Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio

«Hurra, wir digitalisieren!»

Ich kann es nicht mehr hören! Digitalisierung hier, Digitalisierung da, Digitalisierung dort… Man könnte meinen, die ganze Welt werde momentan komplett durch den Analog-Digital-Fleischwolf gedreht. Dabei sind wir schon längst von hinten bis vorne durchdigitalisiert. Texte, Fotos, Videos und Sprachkommunikation werden digital erzeugt und übermittelt. Das Auto, das E-Bike, der Lift oder eben auch der Zug, in welchen wir uns setzen: Alle funktionieren nur dank digitaler Technik.

Doch ganz so gelungen ist die «Digitalisierung» längst nicht überall. Neulich war ich mit den Kindern und meinem Vater im Bernaqua-Wasserpark. Die Eintrittspreise sind horrend, aber online finden sich zahlreiche Vergünstigungen, z.B. bei Rail-Away. Nach dem unsäglich mühsamen Registrierungsritual hatte ich endlich ein paar Strichcodes auf meinem Handy und präsentierte diese stolz an der Kasse. Falsch gedacht! Die Strichcodes müssen ausgedruckt vorliegen! Ich sandte also ein Mail an den Kassencomputer und die Kassiererin druckte es aus. Bis wir eintreten konnten, hatte sich hinter uns eine ziemliche Schlange gebildet.
Bei der Bahn erleben wir ähnlich unbrauchbare Prozesse. Da wird fast die ganze Kommunikation auf digital umgestellt, doch funktioniert es auch wirklich? Das Elend mit LISA, dem mittlerweile auch nicht mehr neuen Funkgerät, kennen wir alle.

So richtig misslungen war die Umstellung auf das Personalplanungstool «SOPRE». Dieses entwickelte ein sehr kreatives Eigenleben und tut es gelegentlich noch heute. Tourenteile verschwinden plötzlich in der Abrechnung, es gibt Überlappungen von Leistungen und Pausen oder Pausen sind kürzer, als es die gesetzlichen Vorgaben erlauben… Warum ist das so? Anwenderfehler? Oder doch Softwarefehler? Hier herrscht Uneinigkeit. Einig ist man sich einzig, dass alles sehr komplex sei. Bei Sopre wurde alles miteinander vernetzt. Das Tool greift z.B. auf Echtzeitfahrplandaten zu und aktualisiert die Touren selbstständig. Wenn alles mit allem interagiert und sich gegenseitig beeinflusst, wird es halt sehr schwierig, das Resultat vorherzusehen.
Haben wir die Technik noch im Griff? Oder hat die Technik uns im Griff? Im Interview mit den SOPRE-Projektleitern stellen wir die Fragen dazu.
Sciencefiction-Filme spielen an den Kinokassen meist viel höhere Gewinne ein als Dokumentarfilme. So ähnlich erlebe ich das Bahnumfeld im Moment. Die «Mobilität der Zukunft» mit Personentransportdrohnen, selbstfahrenden Autos und Zügen und der totalen Vernetzung bis in die hinterste Hirnzelle ist in Managerkreisen offenbar ein Kassenschlager. Wie diese digitalen Träume einzuordnen sind, haben wir im Interview über SmartRail 4.0 sowie im Bericht über den (vermeintlich) selbstfahrenden Zug herauszufinden versucht.

Fühlst du dich auch gelegentlich ziemlich im Stich gelassen mit deinen Stolpersteinen im Alltag? Da bist du nicht allein! Einige Beispiele finden sich im vorliegenden Heft. Seien es Informationslücken bei Baustellen, groteske Langsamfahrstellensignale oder geschmierte Schienen für eine «reibungslose» Einfahrt in den Bahnhof Luzern.

Ob Doku oder Sciencefiction: Ich wünsche viel Spass und erhellende Momente beim Lesen!

Markus Leutwyler
Redaktor

WELLNESS HIT AM THUNERSEE

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

1 Übernachtung Weekend CHF 180.– pro Person
(Sa bis So, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)
1 Übernachtung für nur CHF 170.– pro Person
(So bis Sa, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)
2 Übernachtungen für nur CHF 320.– pro Person
3 Übernachtungen für nur CHF 450.– (Dorfsicht) bzw.
CHF 480.– (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

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

★★★★
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

Die Stimme des Präsidenten

Hubert Giger, Präsident VSLF

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Es ist wieder einmal viel los bei den Schweizer Bahnen. Die Entscheide bei SBB Cargo werden konkretisiert, erst sind einzig die Umrisse zu erkennen und noch keine scharfen Konturen. Dasselbe gilt für die Vergabe der Fernverkehrskonzession. Beides Geschäfte, die direkten Einfluss auf das Lokpersonal haben können. Dementsprechend begleiten wir auch diese Problemfelder und sind um sozialverträgliche Lösungen besorgt.

Neben den offiziell laufenden GAV-Verhandlungen sind bei vielen Bahnen auch Gespräche über GAV-Themen am Laufen. Die bevorstehenden Anpassungen der Verordnung zum Arbeitszeitgesetz «AZG» geben zusätzlich Anlass, Bestehendes anzuschauen und den Korb der Regelungen zu öffnen. Dass zukünftig die nicht mehr vorgeschriebenen gesetzlichen Zuschläge einfach nicht mehr gewährt werden sollen, sehen wir nicht so. Sie wurden gewährt und sind im Gesamtpaket aller Regelungen eingebettet. Sie einseitig herauszulösen, würde eine Lücke hinterlassen, die es wieder zu füllen gilt. Für die Attraktivität unseres Berufs ist dies notwendig.
Ebenso ist es nach Gesetz ganz allgemein möglich, ohne Bewilligung an Samstagen zu arbeiten. Dass man beim Bahnpersonal auch gerne in Richtung 5+Tage-Woche gehen möchte, sprich, dass die garantierten 115 Tage nicht mehr gewährt werden sollen, geht in dieselbe Thematik. Nur weil vom Gesetzgeber möglich, heisst das nicht, dass wir dies so einführen. Und wenn, dann für die gesamte Unternehmung, um allen Mitarbeitern dieselben «attraktiven» Bedingungen anbieten zu können.

Unser Auftrag ist klar, als Sozialpartner sind wir verhandlungsbereit. Das haben wir so unterschrieben und es ist unsere Aufgabe und Kompetenz. Zusammen mit den Partnern der Verhandlungsgemeinschaft und der Bahnen suchen wir nach guten Lösungen, welche die berechtigten Forderungen, und nur diese, berücksichtigen und unser Anstellungsniveau verbessern. Dass wir das können, haben wir mehrfach bewiesen.

Mit Freude denke ich an unsere Generalversammlung im Volkshaus in Basel zurück. Dass wir das Projekt der Anerkennung des Lokpersonals als Zweitausbildung auf eidgenössischer Ebene feiern konnten, war nicht selbstverständlich. Mehrere Jahre Arbeit und Hartnäckigkeit waren notwendig. Und ohne die Unterstützung der Eisenbahnen wäre es sicher nicht gelungen.

An der GV haben unser Lokführerkollege und langjähriger Projektleiter Felix Traber und unser Hauptunterstützer und Portierer Markus Jordi, Leiter HR SBB AG, den Projektabschluss und das weitere Vorgehen vorgestellt. Anfang nächsten Jahres werden die ersten Lokomotivführer ein eidgenössisches Diplom ihres Berufs in den Händen halten. Dies ist ein wichtiger Meilenstein für das Lokpersonal in der gesamten Schweiz. Wir sind gerüstet für die Zukunft.

Euch allen danke für das Vertrauen in den VSLF und immer gute und sichere Fahrt.

Euer Präsident
Hubert Giger

Generalversammlung VSLF im Volkshaus Basel, 17. März 2018

Rede von Hubert Giger, Präsident VSLF

Sehr geehrte Damen und Herren
Geschätzte Kolleginnen und Kollegen
Liebe Freunde

Es freut mich sehr, dass wir uns so zahlreich hier in Basel zusammengefunden haben. Hier, wo der grösste Fluss der Schweiz das Staatsgebiet verlässt. Das Einzugsgebiet des Rheins reicht vom bayrischen Allgäu über den Vorarlberg, den gesamten Kanton Bern bis hin zum französischen Les Rousses oberhalb Vallorbe. Das macht rund 68% der Fläche der Schweiz aus.
Im Einzugsgebiet unserer 60. Generalversammlung musste ich bereits vor Monaten Zusagen abgeben, dass ich in meinem Referat nicht nur Schelte verteilen werde. Seien Sie versichert, dass wir uns alle Mühe geben, auch das Positive zu sehen und auf die negativen Aspekte ausgeglichen und souverän zu reagieren; ganz einfach ist das nicht.
So gab es im Vorfeld zu dieser Generalversammlung auch Diskussionen, ob in Anbetracht der Vergabe von Fernverkehrskonzessionen in der Schweiz unsere Referenten auch ausgeglichen ausgewählt worden sind. Ich denke ja, da die aus dem Geschäft entstandene Kooperation zwischen SOB und SBB bereits in Arbeit ist und uns Toni Häne aus erster Hand darüber informieren kann.
Womit wir schon mitten in den aktuellen Problemfeldern angekommen sind.
Lassen Sie mich einen Rückblick auf das Eisenbahnjahr 2017 machen.

Jahresrückblick
Rastatt
Im letzten Jahr sind in der Schweiz in den Bahnhofseinfahrten italienische, deutsche und Berner Personenzüge entgleist. Diese Unfälle sind zum Glück alle glimpflich verlaufen - wir haben keine Schwerverletzten oder Toten zu beklagen. Wir alle wissen, dass nur das zählt.
So gesehen ist der Unterbruch der Rheintallinie im deutschen Rastatt im letzten Sommer nichts Gravierendes gewesen. Intern hat das Ereignis jedoch einige Diskussionen ausgelöst, abgesehen von einer eidgenössisch-freundschaftlichen Schadenfreude. Während der monatelangen Umleitungen der Züge gab es Probleme wegen des Profils, der Zugsicherungssysteme, der fehlenden Lokomotiven und der unterschiedlichen Stromsysteme.
Eines der grössten Probleme war wie so oft das Lokpersonal. Neben fehlenden Strecken- und Fahrzeugkundigkeiten ist es für die Mehrheit des Fahrpersonals nicht möglich, die offenen Grenzen in Europa zu überqueren.
In der Branche breitete sich schnell das Gerücht aus, dass man, um in Frankreich fahren zu können, die französische Sprache beherrschen muss. Nun, das ist richtig, aber nicht wirklich das Problem.

Offensichtlich ist das Wissen, was es benötigt, um einen Zug - geschweige denn im Ausland - zu führen, nicht mehr weit verbreitet.
Laut wurde verkündet, das Lokpersonal müsse zukünftig interoperabler einsetzbar sein. So kamen vor einem Monat sogar Vertreter der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) in die Schweiz, um im Rahmen der Aufarbeitung von Rastatt die Sprachkommunikation zwischen Lokführern und der Infrastruktur zu evaluieren. Ziel sei die Vereinfachung des grenzüberschreitenden Verkehrs. Seien Sie versichert, wenn man die ausländischen Fahrdienstvorschriften in einer Fremdsprache lesen und verstehen kann, ist die Kommunikation mit dem Fahrdienstleiter das kleinste Problem.
Laufend werden dem Lokpersonal Rayons beschnitten und gleichzeitig die Infrastrukturen diversifiziert und heterogenisiert. Zusätzlich werden durch das ETCS im In- wie Ausland neue Grenzen hochgezogen. Mit der Schaffung von Tochterfirmen und der Aufteilung von Leistungen im Fernverkehr wird dieser Effekt zusätzlich befeuert.
Folglich ist der Verlust der Interoperabilität im In- und Ausland nicht gottgegeben, sondern wurde seit Jahren vorangetrieben und die Nachteile wurden in Kauf genommen. Dies mit ein paar Sprachkursen zu korrigieren, wird nicht gelingen. Rastatt hat erschreckend aufgezeigt, wie weit die Bahnen und Infrastrukturbetreiber in Europa die Netze isoliert und Flexibilität vernichtet haben.

Fernverkehrskonzessionen
Womit wir bei den Fernverkehrskonzessionen angelangt sind. Es wurde schon viel darüber berichtet. Ich habe drei Geschwister und weiss, wie es ist, wenn jeder schlecht über den anderen spricht. Und doch sind wir eine Familie.
Persönlich werde ich den Verdacht nicht los, dass es weniger um die EVU, sondern mehr um persönliche Ressentiments geht. Und dies bei allen Beteiligten. Zumal der Besitzer der Bahnen die öffentliche Hand ist. Wie bei Jim Knopf auf Lummerland will auch bei uns jeder ein bisschen König Alfons der Viertelvorzwölfte spielen und auf seiner Insel seine eigene Eisenbahn haben.
Werden unsere Kunden die Gewinner sein? Angenommen ja, zu welchem Preis?
Wenn die Detailfragen wie Café, WLAN und die Folie aussen am Zug geklärt sein werden, kommt am Schluss die Zuteilung des Lokpersonals auf die Züge. Wer vom Fach ist, weiss, dass beim Lokpersonal der Fernverkehr alleine nicht produktiv planbar ist. Wird das Lokpersonal nicht interoperabel auf den FV- und RV-Zügen eingesetzt, wird unsere Produktivität merklich sinken.
Das sind reine Planungsgrundsätze und keine gewerkschaftlichen Forderungen. Offenbar sickert diese Erkenntnis auch langsam in die Köpfe der Verantwortlichen, die für die Produktionsverluste schon bald wieder geradestehen müssen.
Hier haben wir angesetzt und ein umfassendes Dossier an die SOB, BLS und SBB gesendet. Im Anschluss daran fanden mit der SBB erste Gespräche statt; solche mit der BLS sind anberaumt.
Auch die bereits beschlossene Kooperation im Fernverkehr zwischen SOB und SBB betrifft uns Lokführer/-innen. So sind grössere Stellenwechsel bezüglich der Arbeitgeber und der Standorte zu erwarten. Da kommt nur bedingt Freude auf.
Wir Lokführer wollen produktiv arbeiten, wir wollen zum Erfolg der Eisenbahnunternehmungen beitragen. Das liegt in unserer DNA. Aber wir sind nicht bereit, fehlende Planungslogik und Gärtchendenken der EVU mit mehr Flexibilität und schlechteren Arbeitsbedingungen zu kompensieren!
Wir sind fähig und bereit für eine leistungsfähige und kostengünstige Interoperabilität. Aber wir erwarten dasselbe auch von den EVU.
Vielleicht wird aber alles auch ganz anders. Nach dem Postautoskandal stellen sich ganz neue Fragen zur Organisation des öffentlichen Verkehrs. Wir werden vermehrt dem kritischen Fokus der öffentlichen Hand ausgesetzt sein. Umso mehr sollten wir, trotz aller Partialinteressen, unseren Leistungsauftrag nicht vergessen; nämlich schweizweit den bestmöglichen öV zum bestmöglichen Preis zu bieten.

Cargo
Ganz aktuell zugeschlagen hat SBB Cargo mit dem angekündigten Abbau von 800 Mitarbeitern und der Überprüfung von 170 Bedienpunkten.
Es offenbart sich, dass es im Einzel-Wagenladungsverkehr analog zum Regionalverkehr nicht viel zu holen gibt. Welcher Verkehr wie hoch subventioniert wird, entscheidet die eidgenössische und kantonale Politik.
Wir wissen, dass der öV in der Schweiz mit rund 8 Milliarden Franken subventioniert wird; ca. 4 Milliarden Franken entfallen auf die Schiene. Unterstützung erhalten auch die Betreiber von Anschlussgleisen und der alpenquerende Güterverkehr. Die Subventionen für SBB Cargo werden ab 2019 auf Fr. 0 gestrichen.
Das Betriebsergebnis von SBB Cargo war von -51 Millionen Franken 2012 auf +1 Million Franken im letzten Jahr gestiegen. Mit vielen Auf und Abs. Aktuell werden -30 Millionen Franken erwartet, auch weil Einmaleffekte wegfallen.
Das als grosse Modernisierung angekündigte Konzept «Wagenladungsverkehr 2017» hat offenbar nicht das gebracht, was man sich erhofft hatte. Dies ist auch einer blauäugigen Personalpolitik und falschen Bahnhofskonzepten zu verdanken. Stichwort «Dottikon-Dintikon». Der Mehrbedarf aufgrund der WLV-Stabilisierung hat die Produktionskosten relativ zur Verkehrsleistung deutlich erhöht.
Zurück bleiben dreifach enttäuschte Mitarbeiter: Enttäuscht durch das Scheitern des Projekts «Wagenladungsverkehr 2017», enttäuscht durch das erneute Defizit und enttäuscht durch den geplanten grossen Personalabbau. Und zum Dank wird noch mit einer massiven Verschlechterung im GAV gedroht.
Für mich kommt noch eine zusätzliche und wohl die grösste Enttäuschung dazu. Nämlich dass die ganzen angekündigten Massnahmen weniger mit dem Defizit von SBB Cargo als vielmehr mit dem geplanten Wechsel an der Spitze des Verwaltungsrates der SBB Cargo zu tun haben. Da geht es wohl nicht mehr um die Bahn. Wie bei König Alfons auf Lummerland.
Das neue Einteilungsprogramm CAROS soll bei SBB Cargo im November aufgestartet werden und kostet etwa so viel, wie das erwartete Defizit von 30 Millionen Franken ausmacht. Aber nicht so viel wie Sopre. Sie sehen, die Kraft des positiven Denkens ...
Wir fordern einen Abbruch der Übung, bis der Entscheid über einen neuen VR gefällt worden ist. Langfristige Strategien sind gefragt - gerade bei der Bahn und gerade im Güterverkehr.
Wir sind uns wohl alle einig, dass die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ökologisch und volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Das Ausland beneidet uns dafür und auch das Schweizervolk hat diese Richtung mehrfach so vorgegeben. Mit diesem Mandat könnte man auch zusätzliche Kompetenzen verlangen.
Wenn mit demselben Zukunftsglauben wie bei der Digitalisierung auch SBB Cargo gefördert würde, gäbe es auf Lummerland wohl nur noch Rangierbahnhöfe.

