folge gab es zu Recht schwerste Bedenken bezüglich dieser differenzierten Darstellung von Geschwindigkeiten in demselben Dokument, zumal die Einhaltung von Höchstgeschwindigkeiten bei der Eisenbahn fundamental ist. Diverse EVU und das Personal monierten diese Änderung als unlogisch und gefährlich.
In der Folge fand auf Einladung von SBB Infrastruktur ein Treffen aller beteiligten Stakeholder des RADN statt (div. Bahnen, Verantwortliche für elektronische Darstellung des RADN, div. SBB interne Abteilungen). Durch Eingabe bei den Treffen mit SBB Sicherheit Konzern konnte ich als Vertreter von Seiten der Anwender teilnehmen. Die Lösung wurde gefunden, indem die bisherige klassische Darstellung auch für Klammerbahnhöfe übernommen wurde; Umsetzung ca. Frühling 2017.

Gleichzeitig wurde die Frage aufgeworfen, ob die Darstellung der zu fahrenden Geschwindigkeiten und weiterer Angaben grundsätzlich neu dargestellt werden könnte, da das RADN sowieso neu elektronisch erfasst wird. Um zu verhindern, dass mit massivem Aufwand und ohne Mehrwert ein neues RADN aus dem Boden gestampft wird, stellte ich die Frage nach der Notwendigkeit, dem Kosten/Nutzen-Verhältnis und der nicht vorhandenen zwingenden Notwendigkeit. Weiter wies ich darauf hin, dass in Anbetracht der netzweiten Einführung von ETCS Level 2 und des absehbaren Verkehrens von lokführerlosen Zügen eine Neuerarbeitung des RADN nicht zu rechtfertigen ist.

Nach der Ankündigung von RailFit 20/30 bei der SBB und den finanziellen Möglichkeiten der Bahnen allgemein wäre ein solches Projekt ohne ersichtlichen Mehrwert nicht zu verantworten. Es gäbe noch unzählige andere Projekte, welchen man analog diesem den Stecker ziehen könnte. Schlussendlich wurde die Idee (zumindest vorerst) fallen gelassen und es wurden Millionen von Franken eingespart.

Lenzburg

«Das rote Auto» hat vor «dem grünen Lastwagen» Vortritt. Erinnern Sie sich noch an Ihre theoretische Autoprüfung? *Roman Isler, Sektion Hauenstein-Bözberg*

Zugegeben: Bei einigen dürfte es schon eine Weile her sein, und vielleicht war es gar zu jener Zeit, in welcher der Kreisverkehr in der Schweiz noch nicht eingeführt und die Autobahn «neumodisches Zeug» war. Doch schon damals dürften unzählige Fragen zum Vortrittsrecht gestellt worden sein mit mehr oder minder realistischen Schaubildern und der Aufforderung, zu entscheiden, ob nun «das blaue Auto», «der grüne Lastwagen» oder «der rote Fussgänger» vor «dem gelben Velofahrer» Vortritt habe. Ab und an musste gar «Hier ist Verständigung erforderlich» angekreuzt werden.

Eine solch unübersichtliche Vortrittsfrage bietet sich auch tagtäglich auf dem Bahnhofplatz in Lenzburg AG:
Der Automobilist kommt gefahren und fragt sich bei dieser Situation zu Recht: Womit muss ich hier rechnen? O.K., die «Begegnungszone» dürfte bekannt sein: Höchstgeschwindigkeit 20 km/h, Rechtsvortritt, Fussgänger haben «überall» Vortritt. Doch rechnet der erfahrene Fahrzeugführer auch mit einem vortrittsberechtigten Zug? Mit einem, welcher beinahe geräuschlos (Seetal-GTW) zügig anfährt und dann erst noch von links kommt? Wohl kaum …
Die SBB sprach vor einiger Zeit (siehe Locofolio 2016/01), dass die Situation «im ersten Quartal 2017» bereinigt werde. Ich bin mir nicht mehr ganz sicher, aber endet das erste Quartal eines Jahres nicht spätestens am 31. März 2017? Offenbar nicht in der Zeitrechnung von SBB Infrastruktur …
Und so harren die betroffenen Lokführer seit Ende 2011 weiterhin am Strassenrand auf dem Bahnhofplatz von Lenzburg AG, verzichten nötigenfalls auf ihr Vortrittsrecht und warten eine Lücke ab – sodass weiterhin keine Unfälle geschehen mögen.

Neuer Prozess, neues Glück

Mit einer Meldung im Virtuellen Anschlagraum VAR wurde bekanntgegeben, dass ab sofort keine ERZU-Meldungen (Ereignis Zug) mehr zu schreiben sind. Diese waren nach mehr als drei Minuten Zugsverspätung elektronisch zu senden. *Hubert Giger, Präsident VSLF*

Der Sinneswandel erstaunt, wurde das Personal doch über Jahre mit grossem Aufwand darauf getrimmt, in jedem Fall einer Zugverspätung eine ERZU zu schreiben. Und plötzlich stellt sich heraus, dass alles nicht notwendig war, da sowieso je nach Ursache ein entsprechender Grund (Code) zugewiesen wird.
Nun, zu früh gefreut. Selbstverständlich wird wie so oft ein Prozess nicht vereinfacht, sondern nur neu zusammengesetzt. So wird intern Arbeit generiert und jeder neue Prozess muss zwingend besser sein als der alte.
In der erwähnten Mitteilung wird dies wie folgt umschrieben: «Um jedoch Datenfriedhöfe zu vermeiden, ist es nötig, qualitativ hochwertige Informationen zu sammeln. Deshalb haben Vertreter von QSU, VM und OP an einem Kaizen-Workshop die Datenerhebung durchleuchtet, und die oben erwähnten schlanken Meldeprozesse gingen als Resultat daraus hervor. Wir versprechen uns damit weniger unnötige Daten und damit schnellere und effiziente Analysen.»
Die neu angedachte Lösung als Ersatz für die ERZU-Meldung ist: «Das Lokpersonal meldet eine Verspätung dem Lenker Ressourcen Planung RP (Dienst) oder dem Fahrdienstleiter (Zug). […] Falls es bei der Ursachenklärung doch noch Unklarheiten geben sollte, wird beim involvierten Lokführer, der involvierten Lokführerin möglichst zeitnah nachgefragt.
Da das Telefonieren während der Fahrt eine Gefahr für den Eisenbahnverkehr darstellt, ist es nach den Fahrdienstvorschriften verboten. Und die Suche nach Ursachen und Prozessfehlern bei Zugverspätungen stellt kein fahrdienstliches Gespräch dar. Auch nicht, wenn wir gemäss VAR-Meldung «gegenüber unserem Eigner nachweisen können, dass wir sicher und qualitativ hochwertig unterwegs sind».
Jeder Praktiker weiss, dass eine verspätete Zugsabfahrt für die Fahrt erhöhte Anforderungen vom Lokpersonal abverlangt und die erhöhte Stresssituation Gefahren birgt. Für die verspätete Fahrt ist erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich. Und genau dann wird nach dem neuen Prozess nach der Abfahrt «zeitnah» das Fragespiel über den Grund der Verspätung losgehen. Somit wird der Lokführer möglicherweise während der Fahrt, z.B. bei der Einfahrt in Liestal, befragt, wieso er sich in Basel drei Minuten Verspätung eingefangen hat.
Die Praxisfremdheit des neuen Prozesses, der zu zusätzlichen Belastungen während der Fahrt für das Lokpersonal führt und zu Verletzungen der Schweizerischen Fahrdienstvorschriften verpflichtet, widerspiegelt die laufende Entfremdung von Praxis und Theorie. Dass weder die Vertreter und Vorgesetzten des Lokpersonals noch das BAV dagegen einschreiten, ist inakzeptabler Usus.
Wir müssten darauf bauen, dass keine Anrufe für das Nachfragen nach verlorenen Minuten während der Fahrt und den Unterwegshalten getätigt werden. Und schon gar nicht im Auftrag von Qualität, Sicherheit und Umwelt QSU.
Unsere Aufgabe als Vertreter des Lokpersonals ist die, Empfehlungen abzugeben, diesbezügliche Nachfragen während der Fahrt sofort zu beenden und eine ESQ-Meldung zu erstellen (Kopie an den Berufsverband erwünscht). Bei Problemen werden wir das Personal schützen.

Schweizerische Fahrdienstvorschriften FDV, Lokführer R 300.13

3.3.2 Aufmerksamkeit auf Fahrweg und Strecke
[…] Sind während der Fahrt Aktivitäten auszuführen, welche die Aufmerksamkeit stören, ist nötigenfalls die Geschwindigkeit zu reduzieren und allenfalls anzuhalten. Verrichtungen und Gespräche, die mit dem Fahrdienst oder der Fahrzeugbedienung nichts zu tun haben, sind verboten. […]

Foto: © Markus Leutwyler

Ferrovita
Vermischte Meldungen

Haltesignal
Technikgruppe VSLF

Bei der Einfahrt in Zürich HB in Gleis 4 war ein brennendes Haltsignal im Gleis. Zeit: im Oktober 2016, ca. 19 h.
Das Fahrdienstreglement FDV sagt zum Haltsignal: Halt vor dem Signal. Es muss angenommen werden, dass das Signal vor Betriebsbeginn am frühen Morgen vergessen wurde und im Laufe des Tages von mindestens 50 Lokführern überfahren worden ist.
Der permanente Pünktlichkeitsdruck und die fehlende Unterstützung des Lokpersonals durch unmissverständliche und instruktive Vorgaben zu korrekter und sicherer Arbeitsweise bei allen Abteilungen führen zu solchen Vorfällen.
Bei den Bahnen gibt es viele Sicherheitsabteilungen, deren Einfluss offensichtlich an der Pünktlichkeitsstatistik scheitert.

Aufenthaltsraum in Zürich HB
VSLF Depot Zürich

[…] Ein neuer Aufenthaltsraum wurde in der Halle Sihlpost, im Zwischengeschoss zum Bahnhof Löwenstrasse, erstellt. […]
Der neue Aufenthaltsraum in der Halle Sihlpost wird von ZF gemeinsam mit ZBS und der Diagnostik genutzt. Aufgrund der Platzverhältnisse, geänderter Bedürfnisse und der heute vorhandenen elektronischen Arbeitsmittel verzichtet ZF auf einen eigenen Raum für das Lokpersonal.
Der Aufenthaltsraum umfasst nebst einer Küche und Sitzplätzen eine Ecke mit einem Hochtisch und Stühlen für die Bedürfnisse des Lokpersonals. Vorhanden sind zudem abschliessbare Fächer für die Taschen und Reservematerial des Lokpersonals. Zudem werden eine Aufladestation für elektronische Geräte und Kästen für Fundgegenstände aufgestellt.
Die bestehenden Toiletten in der Halle Sihlpost bleiben weiterhin in Betrieb. Zusätzlich steht eine Toilette für Herren beim neuen Aufenthaltsraum zur Verfügung. Eingang hinter dem Abgang zu den Gleisen 33/34.
Freundliche Grüsse
Chef Lokpersonal Zürich

Zwar erst drei Jahre nach der Eröffnung der Durchmesserlinie: endlich ein Aufenthaltsraum im Südwesten des Bahnhofs Zürich in der Passage Sihlquai. Mit allem ausgerüstet. Danke. Sehr gut.

LISA
Technikgruppe VSLF

Rangierfunk LISA, die Zukunft ist da. Mit über 2,5 Jahren Verspätung ist ein neuer Funk für das Rangierpersonal ausgeliefert worden. Er funktioniert über GSM-R und kann somit den Lokfunk nutzen, wie er auf allen Streckenfahrzeugen eingebaut ist.
Die Lautstärke auf der Lok ist viel zu leise, die Bedienung mit Auflegen des Hörers auf der Lok bei gleichzeitiger Bremsbedienung schlicht gefährlich.
Im Protokoll der Personalkommission Lokpersonal ist zu lesen: «Der Rangierfunk LISA ist für uns absolut nicht geeignet. Die Funkgeräte auf den Loks eignen sich nicht für dieses System.»
Sogar Vorgesetzte haben das Lokpersonal angeschrieben, sie sollen bitte Meldungen schreiben, damit man konkrete Unterlagen habe, um den Einsatz zu verhindern. Offiziell haben wir von den Prüfungsexperten noch nichts vernommen. In der Westschweiz haben sich Kollegen geweigert, mit LISA Rückstellungen zu machen, und eine Fahrt ist in Zürich bereits im Prellbock gelandet.
Von den Zulieferern tönt das dann so in den Prospekten: Das grösste Lob für die Praxistauglichkeit der Applikationen bekam Ergon-Projektleiter Markus Frauenfelder in Form eines Schulterklopfens von einem Rangierarbeiter: «Junge, auf diesen Komfort haben wir schon viele Jahre gewartet!»
Neben den Praxisproblemen bei der Anwendung auf den Fahrzeugen gab es auch Probleme mit dem Lieferanten: Der Lieferant des LISA-Funkgeräts befand sich seit Ende 2016 in Insolvenz. Für die Wartung und Weiterentwicklung des Systems «LISA» evaluiert die SBB mittels eines Einladungsverfahrens einen neuen Lieferanten.
Die ist eine von vielen Baustellen, wo das Neue die Anforderungen des Alten nicht erfüllt oder nur mit deutlich höheren Kosten. Das Arbeitsplanungsprogramm SOPRE soll diesen Sommer beim Lokpersonal eingeführt werden …

Automatische Züge
Thomas Neukom, Lokführer Zürich

Hier ein Link zur Metro im Flughafen: https://de.wikipedia.org/wiki/Skymetro
Sie wird ja immer wieder als Beispiel einer führerlosen Bahn erwähnt. Es ist eine Luftkissenbahn an Stahlseilen gezogen. Die knapp 1,2 km lange Strecke hat 176 Millionen gekostet …

Ein wenig Nostalgie
VSLF Depot Zürich

Der Grossverteiler expandierte in den Untergrund vom Zürich HB.