Smart Rail
Apropos Digitalisierung: Im Projekt Smart Rail 4.0 ist es ruhiger geworden. Mit dem national bekannten Einteilungsprogramm Sopre sind wir für die nächsten Jahre digital bereits ausreichend bedient. Mit «wir» meine ich die Unternehmungen, die Einteiler und uns Anwender. Auch der LISA-Funk funkt immer noch nicht richtig; Sie erinnern sich an die GV vor einem Jahr. Zeitweise war die Benutzung des Funks bei SBB Cargo aus Sicherheitsgründen untersagt gewesen.

Erstaunlich ist die Kritiklosigkeit, mit der alle mitmachen.

Unter dem Stichwort Digitalisierung lässt sich offenbar alles verkaufen. Auch wenn sich der Arbeitsaufwand verdoppelt, sich die Qualität halbiert und die Kosten ins Uferlose steigen. Digitalisierung ist das Zauberwort, das sämtlichen gesunden Menschenverstand aushebelt und grundsätzliche Fragen zur Wertschöpfung schlichtweg ignoriert.
Nach den vollmundigen Ankündigungen der letzten Jahre wegen der geplanten Grade of Automation GoA 3 (automatischer Betrieb mit Personal) oder sogar GoA 4

(vollautomatischer Betrieb ohne Personal) hat wohl die Realität wieder Einzug gehalten. Aktuell versucht man GoA 2 (halbautomatischer Zugbetrieb mit Lokführer) zu realisieren.
Als grossen Höhepunkt durften wir die Testfahrt eines sogenannten «selbstfahrenden» Zuges letzten Dezember erleben. Ein paar Meter auf der Neubaustrecke konnte der Zug selber bremsen und beschleunigen. Mit Lokführer und ohne Halt am Perron. 30% mehr Trassenkapazität soll das zukünftig bringen. Uns wurde von SBB Infrastruktur bestätigt, dass das ETCS Level 2 zwischen Lausanne und Villeneuve 10% Zugskapazitäten vernichtet hat. Nun ja, die Industrie hat grosse Freude und verantwortlich ist niemand.
Zum Teil können wir den Spagat der Bahnen ja sogar nachvollziehen: Einerseits sollen sie als politischer Erfüllungsgehilfe die PR-Bilanz von Bundesrätinnen der eigenen Partei verbessern, indem man lokführerlose Züge propagiert. Und andererseits wird von ihnen erwartet, dass sie den potenziellen Lokführeranwärtern, die Zeitung lesen können, klarmachen, dass sie dringend gebraucht werden.
Alle diese Spässe kosten nur schon in den Projekten dutzende Millionen Franken.
Erstaunlich ist die Kritiklosigkeit, mit der alle mitmachen. Jeder Einwand, der sich auf die Realität bezieht, wird als korrosiv betitelt und abgesägt. Wenn berechtigte Einwände und kritische Überlegungen als korrosiv gelten, werden Chancen vertan, die mit viel Aufwand und Geld später korrigiert werden müssen. Siehe Sopre.
Die Digitalisierung selber löst keine Probleme, solange sie nur zur Arbeitsbeschaffung verschiedener Gärtchen auf Lummerland dient. Digitalisierung und Automatisierung machen dann Sinn, wenn man zuerst überlegt, ob sie Sinn machen.
Hier soll nicht der Eindruck entstehen, dass wir gegen sinnvolle Digitalisierungen und Automatisierungen sind. Wir haben nicht resigniert, aber wir sind im Interesse unserer Arbeitgeber stark korrosiv.

Wir brauchen dringend viele neue Kolleginnen und Kollegen.

GAV
Etwas korrosiv laufen auch die aktuellen GAV-Verhandlungen bei der SBB.
Unser Ziel ist es nicht nur, das Niveau der Anstellungsbedingungen zu halten, sondern zu verbessern. Die Mehrbelastungen zeigen sich mit laufend höherer Morbidität. Nur schon mit bisherigen Produktivitätssteigerungen und folglich deutlich mehr Fahrleistungen haben wir uns diese Verbesserungen längst selber finanziert.
Ein wichtiger Schwerpunkt in den Verhandlungen ist der Aufstieg der jungen Kolleginnen und Kollegen. Durch die fehlende Teuerung der letzten Jahre sind die Lohnsysteme eingeschlafen, und die Jungen sind somit im Aufstieg steckengeblieben. Und das seit Jahren.
Wir brauchen dringend viele neue Kolleginnen und Kollegen. Ohne gute neue Lokführer/-innen lässt sich eine gute Bahn nicht betreiben. Und gute Leute kosten. Punkt.
Dass bei der SBB neu die Vorgesetzten entscheiden sollen, wer im Lohn aufsteigen soll, hatten wir bereits vor Jahren, und der Scherbenhaufen war enorm. Gerne öffnen wir unsere Archive für die neuen Verhandlungspartner am Tisch.

Branche
Auch im Osten der Schweiz bei der SOB und Thurbo beschäftigen wir uns mit Interpretationen von Einstiegslöhnen und Lohnaufstiegen. Es ist oft ein wenig erbauliches Hin und Her, nicht nur mit den Arbeitgebern, sondern auch mit den weiteren Teilnehmern am Tisch. Mir fehlt in der Sozialpartnerschaft rund um den Säntis der frische Ostwind. Hoffen wir auf windige Zeiten.
Ebenso gibt es bei TILO immer wieder Diskussionen über die Entlöhnungen und die Ausbildung des Personals, die sich durch den erweiterten Verkehr nach Italien zusätzlich verkomplizieren. Von den RegionAlps hört man wenig - das kann man als gutes Signal beurteilen.
In vielen Teilen ist der SBB-GAV das Mass der Anstellungsbedingungen in der öV-Branche. Das sollte er auch sein, kann die SBB doch vom Skaleneffekt profitieren. Bei den Lokführerlöhnen hingegen ist bekanntlich die BLS an der Spitze.
Und es ist auch die BLS, die von sich aus ausserhalb des GAV den Mutterschafts- und Vaterschaftsurlaub verlängerte. Ein Schiedsgericht verpflichtet uns, diese neue Regelung auch in den GAV einzubauen. Das Bundesgericht verpflichtete die BLS weiter, den Ex-SBB-Lokführern, die 2003 zu der BLS wechselten, die zugesagten Dienstjahre in der Überbrückungsrente anzurechnen. Ich gehe davon aus, dass die gesamten Gerichtskosten die Schadenssumme um einiges überstiegen haben.
Wenn Zusagen bei einem Wechsel des Arbeitgebers nicht eingehalten werden, dann sind das dunkle Wolken für zukünftige Arbeitgeberwechsel in Anbetracht der Ausschreibung der Fernverkehrskonzessionen. Wir danken der CAP Berufsrechtsschutz für die langjährige Unterstützung. Vorbildlich schnell und gut konnten mit der BLS Überlegungen für zusätzliche Arbeiten in Thun gelöst werden.

Sprachen
Was in der ganzen Schweiz viel Staub aufgewirbelt hat, ist die Umsetzung der neuen Sprachvorgaben bei den Bahnen. Es wurde wieder einmal mit der grossen Kelle angerichtet und schon nach kurzer Zeit brannte die ganze Küche. Digitale hochmoderne Sprachsysteme eigenen sich nun mal nur bedingt, um Eisenbahnerausdrücke, die noch nicht einmal in einem Reglement stehen, zu erlernen. So wurde die Übung erst einmal abgebrochen.
Mit welcher Unfähigkeit und Koordinationslosigkeit dieses Lernprogramm lanciert wurde, ist erschreckend.
Und wenn - als Krönung - dann noch die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) das Sprachsystem als Vorbild mit nach Europa nimmt, werden unsere Kollegen in der ALE und von der GDL bald nicht mehr so viel Freude an uns haben.

Strukturen in den Unternehmungen
Bei allen Bahnen und im gesamten öV-Bereich zeichnen sich seit längerer Zeit gewisse Tendenzen ab.
Zum einen ist es das fehlende Eisenbahn-Knowhow. Vor lauter vernetzter Mobilität und neuen Tätigkeitsfeldern wird das eigentliche Kerngeschäft, die Eisenbahn, zum lästigen und teuren Restposten. Mit Hilfe der Automatisation hofft man, diesen Bereich frei von Personal und Kosten zu bekommen.
Weiter fehlt vermehrt die Fähigkeit, Probleme zu lösen. Vor lauter selbst angeordneten Sachzwängen sieht man die Lösung nur noch mit kurzfristigen Kopfüber-Aktionen. Dass folglich innert Kürze weitere Leichen an die Oberfläche kommen, ist nur logisch. Damit ist der Nährboden vorbereitet für neue Projektgruppen. Und anstatt zu entscheiden, werden kontinuierliche Verbesserungsprozesse (KVP) verfasst. Wir verwalten uns laufend selber, und das mit unglaublichem Aufwand.
Vieles erinnert an das Programm Sopre, wo bei jeder Korrektur am anderen Ende zwei neue Probleme auftauchen. Der Entscheid, an Sopre festzuhalten, ist insofern logisch, denn damit müssen keine Verantwortlichen gesucht werden und die Stellen können weiterhin gesichert oder sogar ausgebaut werden. Bei zukünftigen Problemen jeglicher Art wird neu Sopre schuld sein. Das ist elegant. Für 100 Millionen Franken kriegt man übrigens eine Tramlinie von Bern nach Ostermundigen.
Neu sind schon fast militärische Anordnungen zu vernehmen. Die eingeübten Stichworte sind: «Wir haben das juristisch abgeklärt», «Der Arbeitgeber kann das so anordnen», «Wir interpretieren das so», «Dies wird nur auf Anfrage zugestanden» usw. Dies alles unabhängig davon, was im GAV vereinbart wurde.
Die Sozialpartnerschaft, und das wussten bisher alle, ist ein Verhältnis, das andauert. Man sieht sich mehr als einmal, und zerschlagenes Geschirr muss immer wieder gekittet werden. Da hat es ein Scheidungsanwalt einfacher.
Mit jugendlichen Motorsägenmethoden kann man wohl kurzfristige Erfolge erzwingen und durchdrücken. Doch beim nächsten Mal werden auch wir ausgerüstet sein.
Interessant zu beobachten ist auch das sich immer schneller drehende Stellenkarussell in der Branche. Ja, uns ist bekannt, dass dieses Karussell die Leute fit hält und den optimalen Einsatz ihrer Fähigkeiten garantiert. Nur geht jedes Mal auch Know-how - sprich Fachwissen - verloren, oder es kann schon gar nicht aufgebaut werden. Und Verantwortlichkeiten können wunderbar zurückgelassen werden. Ich hatte noch nie so viel Zeit benötigt wie im letzten Jahr, um mein Adressbuch aktuell zu halten. Bei einigen Funktionen kommt manchmal der böse Gedanke auf, dass ein Stellenwechsel einem Schuldeingeständnis gleichkommt.
Alle diese Tendenzen schaden den Unternehmungen. Nachhaltig und langfristig. Wie lange unsere Auftraggeber dabei zuschauen werden, bleibt abzuwarten.
Uns Mitarbeitern an der Front bereitet diese Entwicklung grosse Sorgen.

VSLF
Wenig Sorgen bereitet mir der VSLF. Verbandsintern war es 2017 kein spannendes Geschäftsjahr. Die Mitgliederzahl steigt, und besonders freut mich, dass die Westschweiz stark zulegt. So haben wir heute

Nachmittag auch einen jungen cleveren Kollegen aus der Romandie als Kandidaten für die Wahl in den Vorstand. Nach wie vor eine grosse Nachfrage haben wir bei unseren Bildungskursen. Ich darf feststellen, dass im letzten Jahr mit den neuen Mitgliedern im Vorstand eine gute Konsolidierung stattgefunden hat.
Und trotzdem gehen auch wir mit der Zeit und haben unsere Website neu erstellt. Das alles innert einem Jahr, mit überblickbarem Aufwand und akzeptablen Kosten. Und sie funktioniert sogar. Neu ist sie auch auf Mobilgeräten perfekt zu lesen, ist ansprechend und erfüllt alle geforderten Vorgaben vollumfänglich. Heute wurde sie aufgeschaltet und wir werden sie heute Nachmittag vorstellen. Ein grosses Dankeschön an alle Ersteller.
Ein durchaus historischer Moment im letzten Jahr war die Gründung des Vereins für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer (VHBL). Sie bildet den Abschluss des Projektes zur eidgenössischen Berufsanerkennung des Lokomotivführers und ist der Anfang der operativen Tätigkeit des neuen Vorstandes und der gewählten Prüfungskommission.
Das ist ein grosser Schritt für unseren Beruf Richtung Zukunft. Und das ist die richtige Antwort für die Veränderung der Bahnlandschaft und unseres Berufes.
Mein - auch persönlicher - Dank geht an den Chef SBB HR Markus Jordi. Nach meinem ersten Besuch am 22. Dezember 2011 beim damaligen Bundesamt für Berufsbildung und Technologie BBT rief ich ihn an und er sagte mir zu, dass wir die Anerkennung des Lokpersonals zusammen machen und auch durchziehen. Er hielt uns bis zum Schluss die Stange und nach sieben Jahren haben wir es gemeinsam geschafft. Gegen alle Widerstände und Eitelkeiten in der öV- Branche und bei den Bundesämtern. Und die Widerstände waren gross.
Ein gemeinsames Ziel und die gemeinsame Überzeugung zu haben, für die Zukunft des Personals wie auch der Unternehmungen etwas zu gestalten und zu erbauen, gibt ein gutes Gefühl und befriedigt zutiefst.
Wir werden im Anschluss die eidgenössische Berufsanerkennung für das Lokpersonal vorstellen.

So bleibt mir nur, Ihnen allen für Ihre Aufmerksamkeit und Ihr Interesse zu danken. Es könnte ein spannender Frühling werden bei den Bahnen.
Meinen Kolleginnen und Kollegen wünsche ich immer gut Profil und unseren Gästen eine gute und sichere Heimreise.

Vielen Dank.

Sopre: Ein Programm ohne Zukunft

Im Juni 2017 wurde die Einführung von Sopre* beim Lokpersonal abgebrochen nach bereits mehrmaliger Verschiebung wegen zahlreicher Probleme, die während des Einsatzes bei den Zugbegleitern seit rund einem Jahr aufgetaucht waren. ***Matthieu Jotterand, Präsident Sektion Genève***

Im letzten Moment wurde das Einführungsdatum ein allerletztes Mal verschoben, weil zu viele kritische Punkte offenblieben. Das neue Datum der Einführung war der 1. November 2017. In der Zwischenzeit wurden weitere Tests ausgeführt (zum Beispiel im August im Wallis), mit katastrophalen Resultaten. Die Planung liess kein einziges konkretes, ermutigendes Zeichen verlauten.
Trotz vier Jahren Verspätung sind noch sehr viele Funktionen nicht in Betrieb und auch die Übersetzung ins Französische war noch nicht gemacht [Anm. d. Red.: Mittlerweile steht die französische Übersetzung zur Verfügung].
Wie das gesamte betroffene Personal befürchtet hatte, waren die ersten Monate nach der Einführung chaotisch. Es kam zu starken Auswirkungen auf den Bahnbetrieb (besonders auch zu Zugsausfällen). Gleichzeitig machte sich eine grosse Unzufriedenheit beim Personal breit, das täglich seine Erfindungsgabe nutzen und in die Trickkiste greifen musste, um mit grossem Energieaufwand die Löcher zu stopfen, die sich überall auftaten.
Das Chaos war so gross, dass ernsthaft ins Auge gefasst wurde, zum früheren Programm PIPER zurückzukehren, das mit 17 Jahren auf dem Fachgebiet der Informatik uralt war. Nach einer Denkpause vertrat die Leitung Zugführung (und wahrscheinlich noch weiter oben) die Meinung, dass man bei Sopre bleiben solle. Man solle versuchen, Sopre weiterzuentwickeln, um eine ausreichende Qualität zu erreichen. Dieser Entscheid wurde im Februar 2018 getroffen.

Aktuelle Situation
Seit Anfang 2017 beansprucht Sopre permanent zusätzliche Ressourcen für Planung, Steuerung und Lenkung. Fast eineinhalb Jahre später ist die Situation unverändert und eine Rückkehr zum Normalbetrieb ist nicht in Sicht. Es ist illusorisch zu glauben, dass Sopre eines Tages den Personalaufwand reduzieren würde – so wie es die eigentliche Zielsetzung war.
Angesichts der zusätzlich geleisteten Aufwände und, noch wichtiger, aufgrund der laufenden Entwicklung der Informatik steht fest: Sopre hat bei den Kosten eine Schmerzgrenze erreicht, gleichzeitig erlauben es diese Kosten auch nicht mehr, das System fallenzulassen. Das Programm scheint dazu verdammt zu sein, die gesteckten Anforderungen nur mittelmässig zu erfüllen – weit weg von der erforderlichen Qualität.
Selbstverständlich sind seit November bescheidene Verbesserungen erreicht worden. Es handelt sich um dringende Korrekturen, um zu vermeiden, dass Dutzende von Zügen ausfallen. Das grundsätzliche, umfassende Problem der Fehlleistung ist aber nicht gelöst, sondern nur reduziert worden. Noch heute, aktuell, arbeitet das System langsam, was die Arbeit stark beeinträchtigt.
Sopre hat dazu geführt, dass für den Lokführer zur Ausführung seines Fahrdienstes notwendige Informationen unterdrückt wurden (!). Sopre hat auch einen Einfluss auf das Niveau der Sicherheit gehabt, indem es nicht zuletzt (indirekt) in die Fahrordnungen eingegriffen hat. Diese Probleme sind beseitigt worden, aber die Qualität der zur Verfügung gestellten Informationen liegt weit unterhalb dessen, was seit Jahren angepriesen wurde.
Aktuell bleiben Hunderte von Punkten, die zu verbessern sind (ungefähr 800 gemäss den letzten Schätzungen). Wenn in Zukunft ein Punkt als problematisch erkannt wird und dieser nicht schon auf der Liste steht, wird er auf dieser eingetragen und bis zur Bearbeitung quasi «entsorgt».
Die Klassifizierung der Dringlichkeit dieser Punkte war Gegenstand gründlicher Überlegungen und die Kriterien sind vielschichtig. So existiert ein Punktesystem, basierend auf der Komplexität der erforderlichen Verbesserung des Punktes, seiner Beeinflussung, seiner Kosten usw. Niemand behauptet, dass keine einzige Verbesserung realisiert worden ist, aber die Liste ist so lang, dass überhaupt kein Aufschub zur Überarbeitung gewährt werden darf, was immer auch geschieht. In der Realität scheint sich nichts oder fast nichts zu bewegen.

Die zu verbessernden Punkte
Die noch zu verbessernden Punkte sind zahlreich. Eine Präzisierung drängt sich auf: Es handelt sich nicht um «Bequemlichkeits»-Forderungen», sondern um Fehler, die alle behoben werden müssen, damit Sopre auf ein akzeptables Niveau gebracht werden kann, das mit seinem Vorgänger PIPER vergleichbar ist. Hier ist eine Liste der schwerwiegendsten Punkte:
- Tourenteile verschwinden regelmässig von der Benutzeroberfläche Sopreweb.
- Bei der Anmeldung via Smartphone oder Tablet wird eine völlig ungeeignete mobile Benutzeroberfläche angezeigt.
- Gewisse Tourenteile lassen keinen Schluss darauf zu, wie die Tour ausgeführt werden muss.
- Die bezahlten Arbeitsstunden stimmen nicht immer mit denen im Zeiterfassungssystem SAP überein, es kommt zu «Rundungsfehlern».
- Die Zeiterfassung der Überstunden ist regelmässig fehlerhaft.
- Die Vernetzung von Sopre mit den Rollmaterialumläufen verursacht ein Übermass an Daten, besonders bei abgeänderten Touren.
- Die 36 h-Touren (bei denen abweichende Zeiten verrechnet werden müssen) sind nicht immer einsehbar und oft falsch.
- Die Verbuchung gewisser Touren ist oft falsch, z. B. Touren mit weniger als sechs Stunden.
- Die Lesbarkeit und der Zugriff auf die Zeitkonten sind stark eingeschränkt.

Noch schwerwiegender ist, dass auch die Lenkung (Einsatzplanung) mit Sopre mit enormen Schwierigkeiten kämpft. Eine zu geringe Systemleistung und die Systemfehler sind die zwei Hauptursachen. Ich habe während der Einführung des Programms ein Praktikum in der Planung gemacht und einen Einblick bekommen. Aber es ist mir nicht möglich, alle Probleme im Detail aufzulisten.
Obwohl eine detaillierte Liste aller Probleme fehlt, ist deutlich der grosse negative Einfluss auf das Lokpersonal festzustellen und, letztendlich, auch auf die Sicherheit und die Stabilität des Betriebs.
Wegen der Menge der zusätzlichen Arbeiten und als Folge der Inkohärenz und der Fehlfunktionen von Sopre haben die Mitarbeiter von Planung, Steuerung und Lenkung zu wenig Kapazität. Trotz grossen Efforts schaffen sie es nicht immer, die Touren qualitativ einwandfrei abzubilden.

Es ist illusorisch zu glauben, dass Sopre eines Tages den Personalaufwand reduzieren wird.

Auf Grund der unregelmässigen Dienste regeln zahlreiche Vorschriften und Gesetze die Arbeit des fahrenden Personals. Es versteht sich von selbst, dass diese Rahmenbedingungen von grösster Wichtigkeit sind. Seit 2002 war PIPER in der Lage zu alarmieren, wenn eine Vorschrift missachtet wurde. Einige Vorgaben dürfen in Absprache mit dem betroffenen Mitarbeiter gelockert werden, andere sind strikt einzuhalten. Ebenso sah der Einteiler klar, welche Tour verändert wurde, wer der involvierte Lokführer war und welchen Einfluss die Änderung auf die Tourenübergänge hatte.
Mit Sopre ist all dies verschwunden! Schwierigkeiten gibt es auch bei der Einteilung von Schwächungen und Dienstfahrten, insofern, dass dies quasi blindlings geschieht und daher oft zwei oder dreimal gemacht werden muss.
Ebenso sind grundlegende Vorfälle ganz einfach nicht vorgesehen. Zum Beispiel: Ein Mitarbeiter muss vor einem Freitag eine Tour bekommen, welche an seinem vertraglichen Arbeitsort endet. Piper alarmierte, falls dies nicht der Fall war. Sopre ist seit Beginn nicht in der Lage, dies zu tun, und so häufen sich ärgerliche Fälle.
Dazu kommt, dass der Einteiler in der Praxis durch das Programm nicht mehr unterstützt wird, beispielsweise mit einem Hinweis, dass er den Lokführer auf eine geänderte Tour aufmerksam machen oder seine Einwilligung einholen muss. Es ist auch schwierig geworden, kurzfristig Mitarbeiter verschiedener Dienste zu erreichen. Die in den Prozessen klar definierten Zeitspannen für die Verständigung werden regelmässig nicht mehr eingehalten, sehr zum Nachteil des Personals.
Die Einteiler versuchen, sich in diesem Ozean der Ungereimtheiten über Wasser zu halten. Doch sind Fehler unvermeidlich und es kommt zu Verstössen gegen geltende Vorschriften. Das manövriert die SBB in den roten Bereich.
Auch die Jahresplanung mit Sopre erweist sich als sehr problematisch. Es ist im Reglement vorgesehen, dass das Personal bei der Erstellung der jährlichen Rotationen konsultiert werden muss. Nun aber erlauben die Werkzeuge, die den Personalvertretern zur Verfügung gestellt werden, keine zweckmässige Mitbestimmung. Der Fahrplanwechsel vom Dezember 2017 ist schon unter unbefriedigenden Bedingungen ausgeführt worden und es ist keine Veränderung in Sicht.

Was bringt die Zukunft?
Alle vorgängig aufgeführten Probleme sind «auf der Liste». Eine Verbesserung für 2018 ist nicht in Sicht und es ist durchaus angebracht zu glauben, dass die meisten Probleme noch einige Jahre fortbestehen und Sopre bis zu seiner Ablösung begleiten werden.
Vom Konzept her und aus weiteren Gründen ist Sopre ein Programm, das aktuell ein Ärgernis für alle seine Anwender ist. Es ist auch ein gewichtiger Kostenfaktor, wo es doch eigentlich Kosteneinsparungen hätte bringen sollen.
Um Sopre konkret und wirksam zu verbessern, müsste noch sehr viel investiert werden, obwohl das Budget bereits weit überschritten wurde. Noch schlimmer – sogar der Aufbau des Programms ist mangelhaft und das Resultat einer Nachbesserung wäre im besten Fall gleich gut wie PIPER. Das ist weit weg von den Zielen, die man sich beim neuen Projekt gesteckt hatte.

Es ist so gut wie sicher, dass das mit diesem ineffizienten Programm chancenlos ist.

Im Hinblick auf die täglichen Probleme beim Einsatz von Sopre muss mittel- bis langfristig eine Lösung gefunden werden, unter Berücksichtigung der vorgängig aufgeführten Punkte. Es ist so gut wie sicher, dass das mit diesem ineffizienten Programm chancenlos ist.

** Sopre, sowie auch SAP für die Verbuchung der Arbeitszeit. In diesem Text jedoch wird einzig Sopre erwähnt, weil SAP ein Werkzeug ist, das bei diesem oder jenem Punkt verbessert werden könnte, grundsätzlich aber korrekt funktioniert. Es sind die fehlerhaften Daten von Sopre, die für die auftretenden Probleme verantwortlich sind.*

Interview Sopre

Interview über Sopre mit Martin Röthlisberger, Gesamtprojektleiter Sopre, und Hanspeter Lutz, Projektleiter Sopre ZF seit 1.2.2017. *Das Interview geführt hat Markus Leutwyler am 25. April 2018 in Zürich.*

Markus: Am 1. November 2017 ging Sopre live. Wie habt ihr den Start erlebt?
Martin: Der Start verlief in der ersten Woche nicht gut. Wir sind unzufrieden mit der Einführung. Der Start wurde natürlich schon viel früher geplant. Da waren die Anzeichen noch gut. Der Tiefpunkt in der Lenkung war am 2. November. Das System lieferte keine vernünftigen Antwortzeiten. Wir waren ohnehin schon alle kribbelig, dazu kam dann noch die Systemblockade. Nur dank dem ausserordentlichen Einsatz des Lokpersonals und den Mitarbeitern von ZF RP und den Geschäftspartnern von VM und Infra haben wir diese Phase überhaupt überstanden, ohne dass es grössere Auswirkungen auf unsere Kunden gehabt hätte.

Nach der ersten Woche wurde es in dem Fall besser?
Martin: Genau! Innerhalb von wenig Zeit konnten wir die Performance in der Lenkung (Echtzeitdisposition) auf ein vernünftiges Mass erhöhen. Der Zeitdruck für Entscheidungen und Infos ans Lokpersonal ist auf der Lenkung am grössten.

Man hat sich für Sopre entschieden. Soviel ich weiss, gab es aber von Piper einen Nachfolger. Warum hat man sich nicht für diesen entschieden?
Hanspeter: Bei der Ausschreibung war das noch keine Option. Das System Caros der Firma IVU beinhaltet heute die Verknüpfung zu Ceres (Wagen- und Loklenkungstool), doch damals stand das noch nicht zur Verfügung.
Martin: Piper, der Vorgänger von Sopre, war damals «end of life». Deshalb haben wir eine Ausschreibung gemäss dem Vergabegesetz des Bundes gemacht (Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen). IVU hat kein Angebot gemacht.

Neben den zu tiefen Antwortzeiten: Welche anderen Probleme machte Sopre auch noch?
Hanspeter: Einer der wichtigen Teile ist die Komplexität des Zusammenspiels von Ceres, Fahrplan und laufendem Betrieb mit all seinen Unregelmässigkeiten. Gewisse Geschäfte sind äusserst kurzfristig. Dies stellte uns vor Herausforderungen. Dazu kommt, dass sich alle zuerst an das neue System gewöhnen mussten.

Was sagen die Leute, die täglich mit Sopre arbeiten?
Hanspeter: Diesbezüglich gibt es verschiedene Aussagen der User. Jemand, der das Vorherige gekannt hat, muss umdenken. Das ist sicherlich manchmal auch eine Hürde. Jemand, der ausschliesslich mit Sopre arbeitet, hat da eine andere Perspektive. Ein Feedback der User ist generell, dass Sopre komplexer ist.

Wenn ich euch jetzt so zuhöre, habe ich Angst, dass die Anwender es so empfinden, dass die Schuld auf sie geschoben wird. So ist das sicher nicht gemeint, oder?
Hanspeter: Nein, so ist das sicher nicht gemeint! Das ganze Zusammenspiel, alles miteinander, ist halt sehr komplex. Es ist wichtig, dass hier keine Schuldzuweisungen gemacht werden. Wir haben ein neues System und das braucht Zeit – das ist sicher nicht nur bei Sopre so.

Sopre ist ja schon lange im Einsatz bei den Zugbegleitern. Dort gab es ja auch Schwierigkeiten. Sind die gelöst? Weshalb hat sich das denn nun bei den Lokführern zugespitzt?
Hanspeter: Der Unterschied zwischen Verkehrsmanagement und Zugführung liegt in der hohen Komplexität. Die Arbeit des Lokführers umfasst viel mehr Elemente. Beispielsweise wird Regionalverkehr vom Verkehrsmanagement nicht integral begleitet. Schwächen, Stärken, Wegstellen: Das sind alles Elemente, die es bei dem Zugpersonal nicht gibt. Beim Zugpersonal gab es anfangs Qualitätsprobleme im Bereich der Arbeitszeitenabrechnung. Das konnte man aber in letzter Zeit korrigieren.

Sind also beim Zugpersonal alle Probleme behoben?
Hanspeter: Ja, mehrheitlich; mir sind keine Probleme bekannt, welche die Arbeit verunmöglichen. Verbesserungspotenzial ist noch vorhanden.
Martin: Zugegeben: Es gibt keinen Sopre-Fanclub bei VM… Aber man kann jetzt vernünftig arbeiten damit.

Wie ist denn der Stand bei Zugführung heute?
Hanspeter: Es ist auf jeden Fall wesentlich besser geworden, das ist so. Es ist einfach nicht möglich, alle Szenarien, die es gibt, im Labor auszutesten. Deshalb tauchen immer wieder neue Situationen auf. Wie geht man vor? Hat das schon jemand gehabt? Wie lösen wir das am besten? Oft ist es auch schwierig, jedes einzelne Geschäft im erforderlichen Detaillierungsgrad im Vorfeld zu beschreiben.

Eine Software wie Sopre sollte eigentlich auch dafür sorgen, dass die verschiedenen Vorschriften eingehalten werden. Doch gerade vor ein paar Tagen habe ich wieder eine Tour zugesandt bekommen, bei welcher die Vorbereitungszeit sich mit dem Start der eigentlichen Leistung überlappte. Weshalb sind solche Fehler nach wie vor möglich?
Hanspeter: Sopre ist ein Live-System, dass angebunden ist an andere Datenquellen. Die schlagen direkt durch. Dies bedingt im Nachhinein eine weitere Bearbeitung. Die Frage ist: Wann ist die Tour fertig bearbeitet? Wird beispielsweise im Umlauf etwas geändert oder ändert sich ein Fahrplan, dann muss das auch bearbeitet werden im Bereich von Planung, Steuerung und Lenkung.

Im erwähnten Fall war die Tour kurz vor dem Start. Da müsste die Bearbeitung abgeschlossen sein.
Hanspeter: Grundsätzlich müsste die Tour dann fertig abgeschlossen sein, das ist richtig. Das ist ja sicher auch im Sinne von Steuerung und Lenkung, dass dem Mitarbeiter ein klarer Zeitpunkt angegeben wird, wann er seine Arbeit auszuführen hat. Doch es kann laufend Änderungen geben. So gibt es immer wieder Dispositionsbedarf von Steuerung und Lenkung, der kurzfristig ist.

Gibt es nach wie vor Dinge, die in der Software selbst fehlerhaft sind?
Hanspeter: Fehler werden immer wieder festgestellt und auch entsprechend gemeldet von Seiten der Anwender. Diese müssen detailliert beurteilt werden und der Hintergrund muss geklärt werden. Fragestellungen sind zum Beispiel: Ist es das System, das falsch reagiert? Oder war am Ablauf etwas falsch? Wurde etwas weggelassen? Hier ist eine grosse Differenzierung notwendig.

Sopre ist ein Live-System, dass angebunden ist an andere Datenquellen.

Martin: Seit November gibt es monatlich ein Software-Update. Das wird auch bis auf weiteres so bleiben. Die Updates enthalten Fehlerkorrekturen oder Funktionalitäten, die erweitert wurden, damit effizient und bequemer gearbeitet werden kann.

Wenn wir zum heutigen Zeitpunkt Sopre anschauen und das mit dem wünschenswerten Zustand vergleichen, wie weit sind wir da? Zum Beispiel auf einer Skala von 1 bis 10?
Martin: Zehn gibt es ja in der Softwarebranche praktisch nicht. Wir sind ganz klar nicht zufrieden, dort, wo wir jetzt stehen. Wir müssen besser werden. Damit wir eine genügende Note bekommen.

Wir sind also noch nicht auf einer genügenden Note? Ein weiteres Problem sind die Schlussabrechnungen. Wir sehen diese erst Ende Monat. Viele Kolleginnen und Kollegen entdecken immer wieder Fehler in der Abrechnung. Beispielsweise Tourenteile, die fehlen. Oder Minuten, die auf irgendeine Art und Weise abhandengekommen sind. Ab wann können wir davon ausgehen, dass die Touren korrekt verrechnet werden?
Hanspeter: Bei diesen Zeitabrechnungen mache ich immer wieder darauf aufmerksam, dass Sopre bei den Zeitereignissen jeweils Anfang, Ende und Art an SAP liefert. Die Summe der Berechnung findet anschliessend in SAP statt. Wir stellen keine Fehler von der Sorte fest, dass einzelne Zeitereignisse nicht nach SAP geliefert werden. Bei betrieblichen Änderungen ist zwingend, dass diese Sopre entsprechend bearbeitet werden, damit auch die Abrechnung auch korrekt erfolgt.