Latente Gefahr bei Wendemanövern unter Zeitdruck in Endbahnhöfen

Verkürzte Wendezeiten, wie sie zurzeit vielerorts vorkommen, sollten schnellstmöglich der Vergangenheit angehören, will man nicht eine Wiederholung des Falls «Rafz» an anderen Orten. *Matthieu Jotterand, Präsident VSLF Sektion Genf und André Alder, Vorstand VSLF Romandie*

Unfall in Rafz am 20. Februar 2015

Genf, 19 Dezember 2016

Sehr geehrter Herr Kessler
Im Jahr 2015 hat sich ein schwerer Eisenbahnunfall im Bahnhof Rafz ereignet. Ein Lokführer hat unter Zeitdruck den Zug gewendet und ist auf Grund einer Signalverwechslung losgefahren, während er von einem Schnellzug überholt wurde. Dadurch kam es zu einer Flankenfahrt. Natürlich spielen wie bei jeder Unregelmässigkeit verschiedene Faktoren eine Rolle. Beispielsweise war die Aufstellung der Signale und insbesondere die Ausrichtung der Linsen irreführend.
Zusammenfassend gab die SUST (Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle) in ihrem Abschlussbericht zwei Sicherheitsempfehlungen zuhanden der SBB heraus. Die eine betrifft die «gestes métier», während die andere, auf welche wir uns im Folgenden konzentrieren, die Inbetriebnahme- und Wendezeiten der einzelnen Triebfahrzeuge betrifft.
Konkret hat die SUST festgestellt, dass im Fall Rafz deutlich zu wenig Wendezeit zur Verfügung gestanden hatte. Gemäss ihren Ermittlungen wäre für das Wenden eines Siemens DTZ «RABe 514» mit einer Länge von hundert Metern 40 bis 100% mehr Zeit notwendig gewesen als vorgesehen.
Wir vom VSLF sind uns natürlich bewusst, dass das Schweizer Eisenbahnnetz aussergewöhnlich dicht befahren ist und in diesem Zusammenhang das Aufrechterhalten eines flüssigen Verkehrs schwierig ist. Dies kann zu Engpässen in der Verkehrsführung beim Wenden von Zügen führen, die nicht ohne Weiteres zu beheben sind. Trotzdem muss die Sicherheit immer oberste Priorität haben. Ein potentiell tödlicher Unfall ist äusserst schwerwiegend, nicht nur bezüglich Schädigung von Gütern und Leben, sondern auch in Bezug auf Kosten und Konzernimage.
SBB Infra plant Trassen mit immer kürzeren Wendezeiten, die oft an die Grenzen des Möglichen gehen und manchmal sogar darüber hinaus, was zu einem sicherheitsgefährdenden Zeitdruck führt. In der Schweiz mehren sich die Fälle, wo die Wendezeit derart kurz ist, dass ein zweiter Lokführer eingesetzt werden muss, weil ein einzelner die Zeitvorgabe nicht einhalten kann. Dieses Vorgehen erhöht nochmals den Druck auf den Lokführer, denn es senkt die Produktivität, im Widerspruch zu den andauernden Ermahnungen, diese zu erhöhen. Damit die Sicherheit von Passagieren und Personal gewährleistet bleibt, fordern wir SBB Infra auf, in Zukunft die tatsächlichen Wendezeiten der Züge bei der Planung der Trassen zu berücksichtigen.
Verkürzte Wendezeiten, wie sie zurzeit vielerorts vorkommen, sollten schnellstmöglich der Vergangenheit angehören, will man nicht eine Wiederholung des Falls «Rafz» an anderen Orten.
SBB Personenverkehr unterbreitet den Kantonen Angebote, die in der Realität kaum umsetzbar sind und bei denen die Fahrpläne den eigenen Wünschen entsprechend gestaltet werden, statt dass sie auf die tägliche Praxis abgestützt sind. Dies drängt dem Fahrpersonal einen Arbeitsrhythmus auf, der zu Stress führt und auf die Dauer nicht haltbar ist, und es wird ein ausgeglichenes und entspanntes Arbeiten verhindert, welches bei einem Beruf wie dem des Lokführers mit der einhergehenden Verantwortung notwendig wäre.
Wir halten es für vordringlich, der Sicherheitsempfehlung der SUST bezüglich der Neubeurteilung der Wendezeiten (P20069348) nachzukommen und die Referenzzeiten für das Lokpersonal deutlich nach oben anzupassen, damit diese sicherheitsrelevanten Aufgaben erfolgreich in einem geeigneten Umfeld ausgeführt werden können.
Angesichts des oben Geschriebenen bitten wir Sie, uns mitzuteilen, welche Massnahmen Sie als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlungen der SUST ergreifen werden und in welchem Zeitrahmen.

In Erwartung Ihrer Antwort senden wir Ihnen freundliche Grüsse,

Matthieu Jotterand,
Präsident VSLF Sektion Genf
André Alder, Vorstand VSLF Romandie

Kopie an: Hubert Giger, Präsident VSLF; Hans-Ruedi Schürch, Zentralpräsident LPV/SEV; LPV/SEV Sektion Genf; Thomas Brandt, Chef P-OP SBB AG; Marlyse Roulin, Chefin I-RSQ SBB AG; Bundesamt für Verkehr BAV, Bern

---

Bern, 13. Januar 2017

Latente Gefahr bei Wendemanövern unter Zeitdruck in Endbahnhöfen

Sehr geehrter Herr Jotterand
Wir bestätigen den Empfang Ihres Briefs vom 19. Dezember 2016 bezüglich des im Titel erwähnten Themas. Wir haben ihn aufmerksam gelesen und bedanken uns dafür. Sie haben sich dabei auf die Empfehlungen im Bericht der SUST über den Unfall in Rafz abgestützt. Momentan können wir dazu wie folgt Stellung nehmen:

Empfehlungen der SUST
Infolge des Berichts der SUST hat die SBB den Auftrag bekommen, die Prozesse beim Wenden von Zügen zu überprüfen, und zwar unter Einbezug aller Faktoren, besonders auch menschlicher und bezogen auf die Sicherheit. Gegebenenfalls sollen die Referenzzeiten, welche die Personalplanung einsetzt, angepasst werden (P20069348).
Wendezeiten bei Fahrzeugen des Typs DTZ «RABe 514»
Wir haben eine Untersuchung der Wendezeiten am 13. Februar 2017 in Küsnacht geplant. Diese Evaluation wird durch Zugführung (P-OP-ZF) geleitet im Beisein der PeKo. Auf Grund der dort gemachten Feststellungen wird ein Bericht erstellt und Personenverkehr Operating sowie an Sicherheit und Qualität SBB zugestellt.
Ende kommenden Februar werden wir in der Lage sein, Ihre Frage zu beantworten.

In der Zwischenzeit senden wir Ihnen, geschätzter Herr Jotterand, unsere besten Grüsse.

Charles Runge, Verantwortlicher Qualität, Sicherheit und Umwelt
Roger Kessler, Verantwortlicher Sicherheitsmanagement

Genf, 6. April 2017

Latente Gefahr bei Wendemanövern unter Zeitdruck in Endbahnhöfen

Sehr geehrter Herr Kessler
Wir haben Ihr Schreiben vom 13. Januar erhalten. In diesem Schreiben haben Sie eine Untersuchung der Wendezeiten im Auftrag der SUST angekündigt und uns mitgeteilt, dass Sie uns eine abschliessende Antwort zu unserer Anfrage per Ende Februar zustellen würden.
Bis heute haben wir von Ihnen leider keine weiteren Informationen erhalten. Von der durchgeführten Untersuchung haben wir nur über inoffizielle Kanäle erfahren.
Enttäuscht mussten wir feststellen, dass zur SUST kein Kontakt hergestellt wurde, um eine überzeugende Untersuchung durchführen zu können. Die gleichen Personen, welche bereits die von uns in Frage gestellten Wendezeiten gemessen hatten, führten diese Arbeit erneut durch, und das auf nur einem einzigen Fahrzeug.
Wir haben den Eindruck, dass die Problematik nicht in ihrer vollen Tragweite erfasst wurde und dass die Empfehlungen der SUST so oberflächlich wie möglich umgesetzt wurden, mit dem einzigen Ziel, sich bei einem neuen Unfall abzusichern. Deshalb bitten wir Sie, unsere Anfrage vom 19. Dezember 2016 zu beantworten, wie Sie das in Ihrem letzten Brief angekündigt hatten.

In Erwartung Ihrer Antwort senden wir Ihnen unsere besten Grüsse,

Matthieu Jotterand,
Präsident VSLF Sektion Genf
André Alder, Vorstand VSLF Romandie

Bern, 10. April 2017

Latente Gefahr bei Wendemanövern unter Zeitdruck in Endbahnhöfen

Sehr geehrter Herr Jotterand
Sie finden im Anhang den Evaluationsbericht zu den notwendigen Wendezeiten für das Wenden von Fahrzeugen vom Typ DTZ «RABe 514» . Die im Dokument P20069348 aufgeführten Referenzzeiten, auf welche bei der Planung sämtlicher Tätigkeiten des Lokpersonals Bezug genommen wird, wurden einem Spezialisten der Ereignisanalyse (P-OP-QSU) zur Evaluation vorgelegt. Er wurde bei seinen Untersuchungen im Bahnhof Küsnacht (ZH) von einem Prüfungsexperten Zugführung und einem Mitglied der PeKo Lokpersonal begleitet.
Die Untersuchungen der Wendezeiten wurden mit zwei verschiedenen Lokführern an je drei Wendemanövern durchgeführt.

Grundsätzliche Feststellungen
Es wurde festgestellt, dass die im Dokument P20069348 aufgeführten 5 Minuten zum Wenden eines Fahrzeugs des Typs DTZ «RABe 514» den Werten im Feldversuch entsprechen. Beim ersten Wenden ist eine zeitliche Abweichung entstanden, die sich durch die Reihenfolge oder die Abfolge der verschiedenen Etappen erklärt und die korrigiert werden musste.
Identifikation der Handlungen während der Zeitkontrolle beim Wenden des Zugs
Es wurde festgestellt, dass das Dokument P20069348 nicht alle Handlungen erfasst und dass es wie folgt ergänzt werden muss:

Wenden
Das Wenden des Zugs bedeutet einen Richtungswechsel.
Aus diesem Grund muss der vorgängig bediente Führerstand ausser Betrieb resp. der neu bediente Führerstand in Betrieb genommen werden. Die Zeit für das Wenden des Zugs ist abhängig von der Anzahl eingesetzter Lokführer.

Berechnung/Regel für Rundungen
Die Wendezeiten sind im Einklang mit den Begebenheiten, die in den jeweiligen Handbüchern der betroffenen Fahrzeuge aufgeführt sind. Die Zeit wird mehrere Male gemessen, und der resultierende Mittelwert wird im Allgemeinen auf die nächsthöhere Minute aufgerundet.

Messungen der Wendezeit mit einem einzelnen Lokführer
Die Zeitmessung beginnt, sobald der ankommende Zug stillsteht und umfasst auch das An- oder Abkuppeln in Wendebahnhöfen. Die Zeitmessung endet, sobald die Türen geschlossen werden (könnten).
Messung der minimalen Wendezeit mit zwei Lokführern
Die Zeit, welche für das Ausserbetriebnehmen des Führerstands des ankommenden Zugs benötigt wird, sowie die Gehzeit zwischen den beiden Endführerständen werden nicht in die Zeitberechnung einbezogen.
In Ausnahmefällen befindet sich der ablösende Lokführer bereits auf dem Führerstand in Abfahrtsrichtung des gewendeten Zugs. Referenzzeiten können überschritten werden.
Nach Absprache mit den Vertretern des Personals dürfen tiefere Wendezeiten aus fahrplantechnischen Gründen eingezeichnet werden. Die effektive Wendezeit wird jedoch nicht verkürzt, der Zug verkehrt in diesen Fällen mit einer geplanten Verspätung. Diese Fälle sind mit der Betriebsführung SBB Infra abgesprochen.

Grundprinzip beim Wenden
Der Lokführer arbeitet stets in einer standardisierten Weise, egal ob der Zug pünktlich oder verspätet ankommt. Der Lokführer fährt nach dem Wenden erst los, wenn alle zur Abfahrt notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind.
Alle durch das Lokpersonal während dem Wenden auszuführenden Handlungen sind klar und Schritt für Schritt zu erfassen und zu verzeichnen. Alle obenaufgeführten Arbeitsschritte werden ab sofort bis Ende Jahr durch die Mitglieder von P-OP-ZF-AKP vervollständigt und in die Vorschrift P20069348 eingebunden und dem Lokpersonal sowie den Zugverkehrsleitern kommuniziert.
Die Sicherheitskommission der SBB wurde am 11. März 2017 über das Resultat dieser Analyse informiert, und die Betriebskommission P-OP wird es am 11. April werden.

Mit freundlichen Grüssen,
Charles Runge, Verantwortlicher für Qualität, Sicherheit und Umwelt
Roger Kessler, Verantwortlicher Sicherheit

Übersetzung F > D: Markus Leutwyler

Wendezeit

In den Änderungen zum Anhang der Fahrdienstvorschriften FDV Infrastruktur I-30111 wurden Lösungen einer Arbeitsgruppe für die Abgabe von Befehlen an die Lokführer erarbeitet. Gut, dass dieses alte Problem endlich geregelt und somit beseitigt wurde. *Hubert Giger, Präsident VSLF*

Unfall in Rafz am 20. Februar 2015

Interessant an der neuen Regelung ist die Begründung: *«Oft hat der Lokführer an einem Unterwegsbahnhof mehr Zeit für die Entgegennahme eines Befehls als auf dem Ausgangsbahnhof, wo er den Zug übernimmt.»*

Somit ist offiziell bestätigt, dass die Zeit für Inbetriebnahmen und Fahrrichtungswechsel so knapp bemessen ist, dass keine weiteren Aufgaben übernommen werden können, ohne den Zug zu verspäten.
Dass gleichzeitig noch ein Antrag von SBB Personenverkehr auf dem Tisch liegt, die Zeit für den Fahrrichtungswechsel um eine weitere Minute zu kürzen, würde die Pünktlichkeit und Fahrplanstabilität nachhaltig verschlechtern. Zumal dieser Antrag zwei Jahre nach dem Unfall von Rafz und dem Erscheinen des Untersuchungsberichts im letzten September nur als zynisch bezeichnet werden kann. (Fall Rafz: Abfahrt einer S-Bahn bei Halt mit Streifkollision)
Wir ermuntern das Lokpersonal, korrekt und überlegt die Arbeiten auszuführen. Verspätungen sind in Kauf zu nehmen. Bei Problemen werden wir das Personal schützen.

SBB CFF FFS

Änderungen im I-30111, Ausführungsbestimmungen zu den Fahrdienstvorschriften AB FDV Infrastruktur

Seite	Kapitel / Ziffer	Titel	neu / Änderung
36-103	3.6 3.1	Abgabe eines Befehls	Bestimmungen zur Abgabe von Befehlen an die Lokführer neu aufgenommen. Diese Thematik wurde in einer Arbeitsgruppe (konzernweite Beteiligung) erarbeitet und genehmigt. • *Befehle sollen in möglichst kurzer Entfernung (z.B. letzter Halteort) vor dem betroffenen Bereich erteilt werden.* → Mit dieser Bestimmung soll verhindert werden, dass fernschriftliche Befehle immer an den Zugausgangsbahnhof adressiert werden. Oft hat der Lokführer an einem Unterwegsbahnhof mehr Zeit für die Entgegennahme eines Befehls als auf dem Ausgangsbahnhof, wo er den Zug übernimmt. → die Gefahr, dass der Befehl nicht zum richtigen Empfänger gelangt, wird reduziert. → Der Absender soll sich vor der Übermittlung eines Befehls überlegen, was betrieblich sinnvoll ist

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

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 wurden für das Wenden ohne Zeitdruck zehn Minuten benötigt.
- In beiden Fällen wurden 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.