Was ich nicht ganz verstehe: Sopre sollte ja eigentlich unsere BAR und die Abläufe überprüfen und Fehler melden, die gegen unsere Vorschriften verstossen. Sind unsere Vorschriften auch noch nicht perfekt abgebildet in Sopre?
Hanspeter: BAR-Verstösse werden erkannt. Es ist eine Frage der Menge der Meldungen an den Steurer oder Lenker, d.h., sie werden ihm auf dem Bildschirm angezeigt. Die grosse Anzahl dieser gemeldeten Regelverstösse zu bearbeiten, ist auch eine Frage der Ressourcen. Der Prozess ist unverändert: Wenn ein Mitarbeiter erkennt, dass Teile verloren gegangen sind oder die Abrechnung nicht stimmt, kann er diese Änderungen mit dem «Überzeitzettel» im LEA beantragen. Diesbezüglich hat sich im Vergleich zu Piper nichts geändert. Diese Anpassungen können gemäss Gesetz über fünf Jahre zurück erfolgen.

Dass ganze Blöcke wegkommen, das ist für uns Lokführer schon sehr schwer nachvollziehbar. Sind das alles Dinge, die nicht richtig in Sopre eingetragen worden sind?
Hanspeter: Das müsste man konkret anschauen. Wir machen regelmässig ein Reporting zu den Abweichungen, die von Lokführern gemeldet werden. Die Anzahl der Rückmeldungen ist im Vergleich zu Piper unverändert.

Zudem ist es schon so, dass Sopre aktuell zu mehr Aufwand in der Steuerung führt

Martin: Es gibt Einzelfälle, wo Überzeit gemacht werden muss. In der Regel ist in diesen Fällen in der Hektik des operativen Geschäfts eine Leistung nicht eingetragen worden. Der Lokführer wurde zum Beispiel mündlich informiert, aber es wurde nicht ins System übertragen. In der Regel handelt es sich um solche Probleme.

Eine andere Frage, die immer wieder auftaucht, ist die Frage nach der Abgeltung für unseren Aufwand. Wie erwähnt, sind die Kontrollen nötig, Fehler treten immer wieder auf. Der Zeitaufwand für diese Kontrollen ist aber ziemlich hoch. Gibt es Bemühungen, den Mitarbeitern diese Aufwände abzugelten?
Hanspeter: Unsere Erwartung ist auf jeden Fall, dass jeder Mitarbeiter einen korrekten Personalstundennachweis erhält. Das steht gar nicht zur Diskussion. Wir erwarten nicht, dass der Personalstundennachweis kontrolliert werden muss. Natürlich helfen uns Rücksprachen und Nachfragen, solche Ungereimtheiten festzustellen, die auf Fehler in der Bearbeitung oder auf systematische Fehler hinweisen. Bis jetzt gibt es noch keinen Entscheid über eine Abgeltung dieser Kontrollarbeit. Dies wird zusammen mit der PEKO beurteilt. *[Anmerkung der Redaktion: In der Zwischenzeit ist diesbezüglich eine Entscheidung gefällt worden.]*

Von Seiten der Einteiler heisst es nach wie vor, dass Sopre mehr Zeit beansprucht als bisher. Erst vor wenigen Tagen ist ein SMS eingetroffen, in dem gesagt wurde, die Einteilung verzögert sich aufgrund des Mehraufwands für Sopre. Warum? Und welche Unterstützung haben die RP-Mitarbeiter, damit sie ihre Arbeit einfacher erledigen können?
Martin: Meines Wissens war im genannten Fall nicht nur Sopre das Thema, sondern wir haben von Infrastruktur sehr kurzfristig Baustelleninformationen erhalten. Die waren im Prinzip nicht fristgerecht. In der Steuerung hatte man gar keine Chance, all diese Änderungen rechtzeitig zu bearbeiten. Der Aufwand ist schon erheblich. Momentan haben wir sehr viele Baustellen. Das stellt einen Grossteil der Touren auf den Kopf. Es ist ein Mengenproblem. Zudem ist es schon so, dass Sopre aktuell zu mehr Aufwand in der Steuerung führt, verglichen mit Piper.

Die Idee wäre aber eigentlich, dass es irgendwann nicht einen Mehraufwand, sondern wenigstens gleich viel oder sogar weniger verursacht?
Martin: Langfristig gesehen ist das die Erwartung.

Ich habe gehört, dass die Auswirkungen von Sopre auf das Personal bei der Ressourcenplanung teilweise sehr gravierend waren. Es soll sogar zu gesundheitlichen Problemen gekommen sein. Stimmt das?
Hanspeter: Einzelne Krankmeldungen gibt es immer. Der Druck, mit geplanten Arbeiten fertig zu werden, nimmt zu. Dies hat auch mit den Einflüssen aus der betrieblichen Situation zu tun. Deshalb wurden für RP zusätzliche Ressourcen bereitgestellt. Vor allem auch im Zusammenhang mit der Bearbeitung bei diesem riesigen Sommerfahrplan. Von dieser Seite her ist die Unterstützung also da. Die Anwender werden zudem unterstützt durch die Superuser. Diese haben ein breites Wissen.

Die Frage hat sich nicht nur auf die jetzige Situation, sondern auch auf den Start bezogen. Uns wurde gesagt, es sei schon sehr heftig gewesen auf der Ressourcenplanung. Ein Gefühl der Ohnmacht, ein

System, das nicht läuft, man kann sich nicht mehr einloggen… Es soll zu Nervenzusammenbrüchen gekommen sein. Von unserer Seite her war es teilweise so, dass wir die Lenkung nicht mehr erreicht haben. Ich erinnere mich selbst an einen zeitkritischen Fall, bei dem ich 20 Minuten warten musste, bis jemand ans Telefon ging.
Hanspeter: Zur ersten Frage nach den gesundheitlichen Auswirkungen. Mir sind keine solch schlimmen Fälle bekannt.

Eine Frage, die uns Lokführer beschäftigt, ist, wie mit Fehlern umgegangen wird. Wir wussten oft nicht, was wir zu tun haben. Viele TOP-Einträge haben gefehlt. Die Abbildung der Tour war für uns nicht nachvollziehbar. Wichtige Informationen haben gefehlt. Wie geht die SBB damit um, wenn ich als Lokführer aufgrund dieser mangelnden Information einen Fehler mache? Also zum Beispiel nicht rechtzeitig am richtigen Ort bin? Muss ich mir Sorgen machen dafür das nächste Mitarbeitergespräch, wenn mir ein Fehler passiert ist?
Hanspeter: Wichtig ist, dass man genau analysiert, wo die Fehler passiert sind. Wir können die Vergangenheit nicht ändern. Es geht darum, für die Zukunft etwas zu lernen und es besser zu machen. Unser Anliegen ist, eine hohe Qualität sicherzustellen, damit wir am Schluss auch eine hohe Qualität für den Kunden haben.
Martin: Die TOP-Einträge sind ja auf den Fahrplanwechsel hin neu aufgebaut worden. Wir haben sie zuerst für die gut zwei Wochen im November aufgebaut und dann für die Zeit nach dem Fahrplanwechsel. Im Prinzip hat das aber keinen direkten Zusammenhang mit Sopre, das ist ein eigenes System. Es wird gespiesen mit dem Wissen der Mitarbeiter. Es gilt nach wie vor: Wenn man feststellt, dass etwas nicht stimmt, sollte man es unbedingt melden. Die TOP-Beiträge werden laufend verbessert. So kann verhindert werden, dass ein Fehler mehrmals passiert.

Die Darstellung von Sopreweb ist auf mobilen Geräten nicht ideal.
Hanspeter: Wir sind an diesem Thema dran. Wir haben seit rund einem Monat einen Fachausschuss Sopreweb implementiert. Da sind wir zusammen mit Heavy Usern an der Arbeit, die Punkte in der Anwendung und Darstellung auch auf mobilen Geräten zu verbessern. Dies auch im Zusammenspiel mit den Zugbegleitern. VM (Zugbegleiter) ist genau gleich betroffen wie wir.

Wie sieht diesbezüglich ungefähr der Fahrplan aus? Wann können wir massgebliche Verbesserung erwarten?
Hanspeter: Es gibt laufend Verbesserungen. Ein Beispiel ist die farbliche Gestaltung der Darstellung. Sie erlaubt die Unterscheidung zwischen Feiertagen, Freitagen und Wochenenden. Es ist noch nicht alles gut, aber wir arbeiten «step by step» daran. Einen genauen Zeitpunkt, wann alles abgeschlossen ist, kann ich nicht festlegen.

Darf man wissen, was Sopre bis heute gekostet hat? Ich gehe davon aus, dass die Firma Accenture, die dahinter steht, weiterhin Rechnungen stellen darf. Oder übernimmt Accenture auch einen Teil an der Verantwortung dafür, dass nicht alles rund gelaufen ist?

Buchhalterisch wird Software innerhalb von zehn Jahren abgeschrieben.

Martin: Die Zahlen sind vertraulich. Die dürfen halt nicht kommuniziert werden. Accenture ist weiterhin eingebunden. Sie sind auch Teil der Task-Force-Leitung. Sie tragen die Verantwortung mit, dass wir jetzt die Stabilisierung hinbekommen. Wir können sagen, dass sie da voll dabei sind. Sie probieren sich also nicht irgendwie rauszuwinden. Die Zusammenarbeit ist weiterhin gut. Die Zusammenarbeit wurde natürlich im Vorfeld ganz genau vertraglich geregelt. Zum Beispiel wurden die Verantwortlichkeiten ganz genau definiert. Die SBB wahrt im Rahmen dieses Vertrags ihre Interessen.

Einige der Probleme könnte man ja durchaus als Schaden bezeichnen. Wie hoch ist dieser Schaden etwa? Verspätungen, Zugausfälle, erhöhter Personalaufwand?
Martin: Wir erfassen den Impact des Lokpersonals auf die Pünktlichkeit bei den Zügen. Das ist eine indirekte Erfassung. Sie wird von I-B gemacht (Infrastrukturbetrieb). Diese Organisationseinheit ist im Prinzip neutral und der Indikator bildet die gesamte Betriebsqualität ab. Eine genaue Aufschlüsselung, was auf Sopre zurückzuführen ist, ist nicht möglich. Einige Verspätungen können einfach nicht verhindert werden. Das ist schon beinahe physikalisch unmöglich. Im November konnten wir einen deutlichen negativen Effekt auf die Kundenpünktlichkeit feststellen. Hier war der Zusammenhang mit Sopre eindeutig. Seit Anfang Jahr sehen wir aber keinen Unterschied mehr zu früher.

Die ganz kritische Zeit war also von November bis zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember?
Martin: Ich würde sogar sagen bis Weihnachten 2017

Auf welche Lebensdauer ist Sopre ausgelegt und wie kann man sicherstellen, dass nicht auch Sopre schon bald «end of life» ist?
Martin: Buchhalterisch wird Software innerhalb von zehn Jahren abgeschrieben. Die Systeme bei der SBB werden aber tendenziell länger genutzt. Das hängt aber natürlich noch von anderen Projekten ab. Beispiel SmartRail 4.0: Sollten wir aus irgendeinem Grund plötzlich neue Planungs- und Produktionskonzepte haben, müssen auch die vorhandenen Instrumente überprüft werden.

Meine Befürchtung ist, dass die Software in dem Moment ersetzt werden muss, wo sie endlich richtig läuft.

Eines der Probleme zurzeit ist, dass es eine sehr grosse Breite an Funktionalitäten,

Martin: Hinter Sopre steckt ja eine Planungs-Suite, die nicht nur bei der SBB im Einsatz ist. Und die wird laufend aktualisiert. Mit dem Lieferanten besteht ein Wartungsvertrag für mindestens zehn Jahre. Schauen wir uns andere Systeme an, wie zum Beispiel SAP, so geht man davon aus, dass diese praktisch unbegrenzt weiterlaufen. Die technischen Neuerungen, welche der Markt bringt, werden übernommen.

Wenn man jetzt das Rad zurückdrehen könnte an einem beliebigen Zeitpunkt. Was würde man heute anders angehen als beim Start des Projekts Sopre?
Martin: Wir sind zurzeit gerade dabei, die «lessons learned» aufzubereiten. Systematisch über den ganzen Projektverlauf. Ein Punkt ist sicher für ein zukünftiges Projekt, dass man versucht, die Geschäftsprozesse zu vereinfachen vor der Einführung der Software. Eines der Probleme zurzeit ist, dass es eine sehr grosse Breite an Funktionalitäten, Ausnahmeregelungen und Spezialregelungen gibt. Das ist historisch so gewachsen.
Als Erstes müsste versucht werden, diesbezüglich einfacher zu werden. Dadurch wird es billiger, übersichtlicher und weniger komplex. Doch das ist auch der schwierigste Schritt. Dessen sind wir uns bewusst. Das ist einfach gesagt, aber schwierig umzusetzen. Trotzdem sollte man es probieren.

Die zahlreichen Regelungen dienen der fairen Abgeltung der unterschiedlichen Arbeitsbedingungen. Ich denke, diese können nicht einfach so weggelassen werden, ohne dass es Widerstand gibt.
Martin: Ja, da gibt es natürlich verschiedene Interessen und Gruppen. Die sieht man beispielsweise auch bei den GAV- oder BAR-Verhandlungen. Das wären grundsätzlich grosse Hebel, um das System zu vereinfachen. Will man jetzt noch eine Spezialregelung hinzufügen oder schafft man eine ab, um das System zu vereinfachen?
Ich arbeite seit über 30 Jahren bei der SBB und war bei der Einführung des Systems Lord dabei. Lord war der Vorgänger von Piper. Bei allen drei Systemen gab es ähnliche Probleme bei der Einführung. Ich glaube, es ist einfach ein sehr anspruchsvolles Geschäft, das wir da miteinander machen.

Hatte Piper auch solche Startschwierigkeiten?
Martin: Ja. Und dies, obwohl man Piper in mehreren Schritten eingeführt hat. Piper Lenkung wurde erst ganz am Schluss eingeführt. Auch da war es schwierig. Ich mag mich erinnern: Im Rechenzentrum hatte man kaum noch Platz aufgrund all der zusätzlichen Server, die benötigt wurden. Die Performance konnte am Anfang auch nicht gewährleistet werden.

Dann waren ähnliche Klagen zu hören wie jetzt bei Sopre?
Martin: Ja, ja …
Aus heutiger Sicht kann man sagen, Piper war ein geliebtes System. Aber am Anfang war das ganz sicher nicht so.

Möchtet ihr sonst noch etwas hinzufügen?
Hanspeter: Nein danke.
Martin: Besten Dank für das Interesse!

Ich danke euch ebenfalls für die Bereitschaft zum Gespräch!

Signalfälle und Unregelmässigkeiten

Die Signalfälle und Unregelmässigkeiten nehmen Besorgnis erregende Ausmasse an.
Technikgruppe VSLF

Im März schrieb die Leitung ZF bei SBB Personenverkehr alle ihre Lokführer an, welche die Ausbildung erst vor ein paar Jahren abgeschlossen haben. Sie wurden informiert, dass «gerade berufsjunge Mitarbeitende häufiger davon betroffen sind. […] Gerade im Bereich der Rangierereignisse sind wir besorgt, da keine Sicherheitseinrichtung vorhanden ist und die möglichen Konsequenzen von grossem Ausmass sein können.»

Als Lösung werden Gespräche mit dem Vorgesetzten empfohlen, der mit seinem Erfahrungsschatz unterstützt. Sofern er denn Lokführer ist. Auch werden Refresher-Module für Rangier- und grosse Knotenbahnhöfe erarbeitet. Begleitfahrten an grossen Bahnhöfen mit einem Ausbildungslokführer können verlangt werden.
Solche freiwilligen Sensibilisierungsmassnahmen ersetzen keine gründliche Ausbildung. Handlungsbedarf ist mehr als angezeigt. Wir fordern die Verantwortlichen dazu auf.
Wie sich die jungen Lokführer nach dem Schreiben fühlen, kann sich jeder selber überlegen. Dass die Leitung sofort wieder alle Verantwortung ablegt und den jungen Kollegen anlastet, ist eine bekannte Vorgehensweise.
Wir fordern die Verantwortlichen auf, die Ausbildung endlich merklich zu verlängern, damit die jungen Berufskollegen mehr Erfahrungen im Betrieb sammeln können, bevor sie alleine unterwegs sind. Sollte, wie von SBB P angekündigt, Lokpersonal an andere Bahnen ver- und ausgeliehen werden, so dürfte dies wohl an den Qualitätsanforderungen der anderen Bahnen scheitern.

Allgemeine Probleme mit Sicherheit
BLS: In den ersten Monaten des Jahres 2018 gab es mehr Unregelmässigkeiten als im ganzen Jahr 2017.
SBB Cargo: Von Dezember 2017 bis Februar 2018 gab es 12 Signalfälle. Das sind jetzt schon mehr als im ganzen Jahr 2016.

SBB Personenverkehr: Im ersten Quartal 2018 gab es mehr als doppelt so viele überfahrene Hauptsignale und Rangiersignale wie im ersten Quartal 2016.

Wohlgemerkt gibt es viel mehr unsichere Handlungen und erst im schlechtesten Fall kommt es zu einem Signalfall und einer Unregelmässigkeit. Das Gefahrenpotenzial ist trotz massiv mehr Sicherheitseinrichtungen offenbar sehr gross.
Aktuell wurde bekannt, dass ein Lokführer in Genf Flughafen, wo man nur in eine Richtung und ausschliesslich nach Genf fahren kann, auf der falschen Seite eingeschaltet hat und losgefahren ist. Weitere, höchst bedenkliche Vorfälle sind uns bekannt.

ETCS Level 2

Zwangsbremsungen im ETCS Level 2. *Technikgruppe VSLF*

Seit Anfang Frühling haben sich die Meldungen verdichtet, dass im ETCS Level 2 beim Erreichen der Bremseinsatzkurve keine Systembremsung (SB) mehr erfolgt, sondern direkt eine Zwangsbremsung. Niemand konnte sich erklären, warum dies so ist.
Problem: Im Gegensatz zur Systembremsung, welche die Hauptleitung auf 3,5 bar absenkt und wieder auf 5 bar füllt, entleert die Zwangsbremsung analog einer Schnellbremsung die Hauptleitung und lässt sich bis zum Stillstand nicht mehr lösen.Die Folge ist, dass man «abhockt», mit dem Gefährdungspotenzial, unsere Reisenden zu verletzen, und grossem Materialverschleiss. Güterzüge brauchen, neben der Gefahr, dass sie geteilt werden, bis zu mehrere Minuten, um komplett zu lösen, und viel Zeit und Energie, um wieder in Fahrt zu kommen.
Warum gab es direkt Zwangsbremsungen im ETCS Level 2? Die Infrastruktur hat ETCS umprogrammiert. Wir vermuten, der Grund war die Verzweiflung über die verlorenen Kapazitäten im ETCS Level 2, was durch «schärfere» Bremseinsatzkurven etwas gelindert werden soll. Die Massnahme, natürlich ohne Information an das Fahrpersonal, war derart negativ, dass sie aktuell aufgehoben wurde.
Was bleibt, sind verbrauchtes Material, verschwendete Energie, verunsichertes Personal und die Logik, dass die Lokführer jetzt auf Geschwindigkeitsschwellen hin noch früher zu verzögern beginnen, womit noch mehr Trassen verloren gehen. Ausserdem gab es vermehrt Probleme mit den revidieren Re 460, die durch massive Odometrie-Probleme auffielen. So gab es Geschwindigkeitsdifferenzen von bis zu 40 km/h zwischen der gefahrenen und der gemessenen Geschwindigkeit, was natürlich zu zusätzlichen Zwangsbremsungen im ETCS Level 2 führte.
Das mangelnde Wissen über die Zugführung wird immer teurer und es werden oft nur Verschlechterungen erreicht.

SBB Cargo

Wenig erfreulich sind die geplanten Entscheide bei SBB Cargo. *Martin Geiger, Vorstand VSLF*

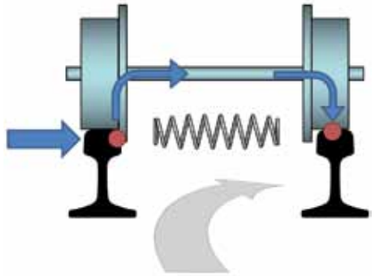
Das «Leitverfahren Reorganisation» wird zu unserem Bedauern so vollzogen wie geplant, da der Abbau vom Verwaltungsrat genehmigt wurde. Dass interne Informationen durch eine Partei der Verhandlungsgemeinschaft an die Öffentlichkeit gelangt sind, war ein politischer Schachzug, der wohl auch keine grossen Änderungen bewirkt. Wir sind in Gesprächen mit der Leitung und HR von SBB Cargo, um die Abbaupläne so human wie möglich zu halten.
Wir stellen fest, dass keine klare Linie erkennbar ist. Offenbar wird eine Lösung in Anlehnung an SBB Cargo International gesucht, mit dem Einbezug von externen Transportplayern und einer externen Person im Verwaltungsrat. Dies hätte sicher einen Einfluss auf das Verhältnis zum Mutterhaus und nicht zuletzt auf den GAV. All dem nicht genug, will SBB Cargo jetzt während der laufenden GAV-Verhandlungen auch noch über eine neue BAR Lokpersonal verhandeln. Wir haben dem zugestimmt, hören uns vorerst die Wünsche der SBB an. Die Daten wurden auf Mitte Mai festgelegt.

Dass wir aktuell den GAV SBB und SBB Cargo gemeinsam aushandeln, kann als gutes Zeichen gedeutet werden. Für die Sozialpartner ist der Einfluss bei solchen grundlegenden Unternehmensentscheiden begrenzt. Tatsache ist, dass im Güterverkehr allgemein grosse Veränderungen stattgefunden haben und stattfinden. Der VSLF wird seine Verantwortung wahrnehmen und auf gute Lösungen hinarbeiten.

Der Pilot des Einteilungsystems CAROS wurde in Basel gestartet und wir sind zuversichtlich, ein Debakel analog Personenverkehr mit Sopre zu umgehen. Nach einer so langen Einführungsphase erstaunt es aber immer wieder, wie wenig wirklich funktioniert.

Schienenschmieranlage

Schienenschmieranlage in Luzern. *Raoul Müller, Präsident Sektion Luzern*



Nach Bahnhöfen wie Stadelhofen, Zürich Flughafen oder Zug ist nun auch die Einfahrt in den Bahnhof Luzern zu der zweifelhaften Ehre einer Schienenschmieranlage gekommen. Neu ist hier allerdings, dass dies die erste Anlage vor einem Kopfbahnhof ist. Jedem, der bereits einmal in einem Bahnhof gehalten hat, in dem Fett auf die Schienen geschmiert wird, ist bewusst, dass sich dadurch die Adhäsion verringert, der Bremsweg verlängert und bei einer zügigen Einfahrt der Halteort ungewollt um einige Meter in Fahrrichtung verschiebt. In den erstgenannten Bahnhöfen sind lange Perrons vorhanden und die Halteorte relativ weit von den Ausfahrsignalen entfernt. In Luzern jedoch wird gegen einen Prellbock gehalten. Es bleibt die Hoffnung, dass sich hier niemand verbremst und im Falle einer Kollision das Fett an den Rädern zugunsten eines allfälligen betroffenen Führers ausgelegt wird. Immerhin darf hier noch gesagt werden, dass nach jahrzehntelangem Drängen nun endlich die Prellböcke vorschriftsmässig beleuchtet werden und das ZUB in fast allen Gleisen richtig programmiert ist.
Versuche unsererseits zur Verhinderung blieben unerhört und im Laufe des letzten Winters wurde die Schmieranlage ohne Verständigung des Lokpersonals in Betrieb genommen. Grund dafür dürfte wohl einmal mehr Druck aus der Politik sein, die Anwohner an Bahngleisen, die definitiv weniger lang vor Ort sind als die Bahn selbst, vor Lärm zu schützen. Ob eine Schienenschmieranlage, die mit Messungen durch äusserst sensible Mikrofone gerechtfertigt wird, der richtige Weg dorthin ist, ist nochmals eine andere Diskussion. Objektiv betrachtet ist eine Reduktion des Lärms nämlich nicht wahrnehmbar. Lediglich das sichere Gefühl beim Halt ist unwiderlegbar verloren gegangen.

Gefährliche Nachtdienste am Genferseebogen

In den letzten Jahren ist das Verkehrsaufkommen in der Genferseeregion stark angewachsen. Die Nachtzüge an den Wochenenden machen da keine Ausnahme. Bei diesen Zügen handelt es sich um Regional- und RegioExpresszüge, bei welchen das Zugpersonal vor einigen Jahren gestrichen wurde. *Matthieu Jotterand, Präsident section Genève*

Auf diesen mit Nachtschwärmern und einigen Reisenden, die es bereuen, für ihre Ferien einen so spät in Genf landenden Flug gebucht zu haben, gut besetzten Zügen ist der Lokführer der einzige Vertreter der Bahnunternehmung an Bord. Die sporadisch anwesenden Billettkontrolleure haben den Zug bereits zu früherer Stunde verlassen (und man kann sie gut verstehen!). Schwerpunktkontrollen sind derart selten, dass viele Leute die Nachtzüge «Gratiszüge» nennen!
Das Sicherheitspersonal (Transportpolizei, Securitrans) ist besonders in den sensiblen Zeiten so gut wie unsichtbar.
In anderen Regionen der Schweiz, wo von den kantonalen Verbunden meist auch ein Nachtzuschlag erhoben wird, finden regelmässig Kontrollen statt. Ganz anders im Westen. Hier hat sich die Kontrollfrequenz von «sporadisch» zu «inexistent» verschoben. Die regelmässigen oder Gelegenheits-Strolche rund um den Genfersee sind nicht so dumm, wie ihr Verhalten erahnen liesse. Sie wissen genau, dass sie eine praktisch totale Narrenfreiheit geniessen, welche sie für Feuerlöscherschlachten oder andere Vandalenakte nutzen. Trauriger Höhepunkt solcher Aktivitäten war ein Brand in einem 1.-Klasse-Abteil in einem RABe 511. Dagegen wirken andere Unarten wie Erbrechen, Sitze aufschlitzen oder Schmierereien fast schon harmlos.
Das Lokpersonal kocht vor Wut. Verständlich, denn das Ausführen von Sicherheitskontrollen in einem «Zoo» ist alles andere als optimal. Die rote Linie wird aber ganz klar überschritten, wenn die psychische oder physische Integrität des Personals bedroht ist. Dies ist völlig inakzeptabel, ist aber in den letzten Jahren mehrmals vorgekommen. Der VSLF ist über Fälle von Tätlichkeiten, Morddrohungen oder körperlicher Aggression informiert. Wirkungsvolle Massnahmen dagegen wurden nicht ergriffen, nein, schlimmer noch, die Vorgesetzten liessen mehrmals verlauten, die Schuld liege bei den betroffenen Lokführern!
Im Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr lässt sich die Transportpolizei nie in den Regional- oder RegioExpresszügen blicken. Stattdessen ist sie in corpore für die Genfer Transportbetriebe «tpg» im Einsatz.
Fragt man bei der zuständigen Direktionsstelle der Transportpolizei nach, wo die Sicherheitsleute sind, heisst es, aus «strategischen Gründen» würden diesbezüglich keine Auskünfte erteilt.
So muss man sich auf Feststellungen stützen, die, würde man sie statistisch untermauern, im Laufe der Jahre zu Tatsachen geworden sind. Das Sicherheitspersonal der TPO sieht man regelmässig am Steuer einer quasi vollständigen BMW-Kollektion in den Farben der Transportpolizei, und das an allen Ecken des Kantons Genf, solange sich kein Zug in unmittelbarer Nähe befindet. Gleichzeitig sind die Züge unbewacht und verlassen.
Die Sozialpartner haben diese Zustände immer wieder angeprangert. Als Antwort hiess es, die Anzahl der ESQ-Meldungen zu diesem Thema sei zu gering. ESQ-Meldungen werden in der Tat durch das Lokpersonal nicht mehr systematisch eingegeben, da der Effekt solcher Meldungen als praktisch vernachlässigbar empfunden wird. Was bringt es, eine Meldung über die missbräuchliche Verwendung der Feuerlöscher zu schreiben, wenn nicht mal die Videoaufzeichnungen ausgelesen werden und auch sonst absolut nichts passiert? Grosszügig über Probleme hinwegsehen und deren Existenz leugnen, das scheint die Strategie der SBB und der öffentlichen Hand zu sein. Ausbaden muss es das Personal vor Ort.

Die SBB versucht ihre Transportpolizei kostendeckend zu machen. Das Problem ist, dass das weder möglich noch wünschenswert ist. Sicherheit kostet etwas. Es ist nicht akzeptabel, dass die SBB zwar an den Wochenenden Fahrleistungen anbietet, das Personal und die Passagiere aber einfach ihrem Schicksal überlässt, oder dass an den Wochentagen die Kontrollen bereits um 10 Uhr morgens beendet sind.
Im Prinzip sollte es selbstverständlich sein, doch rund um das Genferseebecken trifft das nicht zu: Die Mitarbeitenden haben das Recht auf korrekte Arbeitsbedingungen. Dies beinhaltet auch den Schutz vor der Verletzung der physischen Integrität.

Eine rasche Lösung ist zwingend herbeizuführen! Andernfalls muss sich das Lokpersonal überlegen, aus Sicherheitsgründen den Zug stehen zu lassen. Es wäre bedauernswert, wenn es dazu käme, und wir fordern die SBB dringend auf, endlich eine geeignete Lösung anzubieten.

5 Stunden Lenkzeit

Ein junger SBB-Lokführer erhält aus heiterem Himmel eine Kündigungsandrohung. Auslösender Fall war, dass er nach fünf Stunden Arbeitszeit den Zug nicht mehr weiterführte, um nicht das Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (AZG) zu verletzen.
Hubert Giger, Präsident VSLF

Der Fall zeigt grundsätzlich Führungsdefizite, den grassierenden Mangel an Objektivität und an einem letzten Mass an Verhältnismässigkeit.
An einem Mittag war wieder einmal eine Störung an der Bahnanlage, also eine Stellwerkstörung. Zum Zeitpunkt, als der junge LF Arbeitsbeginn hatte, wurde die Störung als behoben gemeldet. Trotzdem herrschte natürlich noch Chaos bei den Zügen und seine erste Leistung (Zug) fiel aus. Nach langen Abklärungen wurde ihm aufgetragen, den nächsten Taktzug in ca. 30 Minuten zu führen, der mit einer durchgehenden Arbeitszeit zurück zum Depot 5 Stunden und 3 Minuten dauerte. Da somit die Arbeitszeit mit Warten auf den Zug seit Arbeitsbeginn total 6 Stunden und 3 Minuten ergeben hätte, wurde in der ersten Stunde eine Pause eingeteilt.
Als auf der Rückfahrt wegen eines anderen Zuges eine Verzögerung auftrat, meldete sich der Lokführer und bestand darauf, dass er die durchgehende Arbeitszeit von fünf Stunden nicht überschreiten dürfe, und beendete folglich die Fahrt in einem Bahnhof unterwegs.
Entgegen anderen Fällen, die schöne Zeitungsartikel und lobende Worte der Unternehmung brachten, erhielt er eine Kündigungsandrohung.
Nach AZG-Verordnung darf die ununterbrochene Arbeitszeit fünf Stunden nicht überschreiten. Jedoch kann einmal zwischen zwei dienstfreien Tagen die maximale ununterbrochene Arbeitszeit um bis zu zehn Minuten überschritten werden. Zumal bei einer Betriebsstörung, z.B. wegen eines anderen Zuges, über die 5 Stunden und 10 Minuten gefahren werden darf. Ob der Kollege den Zug am richtigen Ort stehen gelassen hat, ob er die richtigen Stellen rechtzeitig informiert hat, ob er von der Regel «5 Stunden plus 10 Minuten» hätte wissen müssen und ob eine Türstörung an einem anderen Zug Grund genug ist, die Erleichterungen im AZG in Anspruch zu nehmen, ist schwer zu beantworten.
Dass im betroffenen Intercity viele Reisende sassen, die grosse Unannehmlichkeiten hatten, unterstreicht die grosse Belastung auf dem jungen Lokführer, der nach bestem Wissen und Gewissen (und entsprechenden seiner Schulung zum AZG und den Unterlagen des Arbeitgebers) auf der Fahrt einen Entscheid getroffen hat. Selbst wenn dieser Entscheid nicht richtig war, rechtfertigt das eine Kündigungsandrohung? Werden alle Fehlentscheide mit einer Kündigungsandrohung geahndet? Oder kommt es auf die Anzahl betroffener Kunden an? Was ist mit den betroffenen Kunden wegen Zugausfällen dank Sopre?
Sollte die Unternehmung den jungen Lokführer belehrend darauf aufmerksam machen, dass der Entscheid falsch war, gäbe es Mittel dazu, wie zum Beispiel eine schriftliche Weisung. Dies wäre eine der Grundlagen für eine Kündigungsandrohung im Wiederholungsfall. Das wäre nachvollziehbar.

Was geschah mit dem Kollegen?
Tatsache ist, dass er effektiv sechs Stunden am Stück gearbeitet hat. Ohne Betriebsstörung. Dies wurde ihm von der Ressourcenplanung so eingegeben. Wir hatten Überlegungen angestellt, Strafanzeige gegen die Ressourcenplanung einzureichen.
In der Kündigungsandrohung wurden als Begründung neben dem Fall des IC noch andere Punkte aufgeführt:
- «Themen bezüglich Verhalten»
- Fehlen zweier Unterlagen nur elektronisch statt in Papierform (SBB ZF propagiert den papierlosen Führerstand)
- das fehlende Tragen der Berufskleider (Abschaffung der Tragpflicht wurde einen Monat vorher beschlossen)
- «einige» ZUB-Zwangsbremsungen, eine soll einen Signalfall verhindert haben.