Reaktion auf das Interview mit Mani Haller

Zuschrift eines Kollegen als Reaktion auf das Interview mit Mani Haller und Stefan Lüthi (LoFo 0216). *Name der Redaktion bekannt*

Werte Kollegen
Ich habe - wie immer - mit Interesse das heute mir zugesandte LocoFolio gelesen. Doch diesmal war es noch eine Stufe interessanter, weil ziemlich vertieft das Thema Ausbildung behandelt wurde. Ich habe meine Ausbildung vor noch nicht allzu langer Zeit abgeschlossen.
Nun zur Sache: Die von ABL Stefan Lüthi erwähnte Möglichkeit, dass auf Wunsch des neuen Lokführers eine eintägige Begleitung auf unsicheren Strecken stattfindet, ist mir neu. Wir wurden nie über ein solches Angebot informiert. Mir ist ein Fall bekannt, wo ein Lokführer nach der Ausbildung Probleme hatte – nein, da fand direkt eine Kontrollfahrt mit dem PEX statt. Ich finde das zutiefst traurig, dass da Unwahrheiten erzählt werden, Missverständnisse vorbehalten.
Und bezüglich Zeitdruck und Ausfahren der Geschwindigkeit: Auch wir wurden so instruiert, möglichst alles auszufahren - genau aus dem Grund, um an der Prüfung zeigen zu können, wo die Geschwindigkeitsschwellen liegen. Von diversen Lokführern während der Ausbildung kamen aber wertvolle Tipps, wo man z. B. den Fahrschalter auf 0 stellen kann. Von diesen - also denjenigen, die auch Freude gehabt haben - habe ich auch mehr gelernt als von den ABL, die man maximal einmal im Monat als Begleitung hatte und sonst nur an irgendwelchen Transfertagen, bei denen es darum ging, sich untereinander über Probleme beim Fahren auszutauschen.
Auch soll man ja keinen Zeitdruck erhalten, wenn sich der Leiter ZF mit der Stoppuhr an den Bahnhof stellt, um zu sehen, ob alle Züge 20 Sekunden nach Türschliessung rollen. Das kann man problemlos machen, aber nur dann, wenn die Abfertigungs-SMS an gewissen Bahnhöfen auch früh genug eintreffen ...
Es ist auch interessant, wie verschieden die Typen Mensch sind: Für mich beispielsweise, als eher kopflastiger Mensch, waren 9 Monate theoretische Ausbildung viel zu lang und das 6-monatige Selberfahren viel zu kurz. Aber es kommt auch auf die ABL und Lokführer an, wie sie einem helfen. Ein immer währendes «Das kommt schon gut» nützt da nicht viel. Ehrlichkeit hilft da am meisten, und zwar direkte und nicht das ganze «Hinnedure». Ich habe auch immer gehofft, dass ich bei der SBB, die ja sehr viele Umfragen und Formulare versendet, eine solche Umfrage zum Thema «Ausbildung» erhalte. Jedoch scheint es solches offenbar leider nicht zu geben, dafür darf man immer Vorgesetzte bewerten. Auch das Postskriptum des jungen Lokführers sorgte für Erheiterung wegen der Depotwechsel: Von unserer Klasse durfte niemand am Ausbildungsdepot bleiben. Von der fehlenden Praxis auf der BoBo ganz zu schweigen, auch wenn während der Ausbildung immer ein solches Theater um sie gemacht wurde.
Ist jetzt ein wenig viel Negatives, aber trotzdem hat es viel Spass gemacht und macht es auch heute noch.

Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr

Starten
Sie durch!
www.login.org

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.

Alle Informationen zur dreisemestrigen Weiterbildung finden Sie unter **www.login.org/spoev**

SBB CFF FFS bls Rhätische Bahn VÖV UTP login

Festschrift zum 25-Jährigen der Sektion Brig vor fünf Jahren

Beat Kuonen, Gründungspräsident, und Urs Amacker, Sektionspräsident Brig

25 Jahre Sektion Brig
Die Sektion Brig feiert dieses Jahr ihr 25-jähriges Bestehen – dazu einige Fakten und Gedanken. Bis 1987 waren alle VSLF-Mitglieder vom damaligen Kreis I der Sektion Biel zugeteilt. Die Mitgliederzahlen in den Depots Brig und Lausanne stiegen stetig an. Der Ruf nach einer Vertretung vor Ort wurde immer lauter. Für die Gründung einer neuen VSLF-Sektion waren 20 Mitglieder nötig. In Brig waren 25 Lokführer im VSLF organisiert.

Darum wurde für den 8. April 1987 in Brig eine wegweisende Sektionsversammlung einberufen. Die beiden Haupttraktanden an der Versammlung waren: Neugründung der Sektion Brig sowie die Umbenennung der Sektion Biel in Sektion Lausanne. Die Versammlung wurde vom damaligen Kreisvertreter I, Theo Schnyder, geleitet. Beide Traktanden wurden mit grossem Mehr angenommen. Damit war die Gründung der VSLF-Sektion Brig perfekt. 13 Lokführer vom Depot Brig waren anwesend. Der erste Vorstand setzte sich wie folgt zusammen: Präsident: Beat Kuonen; Vizepräsident und Kassier: Tony Millius: Sekretär: Gottfried Schuler; Beisitzer: Theo Schnyder und Karl Zenklusen.

Die Gründung der VSLF-Sektion Brig hatte Signalwirkung in der ganzen Schweiz. So entstanden danach die Sektionen Bern, Luzern, Säntis, BLS und Hauenstein. Zu diesem Zeitpunkt zählte der VSLF 496 Mitglieder.

Die einfache und direkte Verbandsstruktur sowie die Tatsache, dass jedes Vorstandsmitglied als Lokführer arbeitete, machten den VSLF beim Lokpersonal attraktiv. Auch die grosse Unzufriedenheit mit dem SEV/LPV trug zur kontinuierlichen Steigerung der Mitgliederzahl des VSLF bei. Die Abgabe von topaktuellem Informations- und Dokumentationsmaterial sowie die übersichtlichen Auszüge oder Zusammenfassungen aus den diversen Reglementen erleichterten den Sektionsmitgliedern die tägliche Arbeit erheblich. Zu den folgenden Vorschriften wurden Unterlagen erstellt: Z501 – WA1 – AZG – Anhang BLS. Auch die diversen Last- und Achszahltabellen, die Bremsrechnung für den LRZ und den Hilfswagen sowie eine spezielle Telefonliste gehörten dazu. Hinzu kamen die Vorbereitungskurse für die periodischen Prüfungen. Wissenswerte und interessante Infos wurden über die Sektionszeitung, den «Simplonexpress», an die Mitglieder verteilt. Beat Pfeuti war der Redaktor. Die Kameradschaft wurde durch regelmässige gesellschaftliche Anlässe gefördert. Dies waren Leistungen, die nicht nur von den VSLF-Mitgliedern geschätzt wurden. So mauserte sich der anfänglich von vielen belächelte «Haufen» zu einer ernst zu nehmenden, nicht mehr wegzudenkenden Organisation.

Im Depot Brig hatten wir nun drei Lokführerverbände. Die neue Situation veranlasste den damaligen Depotchef dazu, eine Depotsitzung einzuberufen, an der die Zusammenarbeit der Verbände hätte geregelt werden sollen. Leider wurde die Sitzung vom LPV boykottiert.

Manche gute Idee aus der jungen Sektion Brig wurde mit der Zeit vom Verbandsvorstand aufgegriffen und schweizweit eingeführt. So wurde der «Simplonexpress» zum VSLF-Bulletin, dem Insider, in dem Nachrichten aus den einzelnen Sektionen verbreitet wurden. Daraufhin erübrigte sich die Weiterführung unserer Hauszeitung. Damals war das Depot Brig für viele Lokführer eine Durchgangsstation. Manche von ihnen sind dem VSLF beigetreten. 1997 zählte die Sektion Brig 47 Mitglieder. Der Mitgliederbestand stieg kontinuierlich bis auf 78 Mitglieder an. Nach einigen Austritten und Abgängen von der SBB pendelte sich dieser auf heute 70 Mitglieder ein. Die Eingabeschwerpunkte der ersten zehn Jahre waren den heutigen sehr ähnlich. Einige Beispiele: Eingaben für geeignete Reserve- und Ruhelokale, Eingaben für genügend grosse Schränke zum Abstellen der Lokführerutensilien, Eingaben an die Infrastruktur bezüglich der Aufstellung der Signale und der Hektometertafeln, Eingaben beim ZF in Lausanne für eine bessere Arbeitsverteilung sowie wegen diverser Probleme mit den Diensteinteilungen. Durch die Divisionalisierung in den Jahren 1999/2000 und die anschliessende Trennung in Personen- und Güterverkehr veränderte sich das Arbeitsfeld des Lokführers enorm. In Brig wurden diese Veränderungen im Jahre 2004 eingeführt. Eintönigkeit während der Arbeitstouren und die geforderte Flexibilität bei den Diensteinteilungen wurden zu zwei ernsten Problemen für die Lokführer, die sich bis heute nicht entschärft haben.
Die Aufteilung des Lokpersonals scheint zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen zu sein. So will Personenverkehr die Aufteilung in FV (Fernverkehr) und RV (Regionalverkehr) vorantreiben und SBB Cargo die Trennung in National und International vornehmen. Das wiederum hat zur Folge, dass die soziale Isolierung der Lokführer weiter steigt.

Die Rechte der Lokführer werden seit der Divisionalisierung durch die PeKo wahrgenommen. Das Vorgehen ist im GAV geregelt, der nach der Divisionalisierung durch die Verbände mit der SBB ausgehandelt wurde. Im Moment haben wir den dritten GAV. Als letzter GAV, der in diesem Jahr abgeschlossen wurde, kam jener von SBB Cargo International dazu. Auch die BAR (Vereinbarung über die bereichsspezifischen Arbeitszeitenregelungen) für das Lokpersonal werden von den Verbänden ausgehandelt.

Um sich im Dschungel der vielen Vorschriften zurechtzufinden, organisiert der VSLF schweizweit Vorbereitungskurse für die periodischen Prüfungen, AZG-Kurse und diverse Bildungskurse. Damit haben sich auch diese Angebote von der Sektion Brig zum Verbandsvorstand verlagert. Um allfällige Depotprobleme vor Ort zu lösen, trifft sich der Sektionsvorstand mit den CLP und LLP an Depotsitzungen. Dabei wird versucht, bilateral gute Lösungen zu finden und umzusetzen.
Der Einfluss der Sektionsvertreter auf die SBB vor Ort ist durch den GAV, die BAR und die PeKo ziemlich eingeschränkt. Vor allem durch die PeKo wurde der direkte Einfluss der Verbände vor Ort stark ausgehebelt. Bei dringenden, grösseren Problemen schweizweit werden Gespräche zwischen den Sozialpartnern (Verbänden) und den Divisionen oder der Konzernleitung geführt, um Lösungen zu finden. Aktuelles Beispiel: Langsamfahrstellen.

Ein grosses Anliegen des VSLF für die Zukunft ist die BBT-Anerkennung des Lokführers. Es kann nicht sein, dass eine solch grosse Berufsgruppe in der Schweiz keine Berufsanerkennung und somit keinen Berufsausweis hat. Der VSLF hat dieses Thema aufgegriffen und hofft, endlich zu einem Abschluss zu gelangen.
Um in Zukunft Änderungen und Verbesserungen zu realisieren, brauchen wir eine gute und starke Basis. Das heisst: Lokführer, die einem Verband angehören (am besten dem VSLF), die ihre positive oder negative Kritik äussern, die mit ihren Vorschlägen neue Lösungsansätze einbringen und so zu einem positiveren Arbeitsumfeld beisteuern. Dazu können auch die gesellschaftlichen Anlässe der Sektion genützt werden.

Wir Lokführer können es uns in der heutigen Zeit nicht mehr leisten, nur danebenzustehen und uns nicht zu engagieren. Es braucht einen Verband VSLF, es braucht die Sektionen, es braucht den Zusammenhalt unter den Lokführern und es braucht euer Engagement – immer noch!

Happy birthday, Brig!

PS: Geburtstagswünsche und Geschenke werden dankend entgegengenommen.

Foto: © Georg Trüb

thurbo

Sämi Gmür, Leiter VSLF-Thurbo, Sektion Ostschweiz

Mit dem neuen Jahr sind auch die im letzten Jahr überarbeiteten Bestimmungen des Gesamtarbeitsvertrags (GAV) in Kraft getreten. Alle Mitarbeitenden haben seit diesem Jahr eine Woche mehr Ferien, die sie beziehen können. Dies erfolgte zulasten von fünf einzelnen Rasttagen. Nach einer anfänglichen Aufregung über eine möglicherweise schlechtere Rotation haben sich diese Befürchtungen zerschlagen. Vater werden lohnt sich seit diesem Jahr – es dürfen dafür zwei Wochen Vaterschaftsurlaub (statt bisher zwei Tagen) bezogen werden. Und auch die Mütter erhalten mehr Zeit, um ihr Neugeborenes optimal auf das Leben vorzubereiten – nämlich 18 Wochen anstelle von 4 Monaten. Zudem ermöglicht ein neues persönliches Zeitsparkonto den Bezug einer längeren bezahlten Auszeit (bis zu einem halben Jahr).

Umsetzung der überarbeiteten Kapitel 7 und 8 GAV

Die Personalverbände hofften eigentlich, die neu verhandelten Regelungen klar genug definiert zu haben. Kurz vor Jahresende und damit noch vor Inkrafttreten des überarbeiteten GAV erreichte die Lokführenden jedoch eine unerwartete Nachricht. Wir wurden darüber informiert, dass in Zukunft bei Freiwünschen vorrangig Zeit aus dem Vorjahr (PIPER-Konto: «+/- Vorjahr») ins neue Jahr gebucht werde. Dieses Konto darf gemäss den neuen (und Übergangsbestimmungen) maximal 100 h aufweisen - so der Deal für die neuen Grenzwerte. Thurbo will mit diesem Vorgehen verhindern, dass sie am Jahresende grosse Berechnungen für allfällig zu wenig eingeteilte Arbeit anstellen muss. Die Berufsverbände wünschten keine Vermischung von Zeit aus verschiedenen Jahren, wurden doch genau aus diesem Grund diese neuen Bestimmungen geschaffen. Man einigte sich darauf, dass dieses Vorgehen nun dennoch für dieses Jahr so umgesetzt wird und später Bilanz gezogen wird. Mitarbeitende, die erfahrungsgemäss mehr als genügend Zeit erbringen, sind von diesem Vorgehen ausgeschlossen, denn diese müssen unter dem Jahr so oder so mehrere Tage kompensieren.