Für alle diese zusätzlich zusammengesammelten Punkte gab es keine Zielvereinbarung oder Weisung gegenüber dem LF.
Dass aus diesen Vorkommnis eine Kündigungsandrohung resultiert, ist unverhältnismässig, falsch und willkürlich, da die «Ereignisse» keinen Bezug zueinander haben und deshalb nicht addiert werden können und sollten.
- Bei zu vielen sicherheitsrelevanten ZUB-Zwangsbremsungen sind Entscheide zusammen mit den Prüfungsexperten angezeigt. (In Anbetracht der vielen Signalfälle müssten wohl alle jungen Lokführer «überprüft» werden oder endlich die offensichtlichen Mängel in der Ausbildung als Ursache beseitigt werden.)
- Verhalten und Berufskleider sind Führungsaufgaben.
- Der Fall mit dem IC war ein bewusster Entscheid, nicht gegen, sondern für den Arbeitgeber.

Mit unserer Unterstützung strengte der Lokführer ein SBB-internes Einspracheverfahren an, das bei Kündigungsandrohungen endgültig entscheidet. Über zwei Monate nach der Sitzung erhielten wir die summarische Begründung zur Abweisung der Einsprache. Darin sind neue Begründungen aufgeführt, die vorher nie erwähnt und vorgelegt wurden und zu denen auch keine Stellung genommen werden konnte. (Bsp.: «zu spät gebremst – Verspätung» [?]).
Aus meiner Sicht wurde eine gesamtheitliche Beurteilung des Vorfalls, der Motivation und der Überlegungen zum Entscheid einerseits und des Verhaltens und der Leistung des Lokführers andererseits nicht angestrebt. Zusätzlich glaubte ich zu spüren, dass es ums Prinzip ging, den Entscheid nicht zu korrigieren. Der letzte Rest von Respekt stand wohl auf dem Spiel.
Dass der Vater des Lokführers bereits nach einem Eisenbahnunglück von den Behörden genauestens auf die Einhaltung aller Aspekte des AZG/AZGV überprüft worden war, war für ihn der Anlass, sich und der Firma in diesem Bereich nichts zuschulden kommen zu lassen. Diese seine Motivation oder dieser sein Grundsatz wurde beim Entscheid in keiner Form gewürdigt.

Schlussfolgerung:
Eine Kündigungsandrohung gegenüber einem jungen Lokführer, der auch im Interesse der Unternehmung und gegenüber unseren Kunden auf die Einhaltung eines Bundesgesetzes bestand, ist befremdend und hoffentlich nur auf persönliche Ressentiments zurückzuführen.
Da die Kündigungsandrohung bald ausläuft, haben wir auf langwierige rechtliche Schritte verzichtet. Die Sicht und das Ziel der Unternehmung, dass nicht einfach Züge stehen gelassen werden, ist verständlich. Dem jungen Kollegen dies als willentliche Schädigung des Arbeitgebers zu unterstellen, ist nach meiner Einschätzung bösartig.

Lösung:
Wir haben uns der Thematik der ununterbrochenen Arbeitszeit angenommen und mit den Verantwortlichen von SBB P Ressourcenplanung RP einen Austausch aufgenommen. Als Beispiel wurden u.a. die Leistungen Genève–St. Gallen angeschaut, die oft zu Problemen mit der durchgehenden Arbeitszeit führen.
Die von SBB P ZF RP erlassenen Vorgaben beziehen sich grundsätzlich auf die Arbeitszeit in Bezug auf die BAR-Regelungen. So wird der LF gefragt, ob er im Störungsfall bereit ist, über die geplanten 4,5 Stunden Lenkzeit zu fahren. RP kennt die Zugsverspätungen und sollte von sich aus aktiv werden und den LF kontaktieren oder Ablösungen organisieren.
Der Lokführer soll sich auf die sichere Zugführung konzentrieren und wenn, dann im Stillstand das Vorgehen mit RP besprechen.

Zum allgemeinen Vorgehen bezüglich der durchgehenden Arbeitszeit im Normalbetrieb und im Störungsfall nach AZG und AZGV haben wir eine neue Empfehlung an das Lokpersonal als PDF zum Herunterladen erstellt.

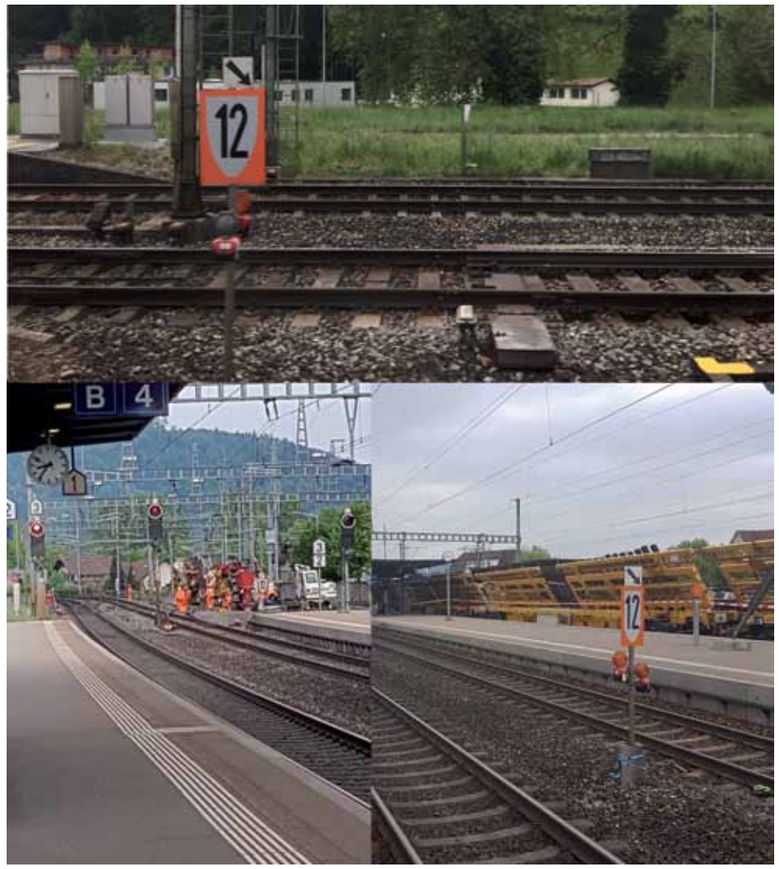
Siehe: www.vslf.com
> DIENSTE > Empfehlungen > Arbeitszeit

Schnellfahrstelle

Vorbereitete Langsamfahrstelle in Turgi, noch abgedreht. Langsam 120 km/h. Leider ist der gesamte Bahnhof 110 km/h. Die angrenzenden Linien sind max. 110 km/h oder weniger.
Technikgruppe VSLF

Meldungen an Vorgesetzte haben nichts bewirkt, das System ist mittlerweile zu träge, um sicherheitsrelevante Meldungen innert ein paar Tagen zu korrigieren.
Am 17.5. erreichte uns die folgende Erklärung der entsprechenden Fachstelle:

Guten Tag zusammen
Ich beziehe mich auf die Signalisation der Langsamfahrstelle in Turgi.
Im Gleis 3 wurde zuerst die Geschwindigkeit 120 km/h signalisiert, was unserseits auf falsche Grundlagen zurückzuführen ist. Diese Geschwindigkeit wurde aus dem Lauberplan entnommen, was falsch ist. Nach Eingang einer Meldung, dass dies falsch signalisiert sei, wurde die Korrektur rasch vorgenommen und die Geschwindigkeit auf 110 km/h signalisiert. Diese wurde dann aus dem RADN entnommen. Zukünftig wird dies immer aus dem RADN erfolgen. Die Mitarbeitenden werden dementsprechend sensibilisiert.
Warum ist das Gleis 3 überhaupt mit 110 km/h signalisiert? Dies aus folgendem Grund.
Da eine Fahrt über die Weiche 24 in die Baustelle möglich ist, muss das Gleis 3 mit einem Vorsignal signalisiert werden. Da die Ablenkung allerdings nur mit 60 km/h befahren werden kann, haben wir entschieden eine fahrzeitoptimierte und energiesparende Variante zu wählen. Bei dieser Signalisation muss somit kein Zug unnötig abbremsen, der die Baustelle nicht abfährt. Falls die Fahrstrasse über die Baustelle geht, wird dies dem Lokführer am entsprechenden Signal angezeigt (60 km/h). In der Baustelle selbst besteht keinerlei Gefahr oder die Möglichkeit über 80 km/h zu beschleunigen. Wir versuchen die Auswirkungen auf benachbarte Gleise im Bereich einer Langsamfahrstelle so gering wie möglich zu halten.
Bei weiteren Fragen stehe ich euch gerne zur Verfügung.
Freundliche Grüsse
X, Fachvertreter Langsamfahrstellen



Gefährliches Rangieren

Auszüge aus dem Artikel «Gefährliches Rangieren» im Tages-Anzeiger vom 22.6.2018. *Von Walter Jäggi*

Unfälle und Beinaheunfälle sind bei der Bahn selten. Beim Rangieren allerdings gibt es auffallend viele Zwischenfälle. Das Bundesamt für Verkehr hat den Auftrag, Lösungen zu finden. Walter Jäggi Die landläufige Ansicht ist die: Die Bahn ist sicher, denn wenn ein Zug ein rotes Signal überfährt, stoppt ihn das Sicherheitssystem automatisch. Das trifft zwar zu, doch es gibt Ausnahmen.

Bei Rangierfahrten kann ein Zug ein geschlossenes Signal überfahren, ohne dass ein automatisches System eingreift. Wie die Berichte der Sicherheitsuntersuchungsstelle (Sust) zeigen, sind Rangierzwischenfälle nicht selten. Die Sust hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) deshalb aufgefordert, Möglichkeiten zu prüfen, wie die Sicherheit beim Rangieren verbessert werden könnte. Rangierunfälle sind für die Arbeiter gefährlich, gehen aber meistens glimpflich aus. Fahrgäste sind kaum in Gefahr, wenn es auf einem Abstellgleis kracht.

Auch der Sachschaden hält sich in der Regel in Grenzen. Rangierunfälle können aber den Betrieb eines Bahnhofs erheblich stören. Zehntausende von Fahrgästen sind dann betroffen, wie jüngst in Winterthur, früher in Luzern oder in Bern. Rangierfehler können sich direkt auf den Zugverkehr auswirken und bilden eine latente Gefahr. Die Zugsicherung, die überwacht, dass Signale respektiert werden, hat im Rangierbetrieb Grenzen.

Jede Lokomotive ist in der Lage, ausnahmsweise auch über ein rotes Signal zu fahren. Die automatische Zugsicherung wirkt dann nicht. Für das Rangieren ist diese Fähigkeit erforderlich - genaue Regeln und die persönliche Verantwortung der Beteiligten müssen für die Sicherheit garantieren. Personal überwacht Tempo Viele Rangiersignale, sogenannte Zwergsignale, und Rangierloks werden nicht durch die automatische Zugsicherung gesteuert. Die Geschwindigkeit eines Rangierzugs muss vom Personal überwacht werden.

Ein sogenannter Rangierleiter, der bei jedem Wind und jedem Wetter oftmals im Freien auf einer Plattform oder einem Trittbrett stehen muss, gibt dem Lokführer entsprechende Anweisungen, wenn dieser keine Sicht auf das Gleis hat. Der Rangierleiter muss die Signale und Weichen beobachten und sofort reagieren, wenn sich der Rangierzug nicht auf das richtige Gleis zubewegt oder zu schnell rollt. Routine, wie sie im Fahrplanbetrieb einer Bahn Alltag ist, kann zur akuten Gefahr werden. In einer Septembernacht sollte ein Bauzug von Glattbrugg nach Opfikon verschoben werden. Der Lokomotivführer bemerkte ein geschlossenes Signal zu spät und brachte den Zug gerade noch knapp zum Stehen - eine Handbreit neben einem durchfahrenden S-Bahn-Zug.

Entstanden war die gefährliche Situation, weil der Lokführer den gleichen Fahrauftrag schon in den Nächten zuvor ausgeführt hatte - und da war das Signal stets offen gewesen. Eine «falsche Erwartungshaltung» ist nach den Sust-Ermittlungen in vielen ähnlichen Fällen die Ursache für einen Zwischenfall. Wenn Lokführer oder Rangierleiter annehmen, die Signale und Weichen seien gestellt wie gewohnt, riskieren sie, in eine Falle zu laufen. Unfälle durch Verwechslung Manchmal sind auch simple Verwechslungen Schuld an einer Beinahekollision oder an einem Unfall. Abstellgleise haben Bezeichnungen aus Buchstaben-Zahlen-Kombinationen.

Oft müssen mehrere der Reihe nach angefahren werden. Bringt der Rangierleiter, der vor Ort die Abläufe überwacht, die Reihenfolge durcheinander, bestellt er

bei der Fahrdienstleitung einen falschen Fahrweg. Dann werden die Weichen so gestellt, dass der Zug beispielsweise in ein Gleis fährt, in dem bereits ein Zug steht. Die Fahrdienstleiterin in der Zentrale sieht zwar auf dem Bildschirm, dass der Zug auf ein besetztes Gleis zusteuert. Sie hat aber keine Information, ob dort ein Zug oder vielleicht auch nur ein einzelner Wagen steht.

Wie gut der Rangierbereich im Stellwerk technisch abgesichert ist, hängt vom Ausbau des Bahnhofs ab; es gibt grosse Unterschiede. In grossen Bahnhöfen gibt es zahlreiche Abstellgleise, auf denen die Züge zwischen den Verkehrsspitzen Pause machen oder nach Bedarf neu zusammengestellt werden. Die Zufahrt zu mehreren Gleisen wird oft durch ein einzelnes Zwergsignal geregelt. Auf welches der anschliessenden Gleise der Zug gelenkt wird, muss entweder der Rangierleiter oder der Lokführer durch Beobachtung feststellen. Bei Dunkelheit oder Schnee kann es schwierig sein, die Stellung der Weichen zu erkennen.

Auch Missverständnisse am Funk sind gefährlich, die Sprechregeln sind zwar festgelegt, werden aber nicht immer exakt eingehalten. Wie auch die Sust festhält, besteht zudem oft grosser Zeitdruck. Der Durchgangsverkehr soll durch lokale Rangierarbeiten möglichst nicht verzögert werden, also bemüht sich das Rangierpersonal, schnell zu arbeiten. Wenn dann in der Eile etwas nicht nach Plan verläuft, spitzt sich die Situation unter Umständen rasch zu. Ein Rangierbegleiter steuert einen Güterzug.

Für die SBB besteht kein «systematisches Problem» «In den letzten Jahren haben wir festgestellt, dass sich auf dem Eisenbahnnetz relativ viele Rangierunfälle ereignen, die vielfach auf nicht eintretende Erwartungen des Rangierpersonals zurückzuführen sind», sagt Christoph Küpper, Bereichsleiter bei der Sicherheitsuntersuchungsstelle (Sust). Die Sust hat deshalb eine sogenannte Sicherheitsempfehlung an das Bundesamt für Verkehr (BAV) gerichtet. Darin werden vor allem Fragen aufgeworfen, die das BAV beantworten soll. So interessiert sich die Sust etwa dafür, wie sich die in den letzten Jahren erfolgte Zentralisierung des Stellwerkbetriebs auf den Rangierbetrieb ausgewirkt habe. Und sie möchte wissen, wie ein Sicherheitssystem beschaffen sein müsste, das im Rangierdienst ähnlich wirkt wie die automatisierte Zugsicherung im Personenverkehr.

Die Antworten des BAV liegen noch nicht vor. Die Stellungnahme benötige «sorgfältige Abklärungen», sagt BAV-Sprecher Gregor Saladin. «Sie wird voraussichtlich im August definitiv erarbeitet sein.» Das Ergebnis wird insbesondere auch beim Hauptadressaten mit Interesse erwartet. Man begrüsse es, dass das BAV eine Studie erstelle, sagt Reto Schärli, Mediensprecher der SBB.

https://www.tagesanzeiger.ch/wissen/technik/gefaehrliches-rangieren/story/12823895

NEWSLETTER VSLF

VSLF Nr. 564, 18. Juni 2018 DR/SG

SBB / SBB Cargo GAV Verhandlungen

Die Verhandlungen zur Weiterentwicklung des sechsten GAV SBB und SBB Cargo wurden bis Ende September 2018 verlängert.

Als Verhandlungspartner setzt sich der VSLF für einen attraktiven GAV ein. Wir sind der Überzeugung, dass dies eine Grundvoraussetzung für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der SBB ist.

Wir sind zuversichtlich, dass wir im Dialog konstruktive Lösungen finden werden, auch wenn unsere Positionen zuweilen weit auseinander liegen.

Nachfolgend unsere Haltung zu diversen Themen:

Regionalzulage: Wir sehen keinen Handlungsbedarf in einer Änderung der bestehenden Regelungen; zumal der Bund als Eigner der SBB dieselben Regelungen anwendet.
Ausserdem hat die SBB an den GAV Verhandlungen 2007 die Notwendigkeit der Regionalzulage beim Wechsel von der Ortszulage perfekt beschrieben. Diese Argumente gelten auch heute noch.

Garantien: Die Lohngarantien aus dem ToCo-Lohnsystem 2011 und aus älteren Abfederungen laufen grundsätzlich mit dem laufenden GAV aus. Die SBB möchten die Garantien plafonieren und das Geld für den Aufstieg einsetzen. Wir sehen kein grundsätzliches No Go, sofern wir eine für alle verträgliche Lösung finden.

Treueprämie: Einerseits geht es um den Geldbetrag und die Kadenz des Bezugs: da in der heutigen Zeit die wenigsten Mitarbeiter 40 Jahre bei den SBB bleiben, sehen wir keinen Handlungsbedarf.
Andererseits geht es um die Art des Bezugs; also Zeit oder Geld: Die SBB werden – gerade in unserem Beruf – zunehmend konfrontiert mit den Resultaten ihrer Schneepflug-Politik. Die Kumulation von den verschiedenen Zeitkonti die jahrelang auch wegen Unterbestand gefüllt wurden führt irgendwann zwangsläufig zum Kollaps, wenn alle Mitarbeiter ihre Guthaben im gleichen Zeitraum beziehen möchten.
Wir bieten hier gerne Hand zu nachhaltigen Lösungen, sind aber nicht bereit, nur die Symptome zu bekämpfen. Zudem können mit Zeitbezügen der Treueprämien auch personelle Spitzen bei Überbestand gebrochen werden.

Alle Zulagen PK-versichern: Eine Eingabe des VSLF. Wir sind auf gutem Weg.

Zulagen und Tagespauschalen für das Lokpersonal in Ausbildung analog Lokpersonal: Wir fordern eine Gleichbehandlung.

Tagespauschale fahrendes Personal reduzieren: Wir sehen keinen Handlungsbedarf.

Ferienansprüche reduzieren: Die hausgemachte Problematik des kumulierenden Zeitbezugs wird so auf den Mitarbeiter abgeschoben. Wir sind der Meinung, dass die zusätzliche Ferienwoche für über 60-jährige ihrem Anspruch gerecht wird.

BARs anpassen: Bei Cargo sind wir auf gutem Weg.

Annahmeverzug / Zeitmanagement / Zeitabrechnung mit neuen Planungsprogrammen (Rundungsregeln): Das unternehmerische Risiko und die Kosten für unzulängliche Planungstools dürfen nicht auf die Mitarbeiter überwälzt werden. Wir erwarten verbindliche Planungen und korrekte Berechnungen der Arbeitszeit, die entscheidend sind für die Flexibilität sowie für die Gesundheit der Mitarbeiter, und damit auch für die Wettbewerbsfähigkeit der SBB.

Nachvollzug AZG-Revision: Wir sind der Meinung, dass die Einsparungen durch die neuen Regelungen vollumfänglich bei den in Touren arbeitenden Mitarbeitern kompensiert werden sollen.

Flexa überprüfen: Der Flexa-Vertrag läuft Ende 2019 aus. Um Flexa zu sichern, sind wir bereit, über Lösungen betreffend Bezug zu diskutieren. Ansonsten laufen wir Gefahr, dass für den Erhalt des Betriebes Ferienbänder gekürzt werden müssen oder das System Flexa aufgekündigt wird.

Mindestarbeitszeit reduzieren: Wir sehen kein Entgegenkommen auf pauschaler Basis. Vor allem nicht im Zusammenhang mit der Aufhebung des Anspruches auf Arbeitsfreie Tage (115). Dies öffnet Tür und Tor zum Missbrauch, Planungsfehler auf die Mitarbeiter zu überwälzen.

Arbeitsfreie Tage: siehe > Mindestarbeitszeit. Zudem generieren weniger garantierte arbeitsfreie Tage keine besseren Rotationen oder bessere Produktivität, im Gegenteil.

Ausserdem behandeln wir eine Fülle von weiteren Themen wie z.B. Arbeitsmarktfähigkeit und Gesundheit, Förderung und Entwicklung der Mitarbeitenden, Recht auf Nichterreichbarkeit in der Freizeit, Datenschutz etc.

Weiteres
Wir wurden von vielen Mitgliedern angefragt, ob der VSLF an den Protestaktionen zur Verteidigung des GAV offiziell teilnehmen wird.
Wir werden nicht, da wir momentan keinen Mehrwert und keine Notwendigkeit in solchen Aktionen sehen. Aber selbstverständlich ist es jedem Mitglied freigestellt, sich daran zu beteiligen.

Der VSLF fokussiert sich weiterhin auf gute Lösungen in den Verhandlungen, wo die Entscheidungen getroffen werden.

Sollten sich aus den Verhandlungen gravierende Veränderungen abzeichnen, werden wir euch gemäss den statutarischen Möglichkeiten (Delegiertenversammlung etc.) konsultieren um die Entscheidungen zusammen zu treffen.

Herzlichen Dank für euer Vertrauen.

Die SBB-GAV Delegation VSLF
Daniel Ruf & Stephan Gut

Interview SmartRail 4.0

Das Interview mit Yves Zischek und Ivo Abrach vom 21.3.2017 wurde mündlich geführt von Markus Leutwyler

Markus: Was ist SmartRail 4.0? Und warum heisst es so?
Yves: Der Name 4.0 stammt aus der Industrie 4.0. Die vierte Generation umfasst die Digitalisierung und bringt komplett neue Elemente in die Industrie. Ursprünglich nannten wir das Projekt Bahn 4.0 doch das klang irgendwie noch zu wenig sexy, deshalb haben wir es SmartRail 4.0 getauft. Schliesslich verkauft der Name auch immer das Produkt.
SmartRail 4.0 lässt sich mit folgender Frage in eine Kurzformel bringen: «Wenn wir heute noch mal bei null anfangen könnten, wie würden wir die Eisenbahn aufbauen?» Dafür gibt es mehrere Gründe:
Erstens haben wir eine ETCS-Strategie. Ab 2025 sollen die Stellwerke durch ETCS Stellwerke ersetzt werden. Es dauert bis 2060, bis alles migriert ist. In dieser Übergangsphase wird es ein Patchwork geben: hier ein Stück dort ein Stück, und als Lokführer wirst du dauernd zwischen verschiedenen ETCS-Levels umschalten. Ein Levelwechsel kostet zwischen drei und fünf Millionen Franken. Das ist also nicht lohnenswert.
Der zweite Punkt ist: Ab 2025 müssen wir doppelt so viele Stellwerke pro Jahr migrieren wie heute aufgrund des Life Cycle. Einerseits wegen der alten Relais, die etwa 60 Jahre halten, andererseits geht es um die neuen elektronischen Stellwerke, die 30–40 Jahre halten. Die beiden Lebensdauern überlappen sich.
Dazu kommt noch ein praktischer Aspekt. Wir müssen die drei Systeme «RCS», «Iltis» und «Nets» ablösen.

Wir können nicht alle fünf Jahre sieben bis zwölf Milliarden ins Netz stecken.

Markus: Du hast die ETCS-Strategie erwähnt. Habe ich das richtig mitbekommen, dass die stückweise Umsetzung von ETCS mittlerweile etwas infrage gestellt wird?
Yves: Darauf komme ich gleich. Ich möchte aber zuerst noch Ivo fragen, was er unter SmartRail 4.0 versteht.
Ivo: Ich würde das gar nicht so detailliert beschreiben. Für mich ist es ein Programm, bei dem es darum geht, die Produktion der Bahnen an der neuen Welt der Digitalisierung auszurichten. Dabei ist ganz wichtig, dass SmartRail 4.0 nicht SBB-spezifisch ist, sondern mehrere EVUs (SOB, BLS, RhB, SBB, VöV) in der Schweiz mitwirken. Es geht darum, das System Eisenbahn für die Zukunft auszurichten, damit wir auch in 40 oder 50 Jahren Bahn fahren können. Die Systeme, die heute in Betrieb sind, wird es dann in dieser Art und Weise nicht mehr geben.
Yves: Wir wollen vom Fahrplan bis aufs Fahrzeug gewisse Automatisierungsschritte durchführen. Heute machen wir am Fahrplan relativ vieles manuell. Dann wird der Sollfahrplan vorgegeben und geht in den Betrieb. Wir wissen aber vom Tag eins an, dass der Fahrplan so gar nicht geschaltet werden kann. Nachher trifft es meistens den Lokführer draussen auf der Strecke. Den Letzten beissen die Hunde. Diese Kette möchten wir besser standardisieren und automatisieren.
Wir machen das nicht, weil wir einfach wahnsinnig Spass haben am Digitalisieren. Bei der Strasse gehen wir davon aus, dass die Kosten um rund 50 % gesenkt werden können. Im Gegensatz dazu steigt unser Systemkostenaufwand an. Wir können nicht alle fünf Jahre sieben bis zwölf Milliarden ins Netz stecken. Das führt zu sehr hohen Betriebskosten. Der Gotthard ist ein gutes Beispiel. Geniales Bauwerk! Aber allein der Unterhalt des Tunnels kostet im Jahr einen hohen zweistelligen Millionenbetrag. Das gilt auch für die Durchmesserlinie oder andere Bauwerke. Wir suchen Antworten, um das System günstiger zu machen.
Du hast vorhin ETCS angesprochen. ETCS wird nicht per se infrage gestellt. Mir ist auch bewusst, dass ETCS für viele Lokführer eine Qual ist, beispielsweise im Raum Lausanne. Aber das liegt nicht immer am ETCS. ETCS ist lediglich ein Mittel, um ein neues Sicherheitssystem scharf zu schalten, es ist vergleichbar mit einer Sprache, einem Kommunikationsmittel. So haben wir etwa mit ETCS L2 die Sicherheitsmassnahmen freiwillig sehr verstärkt und zusätzliche Reserven eingebaut, das führt für uns zu leichtem Kapazitätsverlust. Mir ist es wichtig zu analysieren, was ETCS ist und was rund um ETCS aufgebaut ist. Wir verbauen heute ein ETCS, das noch nicht industrialisiert bzw. standardisiert ist. Momentan ist es so, dass die Hardware mit ihrer Software fest ins Fahrzeug verschraubt wird. Jedes Update ist mit hohen Kosten verbunden. In der Luftfahrtindustrie läuft das anders. Dort existiert ein sicherer Rechner, die Software kann problemloser upgegradet werden. Man muss dazu nicht jedes Mal den Rechner ändern. Wir schauen, was in anderen Branchen intelligenter gelöst ist. AUTOSAR beispielsweise ist der Standard in der Automobilindustrie. Sie bekämpfen sich zwar aufs härteste, aber sie haben einen gemeinsamen Standard.

Markus: Ist SmartRail 4.0 europaweit vernetzt? Eigentlich sollte das Ganze doch auf einer europäischen Ebene laufen.
Yves: Bis jetzt haben wir uns in der Eisenbahnbranche in der Schweiz organisiert. Und ich glaube, das ist einmalig. Das haben wir innerhalb von weniger als neun Monaten geschafft. Nun sind wir daran, mit europäischen Bahnen Kooperationen zu suchen *[Anmerkung: inzwischen wurde eine Absichtserklärung mit der OeBB unterschrieben, weitere sollen folgen]*. Denn diese Bahnen kämpfen zum Teil noch viel stärker mit den gleichen Herausforderungen wie wir. Deutschland und Frankreich haben durch die Fernbusse massive Einbussen erlitten. Und alle sehen die grossen Schwierigkeiten, die sich ergeben, wenn so weitergefahren wird wie bis heute. Ich habe zwanzig Jahre in der Telekombranche gearbeitet. Für mich ist es nicht nachvollziehbar, dass der Giruno und der TwinDexx, zwei komplett neue Züge, weder physisch noch systemtechnisch zusammengekuppelt werden können, weil sie ein anderes Leitsystem haben.

Markus: Momentan kuppeln wir ja nicht mal die TwinDexx untereinander...
Yves: Das ist nicht etwa, weil Bombardier oder Stadler einen schlechten Job gemacht hätten. Es ist einfach in dieser Branche noch nicht üblich, mit gemeinsamen Standards zu arbeiten. Das möchten wir im grossen Stil ändern.

Markus: Wenn ich SmartRail 4.0 höre, denke ich primär ans Automatisieren. So ist es für mich in den Medien rübergekommen. Offenbar geht es aber in eine andere Richtung?
Yves: Standardisierung wäre das Wort! Automatisierung ist sicher auch ein Ziel davon, das ist klar. Viel wichtiger ist aber die Standardisierung. Andreas Meyer hat es einmal treffend gesagt: Wenn man einen dummen Prozess digitalisiert, hat man immer noch einen dummen Prozess.

Yves Zischek (l.): Gesamtprogrammleiter Branchenprogramm SmartRail 4.0 seit 1.1.2017. Seit 4.5 Jahren bei der SBB, früher Leiter Telekom.
Ivo Abrach (r.) Seit 1.3.2018 bei der SOB und SmartRail 4.0. Vertritt Programmstream ATO. Vorher 17 Jahre Telekom, Teile davon in der Bahnbranche.

Markus: Der Prozess ist dann wohl eher noch dümmer…
Yves: Aber er ist wenigstens digital! *(Beide lachen)*

Markus: Mich interessiert die Frage, was SmartRail 4.0 kostet und wer es finanziert.
Yves: Wir sind in einem offenen Gespräch mit dem Bund. Der Bund weiss, woran wir arbeiten. Und er sieht auch Nutzen, wenn wir versuchen, Technologien, die es draussen in der Industrie gibt, im Bahnbereich zu nutzen. Im Grundsatz wird SmartRail 4.0 durch die Leistungsvereinbarung vom Bund finanziert. Das betrifft die Aspekte, wo der Life Cycle betroffen ist. Infrastrukturbereiche sind abgeltungsberechtigt. Die bisher glasklare Trennlinie zwischen EVUs und Infrastruktur wird eventuell etwas verschoben.
Beispielsweise ist es so, dass wir heute für jede Änderung auf den Zug gehen müssen. Ideal wäre es aber, wenn man einfach in einem Rack die Computer austauschen könnte. So kann beispielsweise der EVC eines anderen Herstellers eingebaut werden. Natürlich muss das alles korrekt verkabelt sein, das ist klar. Es gibt sicher noch einige Kniffe und Probleme zu lösen in diesem Bereich. Wie kann so etwas erreicht werden? Wer bezahlt das? Wird es da eine Anschubfinanzierung geben? Das sind so Fragen, die momentan diskutiert werden.
Ivo: Der Bund hat uns motiviert, dass die Branche das gemeinsam tut.

Markus: Am Bahnsystem sind ja sehr viele Mitarbeitergruppen beteiligt. Wie versucht ihr diese in SmartRail 4.0 einzubeziehen?
Yves: Direkt beteiligt im SmartRail 4.0-Programm sind rund dreissig Leute. Insgesamt beteiligt sind rund 150 Personen. Wir arbeiten mit interdisziplinären Teams. Mittlerweile sind wir ein grosser Laden. Und werden von P-OP unterstützt. Wir versuchen unbedingt, die ganze Linie mit einbeziehen. Wir wollen nicht im stillen Kämmerlein arbeiten. Bei der SBB sind es vor allem P-OP, I-B (Betrieb) und I-FN (Fahrplan-Netzdesign).
Ivo: Bei der SOB sind es rund 15 Vertreter. Nicht nur Infra, sondern quer über das ganze Unternehmen.
Yves: Gleiches gilt für die BLS.

Markus: Wie bezieht ihr die Lokführer mit ein? Wir sind ja mittlerweile fast die einzigen, die wirklich draussen in der realen Welt herumfahren. Wie greift ihr auf das Erfahrungs-Knowhow der Lokführer zurück?
Yves: Wir haben einen regelmässigen Austausch mit der PEKO und den Sozialpartnern und es gibt Steuerungsausschüsse. Der Steuerungsausschuss Zugführung wird von Mani Haller geleitet. Es sind auch Vertreter der anderen Bahnen im Ausschuss. Michael Kaelin und Martin Messerli bereiten die Ausschüsse vor. Mit Michael Kaelin, welcher zusätzlich im Teilzeitpensum als Lokführer tätig ist, versuchen wir, den Bezug zu den Lokführern zu schaffen.

Markus: Sprechen wir noch über die Automatisierung. Welche Bedeutung hat die Automatisierung?
Yves: Durch die neuen Möglichkeiten ergeben sich auch immer Chancen, repetitive Arbeiten zu automatisieren. Das haben wir die letzten zwanzig Jahre schon so gemacht. Wir sind z.B. von den einzelnen Bahnhöfen weg hin zu Betriebszentralen und dieser Prozess geht weiter. Wir sehen durchaus Potenzial, dass mit Automatisierung gewisse Vorteile entstehen. Natürlich führt das zur Angst,

Fachkompetenz in der Eisenbahnbranche

Standpunkt aus der Zeitschrift EB (Elektrische Bahnen, Elektromobilität im Verkehrswesen). *Von Dr. Markus Meyer, Mitinhaber emkamatik GmbH Lehrauftrag Eisenbahn-Systemechnik an der ETH Zürich*

Ich erinnere mich gut an meine ersten Eindrücke beim Übertritt aus der universitären in die industrielle Welt. Es waren plötzlich «Visionen» und schnelle Entscheidungen gefragt. Da wehte also ein viel frischerer Wind! Schnell wurde mir aber klar, dass damit noch kein erfolgreiches Produkt und auch keine brauchbaren Forschungsergebnisse entstehen. An der seriösen Arbeit im Detail führte kein Weg vorbei. Zur universitären Ausbildung kamen neue Erfahrungen dazu. Zeitdruck, beschränkte Finanzen und manchmal Streit zwischen verschiedenen Standorten der Firma hatten Einfluss auf die Arbeit.