Verhandlungen über weitere GAV-Themen gestartet

Nach den Verhandlungen der Kapitel 7 und 8 des Gesamtarbeitsvertrages (GAV) kamen Thurbo, VSLF, SEV und Transfair überein, im Jahr 2017 die verbleibenden Kapitel des GAV gemeinsam nach Entwicklungs- und Verbesserungsmöglichkeiten zu durchleuchten. Im Vordergrund steht dabei das Lohnsystem. Aber auch andere Anpassungen drängen sich auf.

Mitte März 2017 tauschten wir unsere Vorstellungen an einer ersten Sitzung mit Thurbo aus und legten den Zeitplan fest. Gleichzeitig wurde über den weiteren Verhandlungsverlauf Stillschweigen vereinbart. Sobald erste wichtige Teilergebnisse vorliegen, spätestens aber zum erfolgreichen Verhandlungsabschluss, können wir detaillierter informieren.

Rückblick Lohnverhandlungen

Das letzte Geschäftsjahr hat für Thurbo mit einem Gewinn abgeschlossen, wovon die Mitarbeitenden mit einer Einmalprämie in der Höhe eines «Wellnessweekends zu zweit» profitieren konnten. Das Lohnsystem konnte dennoch nicht vollständig gespeist werden, so werden besonders die dienstjüngeren Kolleginnen und Kollegen weiterhin lange Jahre für den vollständigen Aufstieg im Lohnsystem brauchen.

Rückblick Abgabe LEA 3

Im vierten Quartal 2016 wurden alle Lokführerinnen und Lokführer mit den neuen Arbeitsmitteln (LEA 3-iPad und einem Samsung-Smartphone ausgerüstet). Die Abgabe verlief unkoordiniert und in den allermeisten Fällen in einer Pause, vor oder nach dem Dienst, sprich in der Freizeit. Für die Abgabe und das Selbststudium wurde eine allgemeine Zeitgutschrift von 45 Minuten gewährt, die jedoch den Aufwand in keiner Weise entschädigt. Auf eine schriftliche Nachfrage bei Thurbo nach Verdoppelung dieser Zeit bekamen die drei Verbände eine abschlägige Antwort.

Leider blieb eine richtige Instruktion zur Bedienung der beiden neuen Geräte aus. Thurbo ging davon aus, dass dies in der heutigen Zeit nicht mehr nötig sei … nun sollen die Bedienung und der Funktionsumfang der Geräte am jährlichen Instruktionstag im Frühling (also ein halbes Jahr später) doch noch ein Thema sein. Es darf vermutet werden, dass sich auch in der heutigen Zeit nicht alle Menschen in der Schweiz mit Googles Android sowie der sehr speziellen Philosophie von Apple auskennen.

Weitere aktuelle Themen:

Zeitgutschrift für Mitarbeitergespräche

Für die rund 90 Minuten dauernden Mitarbeitergespräche wurde auch in diesem Jahr nur 5 Minuten im PIPER eingetragen. Erst im Anschluss wurde im Hintergrund eine Zeitgutschrift in der vollen Länge des Gesprächs gutgeschrieben. Der VSLF ist mit dem aktuellen Vorgehen nach wie vor nicht einverstanden, da so Bestimmungen der BAR und des AZG leicht umgangen werden können.

Mitarbeitendenbefragung 2017

Im Februar dieses Jahres fand nach vier Jahren wieder eine Umfrage zur Zufriedenheit des Personals unter allen Mitarbeitenden statt. Vor zwei Jahren wurde die Zufriedenheit in Form von Kleingruppengesprächen ermittelt. Wir sind gespannt auf die Resultate und hoffen, dieses Jahr die kompletten Ergebnisse zu erfahren und nicht diejenigen einzelner Bereiche.

Regelmässiger Austausch auch mit Leitung Lok-/Zugpersonal gefordert

Schon seit Bestehen der Firma Thurbo finden regelmässige Treffen von SEV, Transfair, VSLF und Thurbo statt. Diese wurden vor zwei Jahren auf ein jährliches Treffen mit dem Verwaltungsrat ausgeweitet. Nun wünschen sich die Berufsverbände auch ein-, zweijährliche Treffen mit der Leitung Lok- resp. Zugpersonal. An diesen Gesprächen sollen aktuelle Probleme, Unsicherheiten und Fragen geklärt werden.

SBB Cargo International

Urs Schweizer, Leiter VSLF Cargo International

Anlässlich der GV vom 18.03.2017 in Suhr wurde ich in den Vorstand des VSLF gewählt. Ich besetzte die neue Abteilung «SBB Cargo International». Für das entgegengebrachte Vertrauen bedanke ich mich recht herzlich.

Die ersten Herausforderungen, die zu bewältigen sind, stehen bereits an. Ein Schiedsgerichtsverfahren, welches die Einhaltung der 50/50-Regelung* bei SBB Cargo International beurteilen soll, wurde vom SEV, Transfair und dem VSLF eingeleitet. Insbesondere die Leistungen von der Schweiz nach Italien und umgekehrt sollen beurteilt werden.

Das Verfahren ist im Moment in einer Sistierungsphase, da von Seite Cargo International das Gespräch gesucht wird, um mit den Sozialpartnern die Auslegung der 50/50-Regelung neu zu diskutieren. Über den Stand oder die Ergebnisse der Verhandlungen werden wir weiter informieren.

Ein weiteres Thema sind die «Leviathan»-Massnahmen**, welche zur Verbesserung der Ertragslage aufgrund des Franken-Euro-Kurses ausgehandelt wurden. Hier werden wir vierteljährlich über die aktuelle Situation von SBB Cargo International informiert, um zu bestimmen, ob die Massnahmen weitergeführt werden müssen oder eingestellt werden können.

Weiter ist noch in diesem Frühling ein Treffen mit SBB Cargo International vereinbart, um die Avisierungsfristen und die Zuteilung von Arbeit nach Jahreseinteilung verbindlich zu regeln. Ein zusätzlicher Artikel zum bestehenden GAV ist in Bearbeitung.

Den zugesagten Wechsel von Lokpersonal von der Crossrail AG zu SBB Cargo International verfolgen wir. Grundsätzlich hat SBB Cargo International die Übernahme im Verhältnis des übernommenen Verkehrs zugesagt.

** siehe Kasten rechts*

*** ein biblisch-mythologisches Seeungeheuer (Sinnbild für die unerwarteten Kräfte)*

Vereinbarung i.S. „grenzüberschreitender Lokführereinsatz“ zwischen SBB Cargo International und den Personalverbänden SEV, transfair, KVöV und VSLF

1. Ingress

Mit Brief vom 5. Juli 2005 hat SBB Cargo gegenüber dem SEV die freiwilligen Grundsätze zum grenzüberschreitenden Einsatz von Lokpersonal kommuniziert.

Per 1. April 2014 wechselt das Depot Bellinzona und mit ihm alle Lokführer zu SBB Cargo International. Zudem wechseln ein Teil der Lokführer aus dem Depot Basel ebenfalls zu SBB Cargo International.

Aus diesem Grund wird zwischen SBB Cargo International und den Sozialpartner vorliegen- de Vereinbarung geschlossen, welche einen Rahmen für den Einsatz von Lokführern im grenzüberschreitenden Verkehr darstellt.

2. Eckwerte Leistungsaustausch

Die Parteien halten übereinstimmend fest, dass sie unter Leistungsaustausch verstehen, dass grenzüberschreitend über Zeit in etwa gleichviel ausländische Lokführer in der Schweiz eingesetzt werden, wie Schweizer Lokführer im Ausland. Dies gilt massgeblich für den interoperablen Einsatz von Lokführern der SBB Cargo International und jeweils für die Schweizerisch-Deutsche sowie Schweizerisch-Italienische Seite. Als Messgrösse gelten die gefahrenen Zugkilometer. Das bedeutet, dass die gefahrenen Zugkilometer von Lokführern aus den Schweizer Depots der SBB Cargo International und gemäss italienische Vorschriften denjenigen gleichzustellen sind, welche im interoperablen Leistungsaustausch von Lok- personal der SBB Cargo International aus italienischen Depots und gemäss den Vorschriften der Schweiz gefahren werden. Das gleiche Prinzip gilt auch für die Schweizerische-Deutsche Seite.

3. Inkrafttreten der Vereinbarung

Diese Vereinbarung tritt nach Unterzeichnung per 1. April 2014 in Kraft.

4. Aufhebung der Vereinbarung

Die vorliegende Vereinbarung kann mit einer Frist von 6 Monaten jeweils auf Ende des Jahres gekündigt werden, erstmals auf den 31.12.2023, entweder durch SBB Cargo International oder gemeinsam durch die Verhandlungsgemeinschaft.

Crossrail

Christof Graf, Leiter VSLF Crossrail

Das neue Jahr startete bei Crossrail mit grossen Veränderungen. Anfang Februar wurden die Mitarbeiter informiert, dass ab 13. Februar der gesamte Verkehr in der Schweiz durch SBB Cargo International abgewickelt wird. Die Disposition von Loks, Zügen und Personal wird ebenfalls durch SBB CI in Olten abgewickelt. Die Disponenten im erst letztes Jahr eröffneten Crossrail Traffic Center in Brig erhalten alle die Kündigung. Die Loks der BR 186 werden ebenfalls durch SBB CI übernommen, eine Re 430 wurde an WRS verkauft, die restlichen drei an WRS vermietet. Ein Zugumlauf wird schon seit Fahrplanwechsel durch BLS Cargo in der Schweiz gefahren, ein weiterer kam jetzt noch dazu.

Leider waren die ganzen Informationen von der Geschäftsleitung Crossrail eher dürftig. Am Neujahrsessen Anfang Januar wurde noch nichts über die bevorstehenden grossen Veränderungen mitgeteilt. Erst zwei bis drei Wochen später wurde darüber informiert. Natürlich entstand dadurch auch grosse Verunsicherung. Speziell in Basel wurde schlecht informiert.

Die Lokführer in Basel fahren nun für SBB Cargo International und DB Cargo Schweiz, jene in Thun für SBB Cargo International, DB Cargo Schweiz sowie BLS Cargo. Crossrail wurde in der Schweiz also sozusagen zum Dienstleister. Auch besteht weiterhin grosse Unsicherheit betreffend die Zukunft von Crossrail Schweiz. Das zeigt sich daran, dass sich einige Kollegen bei den Mitbewerbern bewarben und auch viele eine Anstellung erhielten. Bleibt zu hoffen, dass die Informationen ausreichender werden und die Frage nach der Zukunft von Crossrail bald geklärt wird.

Foto: © Georg Trüb

Ruedi Brunner; Leiter SOB VSLF Sektion Ostschweiz

Neues Lohnsystem
Die im Frühjahr 2014 gestarteten Verhandlungen betreffend Einführung eines neuen Lohnsystems bei der SOB konnten erfolgreich abgeschlossen werden. Nach mehreren und teils sehr zähen Verhandlungsrunden konnten die Mitglieder der jeweiligen Verbände Ende 2016 ihre Stimme zum Verhandlungsergebnis abgeben. Für die Einführung des neuen Lohnsystems war die Zustimmung jeder der drei Verhandlungspartner (SEV, VSLF und Transfair) notwendig. Im Wesentlichen wurde der automatische Lohnaufstieg vom Fahrpersonal bis zum Lohnbandmaximum gegen Besserstellungen des gesamten übrigen Personals eingetauscht. Deshalb war diese Berufskategorie besonders gefordert. Themabedingt und wegen der Interessensvertretung stellte die Zustimmung der Mehrheit der VSLF-Mitglieder keine Selbstverständlichkeit dar. Um möglichst vielen Mitgliedern die Gelegenheit zur persönlichen Information bieten zu können, führte der VSLF am selben Tag drei Infoveranstaltungen über den Tag verteilt durch. Mit konkreten Rechenbeispielen versuchten die Referenten den Anwesenden die Mechanismen des neuen Systems näherzubringen. Mit zusätzlichen Erläuterungen zu möglichen Gefahren und Chancen wurden die Teilnehmenden aufgefordert, in Diskussionen mit Kollegen Fakten zu streuen und ihre persönliche Meinung zu bilden. Die Bitte, zahlreich an der Abstimmung teilzunehmen, verstrich nicht ungehört.
Mit einer erfreulich hohen Rücklaufquote der Stimmzettel von 92,68% erteilten die Abstimmenden dem neuen Lohnsystem im Verhältnis von ca. 2:1 ihre Zustimmung. Somit wurde die Einführung bzw. die Überführung ins neue System per 01.01.2017 Tatsache.
In einem ersten Schritt wurde das Fahrpersonal nach gültigem GAV 2016, also mit automatischem Anstieg, im Lohnband gehoben. In Schritt 2 musste die Einhaltung des GAV 2017 überprüft werden. Da die Lohnbanduntergrenze für LP deutlich angehoben wurde, erhielten einige jüngere Kollegen teils markante Lohnerhöhungen, die weit über dem des automatischen Lohnaufstieges liegen. Beim internen Quervergleich zeigt sich noch allfälliger Handlungsbedarf. Dem VSLF vorliegende Zahlen schliessen in einer Grobeinschätzung punktuelle Korrekturen bei einzelnen jüngeren Kollegen nicht aus. Der Grundsatz der Lohngerechtigkeit soll gewahrt sein. Das heisst auch, es darf keine Überholer geben. Für die älteren Kollegen wird das neue Lohnsystem mit der Anhebung der Lohnbandobergrenze erstmals per 2018 Auswirkungen zeigen.
Das Durchlaufen des Lohnbandes vom Minimum nach bestandener Führerprüfung bis ans Lohnbandmaximum sollte bei durchschnittlicher Leistung und durchschnittlichem Verhalten innerhalb von 20 Jahren erreicht werden. Das neue Lohnsystem sieht vor, dass bei gleicher Bewertung im selben Lohnband oder derselben Funktion exakt die gleiche Lohnerhöhung resultiert. Somit ist sichergestellt, dass sowohl die jungen wie auch älteren Kollegen im Gleichschritt bis zur Lohnbandobergrenze aufsteigen. Auf einen überproportionalen Aufstieg im unteren Lohnbandbereich wurde der einfacheren Handhabung und leicht überprüfbaren Anwendung wegen verzichtet.

Elektronischer Lokführer-Assistent (ELA)
Die alten, in die Jahre gekommenen und seit Herbst 2013 im Einsatz stehenden Motion Tablet PCs mit Betriebssystem Windows 7 wurden durch neue iPads ersetzt. An den Weiterbildungstagen im 1. Quartal 2017 wurden die neuen Geräte übergeben und in Betrieb genommen. Der Umgang mit dem neuen Betriebssystem und deren Apps dürfte auch älteren und weniger geübten Usern nach einer kurzen Eingewöhnungszeit vertraut sein. Zusätzliche Informationen können dem separaten Bericht von Martin Vetsch (ELA Betreuer) auf Seite 37 in dieser Ausgabe des LocoFolio entnommen werden.

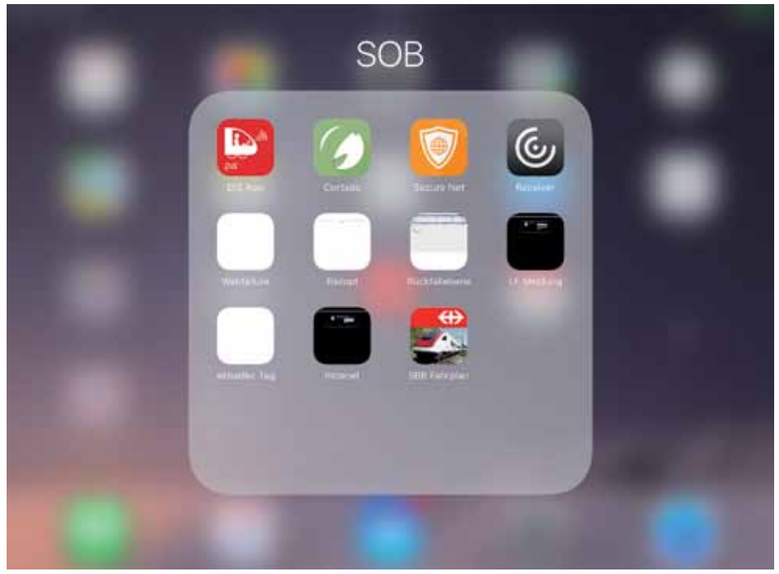
Personalsituation
Mit dem erfolgreichen Abschluss der elf Kollegen zählenden Ausbildungsklasse, die im November 2017 endet, sollte der Unterbestand an LP bei der SOB vorübergehend der Vergangenheit angehören. Um den zu erwartenden zusätzlichen Bedarf an LP auf Dezember 2019 bereitstellen zu können, ergänzen im Jahr 2017 ab April 3 Lf in Deltaausbildung und ab Mai weitere 6 Kollegen in Grundausbildung den Personalkörper. Zur Vervollständigung wird im Juni 2018 nochmals eine Grundklasse mit 8 Kollegen starten. Berücksichtigt in dieser Planung sind die bekannten Abgänge infolge Pensionierung und Reduktionen des Arbeitspensums wie gewählten Teilzeit- oder Bandbreitenmodelle. Kommen ergänzende Leistungen wie z.B. Gotthard oder ungeplante Abgänge von LP dazu, muss zusätzliches Personal rekrutiert werden.
Aus verständlichen Kapazitätsgründen bei der Ausbildung kann nicht alles benötigte Personal punktgenau erst auf diesen Zeitpunkt hin bereitgestellt werden. Die vorgängig gestaffelt zur Verfügung gelangenden Kollegen sollen im Einsatz stehen, indem das zwischenzeitlich auf über 4100 Tage angestiegene Zeitguthaben beim LP weitgehend abgebaut wird. Lobenswert ist der geplante Zyklus mit den Ausbildungsenden jeweils vor den Hauptferien im Sommer. Dadurch können mehr offene Ferienbänder in den begehrten Zeitperioden angeboten werden.

Differenzen in der Auslegung des GAV
Von den sich hinziehenden und aus den Jahren 2015/16 stammenden drei Themenbereichen konnte zwischenzeitlich in der Angelegenheit «Wegfall der Friedenspflicht (GAV Art. 2.2 Lohnverhandlungen)» aussergerichtlich eine Einigung erzielt werden. Eine entsprechende Erklärung der SOB liegt der VG in schriftlicher Form vor. Somit konnte das durch die VG eröffnete Schiedsgerichtverfahren in dieser Angelegenheit abbestellt werden.
Zur Bereinigung der anderen beiden noch vorhandenen Interpretationsdifferenzen:
- Wegzeitenentschädigung bei Ablösungen ausserhalb des üblichen Dienstortes (Anh. 3, Art. 3)
- Summe der unbezahlten Pausen >90 Minuten (Anh. 10, Art. 6.3)

wurde an den GAV- und Lohnverhandlungen im Jahr 2016 eine Arbeitsgruppe mit Vertretern aller Sozialpartner eingesetzt, die sich dieser Problematik annehmen soll.
In der Prioritätenliste der SOB stehen diese Problemfälle wohl eher hinten an. Obwohl ein Vertreter der Arbeitgeberseite den Lead dieser Arbeitsgruppe übernommen hat, gingen einer ersten Terminumfrage mehrere Vorstösse der Verbandsvertreter voraus. Dass die erhaltene Einladung trotz Intervention nur für die Abarbeitung eines der bestimmten Themen (Wegzeitenentschädigung) gelten soll, bewerten wir als ineffizient, und es wirft weitere Fragen auf. Wenn sich die verschiedenen Verbandsvertreter auf den Weg zur SOB machen, drängt sich eine Komplettlösung geradezu auf! Die Gründe, die einer konstruktiven Lösungsfindung in absehbarer Zeit entgegenstehen, sind nur schwer auszumachen. Der VSLF wird sich weiter für tragfähige Lösungen einsetzen und hofft auf eine erfolgreiche zeitnahe Aufarbeitung dieser Pendenzen.

SOB iPads mit DIS-App

iPads mit DIS-App für Lokpersonal als Ersatzbeschaffung für ELA Motion. *Martin Vetsch, Lokführer SOB und ELA-Betreuer*

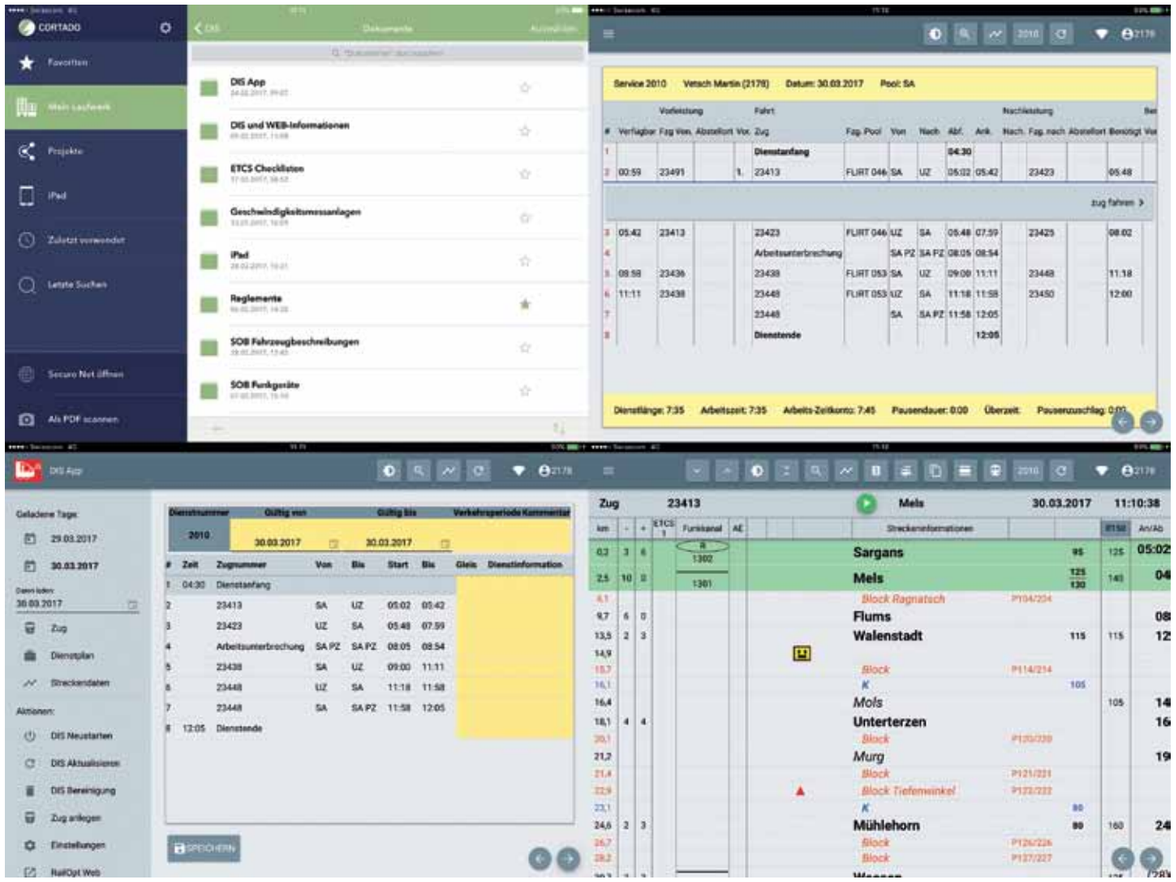


Nach fast vier Jahren Laufzeit im harten Lokführereinsatz waren die aktuellen ELA's vom Hersteller Motion mit Windows 7 an ihre Altersgrenze gestossen.
Es gab vermehrt Ausfälle und Störungen, und die Ersatzgeräte wurden rar.
Die Südostbahn startete ein Projekt für die Beschaffung neuer Geräte mit dem Ziel, diese am Weiterbildungstag Frühling 2017 an die Lokführer abgeben zu können.
Die gegründete Projektgruppe musste sich Gedanken machen, in welche Richtung es punkto Geräte zukünftig gehen würde.
Das vorhandene System mit Windows, Java Client, und vor allem das Updaten über den Netzwerkanschluss im Personalzimmer ist mit neuen Geräten nicht mehr so einfach möglich, da schlichtweg keine passenden Geräte mit vorhandenem Netzwerkanschluss mehr am Markt sind.
Der Netzwerkanschluss war mit dem alten System zwingend nötig, um das Gerät mit dem eigenen Account zu synchronisieren, upzudaten und zu warten.
Man entschied sich dann für Tablets, und Qnamic (Entwickler von Railopt) sicherte zu, dass es möglich ist, das DIS für Windows, Android und auch iOS bereitzustellen.
Railopt ist das Werkzeug der Disposition, um das Fahrpersonal und Fahrzeuge zu planen.
DIS ist das Informationssystem für den Lokführer, mit Dienstplan, Fahrordnung und persönlichen Notizen.
Mit einer schriftlichen Umfrage an alle SOB-Lokführer mit den zur Auswahl stehenden Betriebssystemen Windows, Android und Apple iOS ergab sich ein eindeutiger Favorit, Apple iOS.
Als Modell wurde von der Projektgruppe ein iPad Pro 9.7"/32 GB gewählt und später auch von der Geschäftsleitung genehmigt.
Die Kommission konnte nun mit der Beschaffung der iPads beginnen und vor allem Qnamic den Auftrag geben, das DIS für iPads zu entwickeln/anzupassen. Im November war es dann so weit.
Qnamic hatte eine erste Version der neuen DIS-App zum Testen bereitgestellt, und für die ELA-Betreuer unter den Lokführern waren die ersten iPads zum Testen eingetroffen. Die neue DIS-App ist eigentlich eine Website, die aber auch in Vollbildansicht geöffnet werden kann.
Etwas ganz Neues für alle war das System, mit dem die iPads von der IT gemanagt werden. Mit MDM (Mobile Device Management) kann die IT über die App Cortado das Gerät managen und, wenn ein Gerät gestohlen wird, auch löschen.
Für uns Lokführer ist in der App Cortado ein Ordner mit den benötigten Dokumenten wie Vorschriften, Handbücher usw. vorhanden, der mit demselben Ordner auf dem Windows-Benutzer-Account synchronisiert wird.
Zusätzlich können die Dokumente auf dem iPad lokal gespeichert werden, sodass

sie auch zur Verfügung stehen, wenn mal kein Internet vorhanden wäre. Die kommenden Wochen bis Ende Jahr wurden dazu genutzt, die DIS-App im Lokführeralltag zu testen. Fehler und Verbesserungsvorschläge wurden an Qnamic weitergeleitet und bestmöglich umgesetzt.
Die DIS-App ist ähnlich aufgefbaut wie früher. Drei Ebenen, Dienstplan, Dienstinformation, Fahrordnung.
Auch die Werkstätten in den Depots waren gefordert. Die Lademöglichkeit auf den Führerständen musste mit USB-Dosen ergänzt werden.
Im Januar konnte dann wie geplant pünktlich mit dem Rollout der iPads begonnen werden. Die Weiterbildungstage von Januar bis April mit der integrierten Auslieferung von iPads und DIS sowie der Instruktion stellten für die IT ein weiteres Problem dar. Es war ein Parallelbetrieb von den alten und neuen Geräten sowie alter und neuer DIS-Software notwendig, bis alle Lokführer den Weiterbildungstag absolviert hatten.
Schlussendlich klappte alles, und alle SOB-Lokführer sind nun mit iPads unterwegs. Das Echo ist gut. Natürlich gibt es immer Skeptiker, und vor allem viele, die

sich an Android oder Windows gewöhnt sind und sich erst noch etwas einarbeiten müssen. Gelobt werden:
- Akkulaufzeit, 2-3 Dienste ohne Laden möglich
- Im Gegensatz zum alten Gerät keine Probleme mehr mit Standby/Standby beenden
- E-Mail einfach und schnell verwaltbar
- Schreiben von Reparaturmeldungen, LF-Meldungen etc. schneller und zuverlässiger
- Automatisches Abdunkeln des Displays in Tunnels, Tag/Nacht
- Dank der Klapphülle mit Magnetverschluss guter Schutz, kompakt, gute Haptik
- Mit True Tone und Nightshift Anpassung der Displayfarben je nach Licht/Nacht, so wird der am Tag notwendige «Blaustich» in der Nacht vermindert und es blendet weniger

Als Kritik kommt häufig die fehlende Ordnerstruktur zur Sprache von denen, die sich an Windows gewohnt sind.
Abhilfe schafft da aber eine Cloud-Lösung, die dann erst noch mit dem Handy/PC synchronisiert werden kann.
Grundsätzlich aber funktioniert alles, was zum Fahren benötigt wird, sehr gut.
Da der Akku technisch bedingt nur mit 2.1 A lädt (USB bringt nicht mehr), muss man sich umgewöhnen. Aber mit Lademöglichkeit auf allen Führerständen auch kein Problem.
Technische Daten iPad Pro 9.7":
- 32 GB Speicher
- Gewicht 444 g
- 240 mm × 169.5 mm × 6.1 mm
- A9X Chip mit 64Bit-Architektur
- Auflösung von 2048 × 1536
- UMTS/HSPA/HSPA+/DC-HSDPA
- Bluetooth 4.2
- 12-MP-Kamera
- 4 Lautsprecher
- Touch ID
- Akku 27.5 Wattstunden



Einweihungsfahrt des Dampftriebwagens CZm 1/2 No. 31

Hubert Giger, Präsident VSLF

Der 1902 durch die Maschinenfabrik Esslingen gebaute Dampftriebwagen CZm 1/2 Nummer 31 der Uerikon-Bauma-Bahn UeBB ist das weltweit letzte betriebsfähige Fahrzeug dieses Typs. Er wird durch den Verein Dampfgruppe Zürich betreut und betrieben und ist im Normalfall im Depot F in Zürich untergebracht.

Bei einer Extrafahrt am 20. Februar 2016 kollidierte der Triebwagen in Sihlbrugg mit einem Schotterwagen und wurde dabei beschädigt. Trotz offenen Signals stand der Schotterwagen im Fahrweg, ein Fehler bei der Freimeldung eines belegten Abschnittes. Beim Unfall wurden Fahrgäste und Fahrpersonal verletzt.

Der Triebwagen wurde im Anschluss nach Landquart geschleppt und durch die RhB-Werkstätte unter Mithilfe der Mitglieder der Dampfgruppe Zürich wieder instand gesetzt.

Am 23. April 2017 fand nun die Wiedereinweihungsfahrt unter Begleitung eines zweiten Zuges mit dem «Habersack» Eb 3/5 von Zürich HB nach Brugg AG statt. Die Route führte über Niederglatt, mit einem Abstecher auf die stillgelegte Linie des «Schipkapasses» und über Eglisau, Koblenz. Alle Leute hatten Freude.

Schön sieht die No. 31 aus und der Lokomotivführer Stefan Landenberger zeigt sich sichtlich stolz.

Einmal Menü «GBT» bitte!

Ich koche. Manchmal auch in der Küche. Und dort dann streng nach Rezept und unter Beachtung der aktuellsten Empfehlungen zur Energieeinsparung und einer ökonomisch effizienten Arbeitsweise, ganz im Sinne, mit dem kleinstmöglichen Input den grösstmöglichen Output zu erreichen. *Stephan R. Wirz, Lokführer Depot Luzern*

Also auf gut Deutsch: Ich bin ein durch und durch unkreativer, streng obrigkeitsgläubiger, aufwandreduzierender Essenszubereiter.
Die kulinarisch und olfaktorisch Belästigten sind dann nach dem Verzehr des ihnen Vorgesetzten (Essens, nicht Chef) nicht selten der einhelligen Meinung: «Esch guet gsi, muesch nömme mache!»
Bestärkt durch solch konstruktive Kritik, hintersinne ich dann mein Schaffen und Wirken oftmals mit zweifelhaften Nachbesserungen. Auch bei meiner Arbeit. Doch schön der Reihe nach:
Als mittels Motivationsschreibens zu Kreuze gekrochener Anbiedernder wurde ich mangels beidseitiger Alternativen in die Maulwurf-Rohrpost-GBT-Gruppe gewählt. Und so begann ich dann aus einem gewissen Spieltrieb, einer Portion Neugierde und weit im Hinterkopf abgelegten Hörensagen von ESF, auf meinen aussichtsarmen Fahrten durch das noch nach neuer (gelber) Farbe riechende Alpenloch diese zu optimieren. Als ich das erste Mal so gemütlich mit 200 Stundenkilometern einem vorausfahrenden Zug fiesling-drohlich näherkam und mir bei einer Meterleistung von 55 pro Sekunde wenig Luft, Zeit und Spielraum blieb zu handeln, nahm ich mir vor, nicht zuletzt dem Speisewagen und seinem beweglichen Inhalt zuliebe, inskünftig diese abrupte Fahrweise leicht zu modifizieren. Ein Blick in die Fahrordnung offenbarte mir - nebst einer geänderten Regelreihe - auch gemütlich, das heisst mit weniger als 200 Stundenkilometern erreichbare Durchfahrtszeiten in Sedrun, Faido und Pollegio . Mit etwas - betrieblich unerwünschtem - Selbststudieren begann ich mich einer durchfahrtszeitoptimierten Geschwindigkeit anzunähern. Natürlich insofern Spielregeln einhaltend, wonach bei mehr als 30% unter Vmax betrieblich grundsätzlich eine Rollmaterialstörung angenommen wird. So kam es, dass meine für mich entspannende, rollmaterial- und infrastrukturschonende, möglicherweise sogar energiesparende, geschwindigkeitsreduzierte, jedoch keineswegs SYFA -tangierende Fahrweise von 160 Stundenkilometern dazu führte, dass ich flink und schlank, für den Reisenden unmerklich langsamer, jedoch merklich angenehmer (EW IV lässt grüssen), uhrzeigertreffsicher den Tunnel verliess und gleich rasant gegen Süden weiterfahren konnte. Läck, war ich stolz auf mich! Ich mag mich nämlich knapp daran erinnern, dass ich nach meiner Stop-and-go-Fahrt beim 200-km/h-Erlebnis anschliessend mit ADL -empfohlenen 60 Stundenkilometern von Pollegio nach Bellinzona «hötterlte», was dann wohl seitens zahlender Kundschaft die Vermutung aufkommen liess, es läge eine Rollmaterialstörung vor …
Nun, so weit, so schlecht mein Selbstversuch. Hat er mich doch nach meinen Ferien mittels hochprioritärer Chefmeldung eingeholt, als dass ich die mittlerweile überall mehr oder weniger wachsamen kleinen elektronischen «Aufpasserli» komplett unterschätzt, ja schlicht ignoriert habe. War ja auch naiv von mir, nur an die 30%-km/h-«Schpatzig» zu glauben. So durfte ich mich mit einer ellenlangen Liste von Fahrdaten und akribisch erfassten Abweichungen (es lebe der Datenschutz!) auseinandersetzen mit der nur bedingt beruhigenden Erkenntnis, wonach ich nicht der Einzige zu sein scheine, der sich nicht - aus jetzt nachträglich in Erfahrung zu bringenden Gründen - an die auf «Augen zu und durch»-verordnete Durchfahrtsgeschwindigkeit von 200 km/h zu halten scheint. Ich erlaubte mir nachzufragen, ob es sich hierbei um eine verklausulierte ERZU -Meldung handle.
Ich verzichte auf die komplette, wortwörtliche Wiedergabe des E-Mail-Verkehrs mit meinem Aufpasser, da an dessen Ende nur ein grosses Fragezeichen bleibt. Nur zusammenfassend: Mein ehrliches Eingeständnis (es wurden sogar mögliche Antworten zur Auswahl vorgeschlagen!), welches der geneigte Leser aus den obigen Ausführungen durchaus selber erraten kann, wurde CLP-lehrbuchmässig sogar verdankt, schliesslich entspräche ja meine Fahrweise (Zitat) «… den generellen Erwartungen an das LP sowie Schwerpunkten in allgemeiner Aus- und Weiterbildung» (Ende Zitat). Mit dem alles erschlagenden Schlusssatz (wortwörtlich) «Selbstständige V-Reduktionen sind in keinem Fall erwünscht.» schliesst sich für mich der Kreis: «Esch guet gsi, muesch nömme mache!» Nun dann, Speisewagen: Bitte festhalten!

Mailverkehr LF-CLP

CLP:
Hoi Stephan
Kannst du mir Feedback geben zum 688 am 13.02., zum Grund der Geschwindigkeitseinschränkung? Ich möchte die Rückmeldung gerne weitergeben, sofern du eine Einschränkung erhalten hast. Danke.
Freundliche Grüsse
CLP

Wirz:
Sali CLP
Handelt es sich hier um eine ERZU-Meldung? Mir sind keine Fahrplanabweichungen bekannt.
Gruss
Stephan

CLP:
Hoi Stephan
Züge werden ausgewertet, welche im GBT nicht die volle V erreichen. Auf verschiedenen Stufen hat die Ursachenanalyse begonnen. Die BZ geht davon aus, dass die Züge im GBT Vmax fahren und nicht individuell ihre V wählen.
Dies natürlich unter der Voraussetzung, dass I-B mittels Fahrempfehlungssystemen potenziell daraus entstehende Konfliktsituationen abfangen kann.
Die V-Reduktion lässt sich in folgende Cluster aufteilen:
- eigenes Ermessen des LF mit dem Ziel, die Fahrt pünktlich und energieeffizient ausführen zu wollen
- dispositive Anweisungen der BZ an das LP aufgrund Zuglage. Hier wird zwischen automatisierten Fahrempfehlungen und mündlichen Anweisungen des ZVL unterschieden
- technische Einschränkungen am Fahrzeug, welche zu V-Reduktionen führen

Danke für deine Rückmeldung.
Gruss
CLP

Wirz:
Sali CLP
Ich kann dir folgendes Fahrverhalten diesbezüglich bestätigen:
- eigenes Ermessen des LF mit dem Ziel, die Fahrt pünktlich und energieeffizient ausführen zu wollen

Hoffe, dir damit zu dienen.
Gruss Stephan

CLP:
Danke, das hast du. Durch die generellen Erwartungen an das LP sowie Schwerpunkte in allgemeiner Aus- und Weiterbildung liegt deine Fahrweise nahe.
Da der Betrieb sich noch in der Erprobungsphase befindet, sind wir angewiesen, dass die Züge die VSoll ausfahren. Dies mit Blick auf die zunehmende Anspannung im Fahrplan (Verkehr, Baustellen …)
Selbstständige V-Reduktionen sind in keinem Fall erwünscht.
Ich gebe diese Rückmeldung so weiter.
Weitere Hintergrundinfos und weshalb kann ich dir gerne persönlich ausführen.
Gruss
CLP

Beanstandung ADL

Big brother ADL is watching you! *Lokführer SBB Cargo*

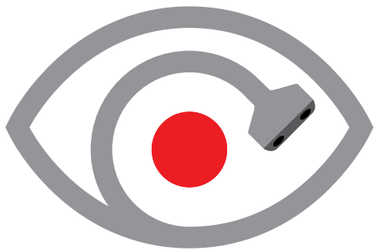
Offenbar wird seit Anfang Jahr 2017 vom Fahrdienstleiter kontrolliert, ob der LF die ADL (adaptive Lenkung) eingeschaltet hat. Bin gestern mit Zug xyz von Cornaux nach Genève gefahren. Natürlich ADL ausgeschaltet. Auf der Höhe Chavornay rief mich die Dame aus Lausanne an und erkundigte sich nach der ADL, denn es habe bei ihr eine Fehlermeldung ausgelöst. Später fuhr ich mit dem xyz von Biel nach Daillens, also die gleiche Strecke. Auf der Höhe Yverdon habe ich auf dem Lokfunk (DMI 2) eine SMS mit folgender Meldung bekommen: «CE Ouest à mécanicien XY: merci de t'annoncer à ADL», was in etwa heisst: «Melde dich bei ADL an».

Meine Meinung: ADL ist KEIN Befehl, denn ADL gibt auch Vmax gegen geschlossene Signale, gegen Langsamfahrstellen und sonstige unangebrachte Situationen aus. Auch Geschwindigkeiten, die nicht gefahren werden können, da die Höchstgeschwindigkeit für den Zug tiefer ist, oder die am Signal angezeigte Geschwindigkeit tiefer ist als die von ADL vorgegebene, werden von ADL ausgegeben.

Wie bereits festgestellt werden konnte, spart ADL keine Energie (Velobeispiel VSLF) und ist höchstens eine Bitte, so nach dem Prinzip «Fahr bitte mit ... km/h». Dieser Bitte hat das Lokpersonal nicht nachzukommen.

Übrigens, Geschwindigkeitsänderungen sind protokollpflichtig (Sammelformular Befehle, Punkt 6). Es fragt sich also, ob ADL in dieser Form legal ist, oder sollen wir bei einer ADL-Meldung am nächsten Signal anhalten und uns ein Sammelformular diktieren lassen?

Ich finde, ADL ist sofort zu stoppen, denn unsere Konzentration reicht nicht, um alles gleichzeitig zu machen. Eine einzige Fehlinterpretation kann grosse Folgen haben. Wir sind keine Märklin-Digital-Decoder, sondern Lokführer! Die Meinung, die sich langsam bildet, dass ADL verbindlich sei, ist sofort zu stoppen.



Warum die ADL zum Sicherheitsrisiko werden kann

Wir haben an dieser Stelle schon verschiedentlich auf die Risiken der ADL hingewiesen. Für Aussenstehende mag es nicht nachvollziehbar sein, weshalb eine Geschwindigkeits-«Empfehlung» problematisch sein soll. *Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio*

Ich habe mich aber selbst ertappt dabei, wie mich eine ADL-Endmeldung fast übertölpelt hätte.

Im Gegensatz zum Strassenverkehr gibt es auf der Schiene mehrere Geschwindigkeitsebenen, die sich überlagern. Der Lokführer hat von allen vorgegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen die tiefste zu erkennen und einzuhalten.

Meine Situation war folgende:

- Höchstgeschwindigkeit der Anhängelast: 200 km/h
- Höchstgeschwindigkeit der Lok: 140 km/h
- Höchstgeschwindigkeit Strecke: 125 km/h
- Einschränkung der Höchstgeschwindigkeit durch eine Langsamfahrstelle: 80 km/h
- ADL-Empfehlung: 80 km/h

Solche Situationen sind absolut alltäglich und beanspruchen in der Regel nicht allzu viel der Aufmerksamkeitsenergie. Der Rest der Aufmerksamkeit steht zur Verfügung für die weiteren Aufgaben wie Überwachung und Einschätzung von Personen auf den Perrons, Umgang mit schlechter Witterung, Vorbereitung auf den nächsten Halt, allenfalls Durchsagen usw.

Mit meinem 300-m-Zug befand ich mich in der Langsamfahrstelle, und meine Aufmerksamkeit wurde durch die anwesenden Bauarbeiter sowie durch das Schleudern der Räder beansprucht. Nun passierte ich mit der Lok das Endsignal der Langsamfahrstelle und konzentrierte mich darauf, erst dann zu beschleunigen, wenn der Zugschluss ebenfalls am Endsignal vorbeigekommen ist. Etwas später wurde die ADL aufgehoben mit der Meldung «ADL END». Ich hatte die 80 km/h der ADL im Kopf, und mein Gehirn reimte nun zusammen: «80 km/h aufgehoben». Ich hatte den Impuls, sofort auf 125 km/h zu beschleunigen. Da realisierte ich, dass ein Teil des Zugs noch in der LaFa 80 km/h war. LaFa und ADL hatten die gleiche Geschwindigkeit. Das machte die Sache besonders heimtückisch.

Dabei ist dies sogar noch ein relativ subtiler Fall. Manchmal zeigt die ADL eine höhere Geschwindigkeit an, als auf dem jeweiligen Abschnitt oder aufgrund der Signalisierung erlaubt ist. Kryptische Symbole in der ADL-Meldung sollen darauf hinweisen und damit die Gefahr bannen.

Manchmal ist die Aufmerksamkeit stark beansprucht, beispielsweise durch Gleisüberquerer, in Gleisnähe spielende Kinder, schlechte Adhäsion und anderes. In einer solchen Situation kann eine ADL-Meldung der Tropfen sein, der das Fass zum Überlaufen bringt und zu einem mehr oder weniger gravierenden Fehler führt. Trotzdem ist es am Schluss immer der Lokführer, der dafür zur Rechenschaft gezogen wird. Ich bin aber der Meinung, dass auf die Art, wie Menschen Informationen verarbeiten, Rücksicht genommen werden muss. Während fahrdienstlicher Tätigkeiten darf sich der Lokführer «keinesfalls durch andere Tätigkeiten ablenken lassen» (FdV R300.1 / 2.1.7). Die Fahrempfehlungen gehören zwar auch zum Fahrdienst, haben aber eine tiefere Priorität. Wenn sich ein Lokführer durch die ADL-Meldungen abgelenkt fühlt, sollte er diese ohne weitere Folgen deaktivieren dürfen. Und generell erlaube ich mir die Frage, ob ADL-Meldungen im Bereich von einschränkenden Signalen, Halten, Langsamfahrstellen oder Kurven etwas zu suchen haben.

Wie viel Energie wird rekuperiert?

Nach unseren Beiträgen über die ADL und die energiesparende Fahrweise ESF hat uns zum Thema Energiesparen ein Mail erreicht. *Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio*

«Wir diskutieren viel untereinander, wie viel beim elektrischen Bremsen zurückgespiesen wird. Oder ob es besser ist, lange zu bremsen, aber dafür schwächer oder umgekehrt.
Es wäre sicher für alle interessant, einmal Zahlen zu sehen, was die elektrische Bremsleistung betrifft. Eventuell eine Tabelle für die verschiedenen Fahrzeuge.»

Grundsätzlich gilt folgende Überlegung:

Bei der Kette von der elektrischen Leistung zur mechanischen Leistung entstehen bei jedem Glied Verluste. Die Verluste können mit einem Wirkungsgrad η (Eta) angegeben werden. Ein η von 1 entspricht dabei einer perfekten Übertragung, also keinem Verlust. Bei η = 0 wird keine Energie übertragen, das heisst Totalverlust. Die Wirkungsgrade der einzelnen Kettenglieder werden miteinander multipliziert.

Aus den Schulungsunterlagen zu Stufenschalterfahrzeugen sind folgende Wirkungsgrade zu lesen:

- η Trafo = 0.97
- η Installationen = 0.98
- η Fahrmotoren = 0.88
- η Getriebe = 0.98

Beim Antrieb liegt der Gesamtwirkungsgrad also bei 0.97x0.98x0.88x0.98 = 0.82

Bei Nutzung der Motoren als Antrieb erreichen von der aufgenommenen Leistung nur rund vier Fünftel das Rad.

Beim Rekuperieren stehen bei einer Re 420 nur drei von vier Motoren zur Verfügung. Der vierte Motor dient als Erregermotor für die anderen drei Motoren. Zum Wirkungsgrad bei der Rekuperation findet man keine verlässlichen Zahlen. Eine alte Faustregel sagt, dass es am Gotthard zwei runterfahrende Züge braucht, um einen gleich schweren Zug hochfahren zu lassen. Das würde einem Rekuperationswirkungsgrad von 50% entsprechen. Das ist aber nur eine grobe Schätzung.

In der Schweizerischen Eisenbahnrevue 8-9/2000 wurden Informationen zur Re 460 publiziert. Die Angaben zu den Verlusten waren nicht in Form von Wirkungsgraden, sondern als Prozentsatz an der bezogenen Gesamtenergie für eine bestimmte Strecke angegeben.

Energieverluste:
Transformator 4,2%
Netzstromrichter 7,5%
Zwischenkreis 0,4%
Motorstromrichter 5,7%
Fahrmotoren 10%
Getriebe 7,4%
Verkabelung 0,3%

In der Summe gehen 35% der bezogenen Energie in Form von Verlusten beim Antrieb verloren. Dies entspricht einem Wirkungsgrad von ηAntrieb = 0.65. Beim Rekuperieren kommen die gleichen Bauteile zum Einsatz, es ist anzunehmen, dass der Wert ηRekuperation ebenfalls in dieser Grössenordnung liegt. Wird also beschleunigt und elektrisch wieder auf die ursprüngliche Geschwindigkeit abgebremst, so können nur noch ηbeschleunigen x ηbremsen = 0.65x0.65 rund 42% der Energie zurückgespeist werden.

Darin nicht enthalten sind Leistungen, die für den Betrieb der Lok benötigt werden, wie Ventilation, Ölpumpen, Kompressoren und Elektronik. Diese betragen nochmals 10%.

Die Zahlen sind stets mit Vorsicht zu geniessen. Wirkungsgrade sind von vielen Faktoren abhängig und keineswegs über alle Betriebsbedingungen konstant. Leistungselektronik hat die besten Wirkungsgrade unter Volllast, also bei maximaler Zugkraft oder maximaler elektrischer Bremsung. Neuere Fahrzeuge mit IGBT-Leistungselektronik weisen bessere Wirkungsgrade auf als Re 450 und Re 460 mit GTO-Umrichtern.

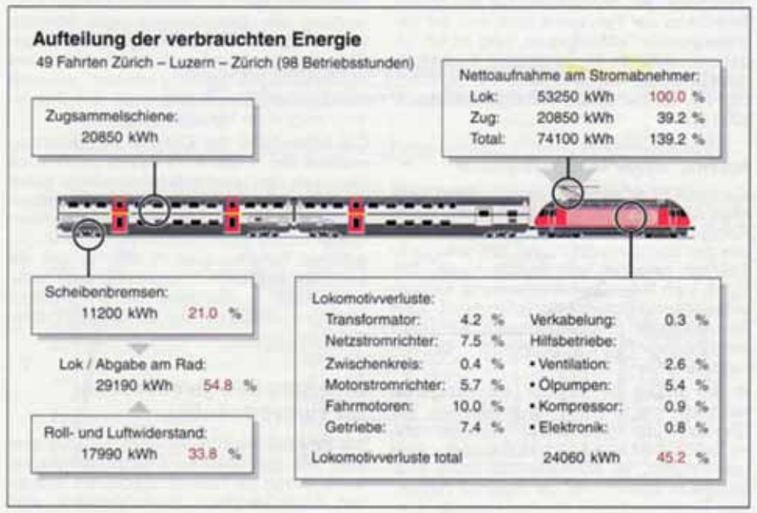
Die energiesparende Fahrweise ist eine Kompetenz, die der Lokführer nicht mit einer einfachen Regel aus dem Kochbuch lernt. Sie umfasst Erfahrung und Wissen über die Topografie, über die gefahrenen Fahrzeuge, über das Verhalten bei unterschiedlichen Wetterbedingungen, über die Fahrplansituation usw. Die in früheren Untersuchungen gemessenen Einsparmöglichkeiten gegenüber Fahrten mit stets maximaler Geschwindigkeit liegen bei 10-20%.

Lokführer, die energiesparend fahren,

- fahren tiefe Geschwindigkeiten präzise aus, um Fahrzeitreserven für die höheren Geschwindigkeiten aufzubauen;
- fahren die hohen Geschwindigkeiten wenn möglich nicht aus, denn sowohl der Energieverbrauch beim Beschleunigen als auch der Luftwiderstand nehmen mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zu;
- lassen den Zug ausrollen und benutzen die Topografie zum Bremsen und Beschleunigen;
- setzen die elektrische Bremse rechtzeitig und geplant ein, um möglichst wenig die mechanischen Bremsen zu benutzen.

Diese Fahrweise freut nicht nur unsere Energieministerin, sondern auch alle Passagiere im Zug, denn die Fahrt fühlt sich geschmeidig und elegant an.

Schweizerische Eisenbahnrevue 8-9/2000



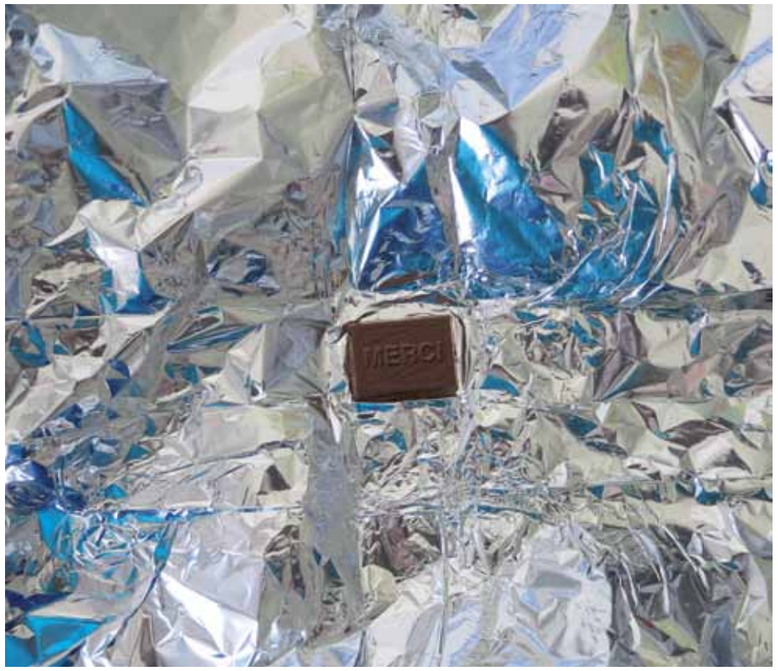
Gesundheit per PDF

Gesundheitsabteilung VSLF

Wie alle Jahre werden die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse für Gesundheit und Schichtarbeit des Kompetenzcenters Betriebliches Gesundheitsmanagement herausgegeben. Viel Neues gibt es freilich jeweils nicht (Präsentation vom 2015).
Interessant sind insbesondere die Empfehlungen zur Toureneinteilung. Die Frage ist, wie diesen Empfehlungen nachgelebt werden kann, wenn die Einteilungen dem nicht entsprechen und infolge Personalmangels laufend angerufen wird und Bettel-SMS versendet werden. Zumal ein Arbeitsende um 23.55 Uhr anstelle von 0.05 Uhr wohl reglementarische Vorgaben erfüllt, aber keinen Mehrwert für die Gesundheit bringt.
Sollten die Empfehlungen an die Planung gerichtet sein, können sie wohl nur eingehalten werden, wenn der Verkehr in der Nacht merklich ausgedünnt wird.
Die wiederholte Forderung des VSLF ist: Möglichst grosse Lokpersonalstandorte, damit überhaupt die Möglichkeit besteht, auf Wünsche für Früh-/Spätdienst einzugehen. Dass die zusätzlichen Leistungen in der Nacht zu entschädigen sind, versteht sich.

30 Gramm Wertschätzung

Mail an Thomas Brandt, Leiter P-OP SBB. *Hans-Georg Wiget, Lokführer Depot St. Gallen*



Sehr geehrter Herr Brandt
Ich möchte mich für das ausserordentlich grosszügige Dankeschön-«Schöggeli» im Zusammenhang mit dem Ende des Programms OP 2016 bedanken. Einmal mehr in meiner über 35-jährigen Lokomotivführertätigkeit erhalte ich, verbunden mit einem schriftlichen Dank, ein Präsent für den Einsatz für unsere Unternehmung SBB. Für mich stellt sich zu diesem Präsent nun nur noch die Frage: Bezieht sich die Wertschätzung für meine Arbeit nun auf die Grösse der Verpackung oder den mundgerechten Inhalt in Form eines 30-Gramm-«Schöggelis»?
«Einem geschenkten Gaul schaut man nicht ins Maul.» Sehr viele meiner Arbeitskollegen haben sich jedoch über dieses «üppige» Dankeschön-«Schöggeli» derart empört geäussert, weshalb ich diesem Sprichwort nicht Folge leisten kann. Besonders störend ist die grosszügige Verpackung mit entsprechenden Portokosten im Verhältnis zum dürftigen Inhalt. Mit dieser Aktion haben Sie und Ihre Mitunterzeichner beim Personal einen lächerlichen Volltreffer gelandet!
Falls Sie wieder einmal eine solche Aktion planen und das Budget nur für die Portokosten, die grosse Verpackung und nicht für einen der Verpackung angepassten Inhalt reicht, schlage ich vor, den Betrag künftig einer wohltätigen Organisation zu spenden. Dieses Geld würde dann wenigstens für einen vernünftigen Zweck statt für sinnlose Porto- und Verpackungsspesen für 30 Gramm Schokolade verwendet.

Freundliche Grüsse
Hans-Georg Wiget

Antwort von Mani Haller,
Leiter Zugführung SBB (P-OP-ZF)

Lieber Georg
In Ferienabwesenheit von Thomas Brandt möchte ich als Stellvertreter direkt auf deinen Brief antworten. Als ich am Donnerstag das Paket erhielt, musste ich ebenfalls feststellen, dass die Verpackung definitiv ungünstig gewählt wurde. Die Leitung OP wollte ursprünglich im Rahmen von verschiedenen Anlässen für das erfolgreiche Umsetzen von OP 2016 danken. Die Konzernleitung ist uns aber mit den Fr. 50.- Dankeschön für die Zielerreichung 2016 zuvorgekommen. Trotzdem wollten wir mit einer kleinen Geste in Form eines Briefes in Couvert Danke sagen.

Herzliche Grüsse
Mani

Gender

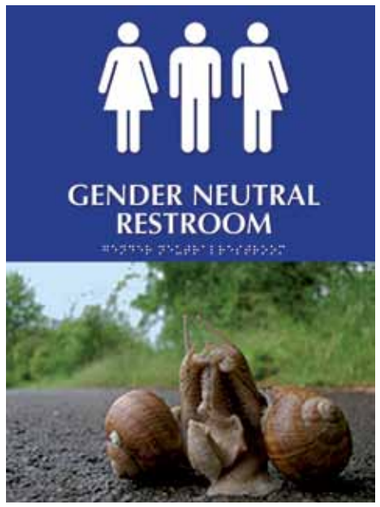
Prellbock oder Prellgeiss? Manifest gegen Sexismus im Bähnlerlatein. *Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio*

VHAHTFFAW

Liebe Männer und Frauen,
liebe Fränner und Mauen,
liebe Dazwischen!

Wir sind der Verband Schweizer Lokführer und Anwärter. Jaaaaaa, aaaaaber! Was ist denn mit den Frauen? Die dürfen doch auch bei uns? Korrekt neudeutsch («Gendersprech») müssten wir heissen:
«Verband Schweizer Lokführerinnen und Lokführer und Anwärterinnen und Anwärter». Das sieht leider nicht sehr elegant aus. Zum Glück haben die Sprachgenies und -genietten eine Lösung gefunden:
Die substantivierten Partizipialformen.
Aus dem Lokführer wird der «Lokführende». Nun muss das nur noch in den Plural (Mehrzahl) gesetzt werden und schon haben wir «die Lokführenden». Wunderbar. Da ist zwischen den Beinen gähnende Leere, kein Mars und keine Venus versauern das gleichberechtigte Zusammenleben.
Leider gibt es immer weniger Loks, deshalb kommt der Ausdruck «Triebfahrzeug» zum Einsatz. Und wir sind «Triebfahrzeugführende». Wenn wir schon unserer Genitalien beraubt werden, so haben wir wenigstens ein «Trieb»-Fahrzeug.
Unser Verband heisst nun also:
«Verband der Schweizer Triebfahrzeugführenden und Anwärtenden».
Aber Achtung! Es ist «der» Verband, also männlich. Machen wir etwas Neutrales daraus, nämlich «das Verbindende». Den geübten Korrektsprechenden sticht auch der «Schweizer» ins Auge. Weg damit! «Helvetisch» ist besser. Somit sind wir:«Verbindendes der helvetischen Triebfahrzeugführenden und Anwärtenden».
Dazu muss man allerdings sagen, dass die Konzentration auf Helvetisch klar diskriminierend wirken kann auf Kollegierende mit Grenzgehendenhintergrund. Folglich wäre es korrekt, diese Minderheit auch zu berücksichtigen:
«Verbindendes der helvetischen und ausserhelvetischen Triebfahrzeugführenden und Anwärtenden VHAHTFFAW».
Das sieht doch schön aus. Und so wahnsinnig vornehm!
Der «Fussgängerstreifen» musste ja bekanntlich dem «Zebrastreifen» weichen. Bei der Bahn hingegen sieht es übel aus. Da tummeln sich patriarchalische Begriffe noch und nöcher. Wir schlagen deshalb folgende Umbenennungen vor:
- «Der Engländer» > «Das britischstämmige Schienendoppelabzweigungsstück»
- «Der Prellbock» > veraltet: «Prellböcke und Prellgeissen» > aktuell: «Das Prallempfangende»
- «Der Puffer» > «Das Puff»
- «Der Chef» > «Das Cheffelnde»
- «Der Stromabnehmer» > «Das Brizzl»
- «Der Transformator» > «Das Spannungsveränderungskabelgewickel»
- «Der Führerstand» > «Das Triebfahrzeugführendenbüro»
- «herrenloser Koffer» > «Das einsame Gepäckstück»
- Bemannter Zug > «Be-Triebfahrzeugführende-es schienengebundenes Fortbewegungsmittel»

Falls niemand berechtigte Einwände dagegen hat, werden wir die neuen Sprachformen ab der nächsten Ausgabe des LocoFolio definitiv einführen. Als kleine Übung sollten Sie sich selber Gedanken machen, wie Sie Ihre Sprache diskriminierungsfrei pimpen können. Also sagen Sie beispielsweise «Hallo Miauendes!» zu Ihrer Katze. Begrüssen Sie am Morgen die Brieftragenden, gehen Sie zu den Metzgenden, lassen Sie sich im Spital von Krankengeschwistern behandeln, und gehen Sie zu den Pfarrenden in die Kirche.
Der Sprachfluss ist zwar minim eingeschränkt, aber das ist alles eine Frage der Gewöhnung. So wie bei allen wichtigen Änderungen im Leben, beispielsweise bei Halteortsignalisierungen …



Feedback GV Suhr

Hans Baer, ehemaliger Swissair-Pilot und Gönner VSLF

Zunächst ganz herzlichen Dank für die Einladung! Der Anlass war von der Sektion Bözberg-Hauenstein perfekt organisiert, einem profimässigen Event in nichts nachstehend. Chapeau! Ich habe wieder viele alte Gesichter aus der Zeit der «Zersplitterung» - aber auch neue - getroffen, wurde auch gelegentlich nach meiner Depoteinteilung gefragt, kurz: Ich fühlte mich in eurer Gesellschaft sehr wohl.
Schon die vorgängige Lektüre der Geschäftsberichte war überaus spannend, gelegentlich leider auch betrüblich. Was da aus dem kompetenten Bericht von Jürg Schmid, den ich ja aus meiner Zeit bei der Swissair bestens kenne, gemacht wurde, ist schlicht unfassbar und spottet jeder Beschreibung. Grundwerte von Managementethik und Mitarbeiterführung wurden da leider mit Füssen getreten.
Das Vormittagsprogramm war sehr gut gegliedert: angefangen bei der Information über die Bahninfrastruktur der «Nazi-Bahn» durch die jungen Mitglieder der gastgebenden Sektion über die Darlegungen zur politischen Gemeinde Suhr, überleitend zum grossartigen und in jeder Beziehung berechtigten Referat von Frau Regierungsrätin Gautschy bis hin zu den Informationen von Herrn NR Thierry Burkart zu den politischen Aspekten der Verkehrszukunft.

Das Referat von Herrn Küchler zum Thema ATO haben wir alle mit Spannung erwartet. In nüchterner Art hat er die Fakten erläutert und zum Schluss mit Recht erwähnt, dass die Schweizer Industrie bald abgehängt würde, wenn sie bei dieser Entwicklung nicht aktiv mitmache. Dass der Referent als Bauingenieur wohl eher der Statik verbunden ist und daher wohl weniger aus der Optik des Lokführers spricht, ist verständlich. Umso mehr ist daher der Input von euch an der Front gefragt, und da wünschte ich mir zutiefst, dass eure Anliegen ernst genommen werden und ihr als gleichberechtigte Partner in der Entwicklungsphase teilnehmen könnt. Wenn man da denkt, man könnte dank ATO dereinst billigeres und weniger qualifiziertes Personal einsetzen, so dürfte das per Saldo ein Trugschluss sein. Nach meiner Erfahrung wurden die Flugzeugcockpits umso komplizierter und anspruchsvoller, je mehr Elektronik und Computer eingebaut wurden. Auch die Aussage, dass viele Lokführer nicht mehr bis zur Pensionierung durchhalten, entspricht meines Erachtens weniger dem Zeitgeist als vielmehr fragwürdiger Managementmethoden, wo man die Zitrone auszupressen versucht, bis Orangensaft kommt, was bekanntlich bisher nicht gelungen ist und auch künftig nicht gelingen wird.

Hubi, dein Schlussreferat wirkte dann wohltuend bis in die Zehen: Du hast es verstanden, die euphorisch-diffusen Visions-Wolkengebilde wieder auf den Boden zu holen. Deine Darstellung der Computer-Eingabe-Vielfalt vor Antritt der Fahrt hat die Sache auf den Punkt gebracht; da sind mögliche Fehlerquellen à gogo eingebaut, vor allem im hektisch-stressigen Betrieb, den ihr tagtäglich zu meistern habt.
Ich wünsche dem VSLF mit seinen bisherigen und neuen Vorstandsmitgliedern von Herzen weiterhin Erfolg und erhoffe mir die Unterstützung von all euren Mitgliedern; meine habt ihr eh.

Ein starker Berufsverband à la VSLF ist im heutigen management-spar-businessbonusbetonten Umfeld zwingend nötig, um die Züge sicher und zeitgerecht an ihre Ziele fahren zu lassen. Und solange Lokführer von eurem Format (seien sie nun im VSLF organisiert oder nicht) auf dem Führerstand ihre Arbeit verrichten, kann ich mich als Passagier hinten im Zug wohl fühlen.

Als Gönnermitglied der älteren Garde danke ich euch allen für das grosse Engagement in der Sache und wünsche euch allen stets Hals- und Beinbruch sowie stets gut Profil.

IN MEMORIAM

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

Herbert Bachmann
Sektion BLS
*1922
† 10. 2. 2016

Heinz Hasler
Sektion Luzern-Gotthard
*1929
† 14. 3. 2016

Kurt Portmann
Sektion Basel
*1935
† 17. 8. 2016

Hans Kunz
Sektion Ostschweiz
*1934
† 18. 11. 2016

Rolf Eisenmann
Sezione Ticino
*1941
† 5. 12. 2016

Paul Sägesser
Sektion Luzern-Gotthard
*1934
† 26. 1. 2017

In stiller Anteilnahme – der Vorstand VSLF und alle Kollegen

Abschied

Raffaele Lovizio

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen
Nach rund acht Jahren als Lokführer endet für mich per Ende April 2017 die Zeit bei der SBB. Nach dieser schönen, Freude bringenden und erfüllenden Aufgabe habe ich die Möglichkeit ergriffen, nach knapp zweijähriger Pilotenausbildung als Co-Pilot bei Edelweiss Air arbeiten zu dürfen. Für mich geht somit ein weiterer «Bubentraum» in Erfüllung.
Es war kein so einfacher Entscheid, diesen Weg einzuschlagen, da mich der Beruf Lokführer nach wie vor sehr erfüllt. So durfte ich sehr viele schöne Momente hier erleben - seien es zahlreiche bezaubernde Bilder wie Sonnenauf- und untergänge, ein Lächeln oder «Dankeschön» von zufriedenen Reisenden, aber auch die Wertschätzung von der Unternehmung selbst. Die Arbeit hier bereitete stets Freude und wird mir immer gut in Erinnerung bleiben.
Der Pilotenberuf lässt es zurzeit nicht zu, die anspruchsvolle Tätigkeit als Lokführer nebenbei auszuüben. Ich kann mir aber gut vorstellen, zu einem späteren Zeitpunkt die jetzige Tätigkeit wieder in einem Teilzeitpensum in Angriff zu nehmen.

Liebe Freunde
Das gegenseitige Vertrauen, die Achtung untereinander und die vielen Freundschaften werden mir bestimmt fehlen, genauso wie der Kontakt zu euch allen. Es war mir eine Ehre, mit euch zusammen die Züge in Bewegung zu halten.
Ich möchte mich für die tolle Zusammenarbeit bedanken, wünsche allzeit gute Fahrt und weiterhin viel Freude und Erfüllung im Beruf.
Viele Grüsse und alles Gute, hoffentlich bis bald im Cockpit des Airbus oder als euer Fahrgast der SBB …

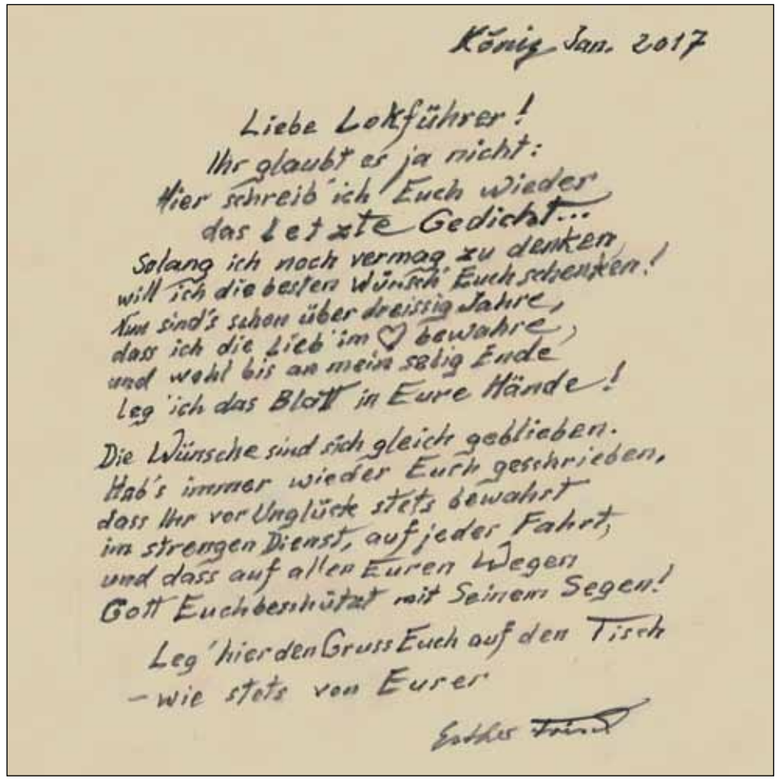
Würdigung

Vorstand VSLF

An dieser Stelle ein Dankeschön an unsere Übersetzer im VSLF. Neben dem LocoFolio sind die Newsletter, die Hefte zur Generalversammlung und vieles Weitere zu übersetzen. Die Kunst der Übersetzung ist das eine, die vielen Eisenbahnerausdrücke und diverse Abkürzungen das andere.

Gianmarco Induni, Lokführer in Lausanne, übersetzt die Texte im LocoFolio seit 17 Jahren, unsere Newsletter sogar noch länger. Anita Rutz aus dem Tessin übersetzt seit über 30 Jahren für den VSLF.

Herzlichen Dank, Anita und Gianmarco!



König Jan. 2017

Liebe Lokführer!
Ihr glaubt es ja nicht:
Hier schreib' ich Euch wieder
das letzte Gedicht...
Solang ich noch vermag zu denken
will ich die besten Wünsch' Euch schenken!
Nun sind's schon über dreissig Jahre,
dass ich die Lieb' im ♡ bewahre,
und wohl bis an mein selig Ende
Leg' ich das Blatt in Eure Hände!
Die Wünsche sind sich gleich geblieben.
Hab's immer wieder Euch geschrieben,
dass Ihr vor Unglück stets bewahrt
im strengen Dienst, auf jeder Fahrt,
und dass auf allen Euren Wegen
Gott Euch beschützt mit Seinem Segen!
Leg' hier den Gruss Euch auf den Tisch
– wie stets von Euer
Eddies Fritz