Wie geht man damit um als Ingenieur? Mit qualitativ hochwertiger, aber effizienter Arbeit. Neben technischen Kenntnissen sind dazu betriebliche verlangt, und ein gutes Gespür für wirtschaftliche Zusammenhänge. Auf dem Weg dorthin gibt es nur eine Richtung: Die Karriere muss mit Detailarbeit beginnen, nicht nur ein paar Wochen lang. Das Wissen und die Fähigkeiten verbreitern sich mit der Zeit von selbst. Man kann nicht Psychologie studieren und dann technische Produkte entwickeln. Umgekehrt lernt ein guter Ingenieur bald, dass oft etwas Psychologie nötig ist. Wenn ein Produkt nicht funktioniert, hilft es nicht, wenn man nur schöner streiten lernt. Wer die Funktionsweise und das Umfeld kennt, kann besser verhandeln, gerechtfertigte Forderungen durchsetzen und im richtigen Moment auch einmal einen Kompromiss eingehen.

Das scheint aber nicht ganz dem Zeitgeist zu entsprechen. Ich glaube, man kann heute schon von Anfang an «Interdisziplinarität» studieren, auch wenn es nicht so heißt. Mit dem Schwärmen über Komplexität, der endlosen Wiederholung von «Digitalisierung», «smart», «innovativ», dem unsäglichen «4.0» oder neuerdings auch «agil» ist noch überhaupt nichts erreicht. Es hat nach wie vor viel zu viel Geld in der Bahnbranche. Anders sind überdimensionierte Forschungsprojekte und die zahllosen Stabsstellen, die sich an diesen Schlagwörtern erfreuen, gar nicht erklärbar. Zuviel Geld ist natürlich relativ, es fehlt einfach andernorts.

Wir haben auch nicht zu wenige Ingenieure, wir setzen viele davon nur falsch ein. Vielleicht bilden wir sie auch falsch aus. Wie war der Spruch vom Ruderer und der Anzahl der Steuermänner…?
Man kann ihn erweitern: Wer rudern kann, lernt leicht auch steuern. Wer nur steuern gelernt hat, ist überfordert mit dem Rudern. Ganz abgesehen von denjenigen, die sich nur ausdenken, wie man rudern oder steuern sollte, oder zählen wie viele gerudert und gesteuert haben.

Wenn wir eine leistungsfähige Bahnbranche erhalten wollen, führt kein Weg an der Stärkung der Fachkompetenz vorbei. Das ist nicht zu verwechseln mit Engstirnigkeit, und keinesfalls auf rein technische Kompetenzen beschränkt, auch wenn es davon ausgehen soll. Wir müssen bei der Aus- und Weiterbildung wieder vom Detail zum Ganzen gehen, damit wir später überhaupt vom Ganzen ins Detail denken können. Damit Sie mich nicht falsch verstehen: Wir müssen die Fachkompetenz stärken, nicht das Reden über Fachkompetenz. Womit ich mich entschuldige, dass ich hier auch nur darüber geredet habe…

dass der eigene Job in Gefahr ist. Dazu kann ich nur eine plakative Antwort geben: Wenn ich schaue, wie sich der Job in den letzten zwanzig Jahren verändert hat und nun nach vorne in die nächsten zwanzig Jahre schaue, dann wird sich der Job ganz sicher weiterentwickeln. Wenn du mich jetzt persönlich fragst, ob es in zwanzig Jahren noch Lokführer gibt, dann bin ich mit Sicherheit überzeugt, ja.
Allerdings kann niemand absolut perfekt in die Zukunft schauen. Wenn nun eine sehr günstige, bahnbrechende und revolutionäre Technologie kommt, kann es sein, dass diese alles auf den Kopf stellt. Zum heutigen Zeitpunkt ist es aber ganz klar nicht das Ziel, den Lokführer zu automatisieren. Es geht vielmehr darum, beispielsweise den Fahrplan zu automatisieren und die Zeitreserven integral zu verwalten. Nehmen wir eine Strecke von A nach B mit einer technischen Fahrzeit von 53 Minuten und 5 Minuten Reserve. Diese starre Reserve ist unflexibel. Wenn wir die Reserven der verschiedenen Züge in ein System geben und damit flexibel umgehen können, kann dieses System beispielsweise einen Zug bereits etwas verlangsamen, damit ein anderer noch vorne reinpasst.
Im Regelbetrieb möchten wir automatisiert produzieren bis hin zur Lok. Bis 2019 sind wir in der Projektierungsphase, wo wir erhärten möchten, was möglich und finanzierbar ist, mit so genannten Proof of Concept.
Ein möglicher Case, den wir uns vorstellen können, wäre, in den Lastspitzen die Abfahrt automatisch zu regeln. Statt dass alle Züge gleichzeitig losfahren, werden diese um sagen wir zehn Sekunden verzögert gestaffelt gestartet. So etwas ist kaum möglich mit der blossen Information an den Lokführer. Er hat ja auch noch eine gewisse Reaktionszeit. Ein solcher gestaffelter Startvorgang würde es aber erlauben, die Spitzen zu brechen. Aber nochmals: Es geht nicht darum, den Lokführer per se zu automatisieren.

Markus: Die Angst vor den Jobverlust ist ein mögliches Erklärungsmodell für die teilweise ablehnende Haltung der Lokführer. Es gibt aber noch einen anderen Aspekt. Wir fühlen uns oft nicht ernst genommen. Unsere Erfahrungen decken sich sehr oft nicht mit den idealisierten Vorstellungen aus den Teppichetagen. Unsere Erfahrung zeigt auch, dass Bereiche, die bereits automatisiert worden sind, häufig nicht zuverlässig funktionieren. ADL wäre so ein Beispiel. Teilweise lassen sich die automatischen Vorgaben praktisch nicht umsetzen auf der Schiene. Unsere Befürchtung ist nun, dass das zwar in der Theorie alles wunderbar aussieht, aber in der Praxis scheitert. Du hast vorhin die um zehn Sekunden gestaffelten Abfahrten erwähnt. Das ist einfach nicht der Zeitrahmen, mit welchem gearbeitet werden kann. Teilweise braucht es schon länger, bis überhaupt die Stromrichter hochgetaktet sind. Die Präzision, welche ihr euch vorstellt, lässt sich in der Praxis vermutlich gar nicht umsetzen. Beispielsweise auch, wenn die Schienen nass sind oder sonst Fremdeinflüsse einwirken. Bei anderen Projekten hat sich gezeigt, dass unsere Erfahrungen nicht berücksichtigt und nicht ernst genommen wurden. Das ist ärgerlich.
Yves: Das kann ich sehr gut nachvollziehen. Deshalb finde ich Gespräche und den Austausch sehr wichtig. Und es ist wichtig, die Ideen in der Praxis zu überprüfen. Möglichst vieles soll früh, teilweise sogar noch unausgereift, gemeinsam getestet werden. Genau deshalb dauert die Projektierungsphase von SmartRail 4.0 bis ins Jahr 2019. Meine erwähnten zehn Sekunden vorhin waren etwas zugespitzt.

Markus: Das ist ja das Problem. Solche Aussagen leuchten im ersten Moment ein und klingen vernünftig.
Yves: GoA 4, Vollautomatisierung, das klingt auf dem Papier und in der Theorie wunderbar. Da sind wir uns aber bewusst, die Infrastrukturkosten wären enorm und man müsste permanent mobile Einsatztruppen haben. Es geht genau um eine Bestandsaufnahme. Beispielsweise konnten wir im Bereich Fahrplan schon einiges erreichen. Bei ATO sind wir dran. Da wird es noch weitere Tests mit Siemens zusammen geben in der Region Lausanne-Villeneuve. Wir haben bis jetzt einige Fahrten gemacht und am 5. Dezember 2017 auch die Medienfahrt. Dabei braucht es immer auch ein bisschen Lobbying, um dem Management und den Medien etwas zeigen zu können. Solche Anlässe sind dann ziemlich modellhaft. Man lobt die Digitalisierung, aber im Hintergrund wissen wir natürlich sehr genau, dass es noch sehr viel zu tun gibt. Es ist ganz wichtig, dass wir die ganzen Ketten anschauen und nicht einfach sagen: «Hier habt ihr ein neues Tool und jetzt ist alles gut.»

Markus: Du hast diese Versuchsnacht vom 5. Dezember 2017 angesprochen. Da wurden Dinge gesagt, die ich etwas zweifelhaft fand. Es hiess, die Lokführer arbeiteten nicht standardisiert, sondern jeder mache quasi was er für richtig halte. Durch Automatisierung und somit Standardisierung liessen sich 30% Kapazität gewinnen. Dieser Zusammenhang ist für mich nicht nachvollziehbar. Unpräzise Lokführer als Grund für die Kapazitätseinbussen? Ich glaube, jeder der das System Bahn kennt, konnte über diese Aussage nur den Kopf schütteln. Was war genau gemeint?
Yves: Die Kapazität erhöht sich sicher nicht einfach, indem man ATO macht. Dazu benötigt es verschiedene Faktoren. Neben dem dynamischen Fahrplan schauen wir auch an, ob es möglich wäre, auf ETCS-Level 3 zu wechseln. Stichwort Moving Blocks. Die Idee ist, jedem Zug seinen Blockabschnitt, den er benötigt, individuell und dynamisch mitzugeben. Ein langer Güterzug hat ein völlig anderes Reaktionsvermögen gerade bei Regen oder Schnee als eine dreiteilige S-Bahn. Heute verlieren wir diesbezüglich Kapazität, weil die Blockabstände immer auf den schlechtesten Fall ausgelegt sind, damit man immer auf der sicheren Seite ist. In diesem Bereich kann ATO allenfalls einen Beitrag leisten. Ich möchte das nicht von Anfang an ausschliessen.
Stichwort «Fahrvarianz»: Ich habe das auch schon von anderen Leuten gehört, zum Beispiel von Mani Haller, die sagen, da ist nichts zu holen. Bis hin zur theoretisch errechneten Kapazität, wo wieder alles ganz anders aussieht. Es geht darum, das herauszufinden.
Spannend ist immer die Übergabe von Daten, die so genannten Handshakes. Ich bin überzeugt, wenn wir die ganze Wirkkette optimieren, dass da etwas zu holen ist. Aber wie viel, kann ich dir noch nicht sagen. Da macht man zum Beispiel eine Arbeitsthese und sagt, ich möchte 30% Kapazität aus dem System holen. Und nun schauen wir, wie wir das erreichen können.

Markus: Die 30% sind aber rübergekommen, als wären die in Stein gemeisselt. Jetzt klingt es aber eher so, als seien die 30% so etwas wie ein frommer Wunsch.
Yves: Nein nein nein! Es ist eine Ambition!
Markus: Ist das nicht das Gleiche wie ein frommer Wunsch?
Yves: Nein. Wenn ich dir sage: «Markus, ich gebe dir folgende Aufgabe: Überlege dir, wie du das, was du heute machst, in Zukunft in der halben Zeit erledigen kannst!» Dann wirst du mit ganz vielen Ideen kommen, wie du das angehen könntest. Wir schauen, was wir machen können, ohne dass es wehtut, an welchen Bereichen wir arbeiten müssen und in welchen Bereichen es richtig wehtut. Moving Block, Digitalisierung, Stellwerktechnologie optimieren, da müssen doch bis zu 30 % drin liegen. Wenn ich dir sage 10 %, dann findest du: «Was, nur 10 %?»

Markus: Ihr habt die Moving Blocks angesprochen. Natürlich sehe ich da auch ein gewisses Potenzial. Aber wenn man schon mal schaut, was ETCS Level 2 kostet, dann ist doch Level 3 noch weit entfernte Zukunftsmusik.
Yves: Jein. Ich bleibe bei meiner Aussage vom Anfang. Wir haben uns bis jetzt noch nie stark um eine Standardisierung gekümmert. Wir haben die Strecken umgebaut, und jede Strecke hat spezifische Eigenschaften bekommen.
Ein positives Beispiel für Standardisierung ist für mich übrigens GSM-R. GSM ist mittlerweile fast überall in Betrieb. Ein so industrialisierter Rollout ist uns bei ETCS Level 2 leider nicht gelungen.

Markus: Für mich ist es sehr schwierig vorstellbar, wie all unsere Sinneseindrücke und Erfahrungen, die in die Entscheidungen einfliessen, technisch imitiert werden sollen. Laufen wir nicht Gefahr, dass wir am Schluss zu sehr der Technik vertrauen? Alles ist vernetzt und das führt immer wieder zu Interaktionen, die man nicht vorausgesehen hat und die zu Störungen führen.
Yves: Ich habe einen sehr grossen Respekt vor allen Aufgaben, die ein Lokführer macht. Das ist ja längst nicht mehr nur das Fahren. Er schätzt die Situation kontinuierlich neu ein. Wenn man das in einem System umsetzen möchte, müsste man

unzählige Kameras, x Sensoren und was auch immer haben, um die gleiche Entscheidung treffen zu können. Ihr müsst euch entscheiden, wenn sich auf dem Perron jemand bewegt, bleibt der stehen oder springt er aufs Gleis. Das sind komplexe Phänomene. Das zu digitalisieren, wäre zwar wahrscheinlich möglich, aber es ist hoch komplex. Wir müssen deshalb schauen, was standardisierbare Schritte sind. Und das ist in dieser Mediennacht zu kurz gekommen. Es gibt sicherlich Prozesse, die einfach sind und die man standardisieren und automatisieren könnte. Zum Beispiel das Auf- und Abrüsten des Zugs. Und da wärt ihr möglicherweise noch so froh, wenn man das automatisieren würde. Also nochmals: Die richtigen Dinge auswählen, standardisieren und automatisieren und nicht einfach automatisieren, weil man es kann. Diese Erfahrung haben wir alle gemacht.

Markus: Im ersten Moment ist der Gedanke, dass das Aufrüsten automatisiert werden kann, nachvollziehbar. Aber beim genauen Betrachten merkt man dann, dass man auch hier auf sehr viele Sinneseindrücke angewiesen ist. Hört man zum Beispiel ein Zischen bei einem Stromabnehmer, hat das eine sehr grosse Bedeutung. Das ist ja das Faszinierende an Menschen. Er hat abgespeicherte Erfahrungswerte und nimmt jede Abweichung wahr. Unvorhergesehenes zu digitalisieren, sehe ich als Schwierigkeit. Während der Mensch sich etwas überlegt, befürchte ich, dass die Technik völlig doof reagiert und etwas komplett Ungeeignetes macht. Einiges ergibt sicher Sinn, zum Beispiel Motorenströme zu überwachen, um dann beispielsweise eine Türstörung vorzeitig zu erkennen. Ich glaube, da ist kein Lokführer unglücklich, wenn die Zuverlässigkeit des Rollmaterials steigt.

Yves: Ich glaube, in diesem Punkt haben wir keine gegenteilige Sicht. Es war auch schon immer meine Aussage, dass der Lokführer viel mehr macht als einfach nur fahren und bremsen. Was in der Mediennacht gezeigt wurde, ist nicht viel mehr als das, was in der Luftfahrt und der Automobilindustrie schon lange gang und gäbe ist: Assistenzsysteme, die gibt es schon lange und die habt ihr auch schon lange im Führerstand eingebaut. Wenn man international schaut, wo es bereits komplett lokführerlose Systeme gibt, dann sind dies hochisolierte Strecken. Stell dir nur schon mal vor, du müsstest mit GoA 4 In den Zürcher Hauptbahnhof einfahren. Ich weiss nicht, ob ein solches System überhaupt jemand bezahlen könnte. Das gilt zum heutigen Zeitpunkt. Wir wissen aber nicht, was in 15 Jahren ist. Vielleicht haben wir dann so viel künstliche Intelligenz, dass das plötzlich funktioniert.

Ivo: Wichtig ist, dass unsere Branche nicht zuwartet und von irgendetwas anderem überholt wird, sodass das dann möglicherweise sogar dazu führt, dass wir den Anschluss verpassen. Tatsache ist, dass die Mobilität heute einen massiv anderen Stellenwert hat als noch vor zehn Jahren. Man könnte jetzt meinen, in Zukunft reisen die Leute ohnehin nicht mehr, weil alles digital ist und alle in virtuellen Räumen arbeiten. Das würde dann aber trotzdem dazu führen, dass das Businessmodell der Mobilität irgendwann nicht mehr aufgeht. Insbesondere bei der Mobilität auf Schienen. Deshalb müssen wir uns überlegen, wie wir die digitalisierten Herausforderungen der Zukunft so meistern können, dass wir auf der einen Seite als Unternehmen respektive als Branche weiterhin bestehen und auf der anderen Seite auch, wie wir die benötigten Kapazitäten bereitstellen können, ohne dass es zu einem Kollaps kommt. Es gibt genügend Beispiele auf der Welt, beispielsweise im asiatischen Raum, wo die Kapazitäten nicht ausreichend sind. Die können auch nicht einfach so ein Bahnsystem hochfahren. Wir hingegen haben ein Bahnsystem zur Verfügung. Wie können wir dieses modernisieren, damit wir all das zur Verfügung stellen können?

Wertfrei herauszufinden, was möglich ist.

Unsere Aufgabe im Programm SmartRail 4.0 muss es sein, wertfrei herauszufinden, was möglich ist. Was man damit macht, das sind unternehmerische Entscheidungen. Aber es darf nicht schon von uns von vornherein eine klare Idee bestehen, was die Lösung zu sein hat. Das wäre ein falscher Ansatz. Aber was Yves richtig sagt: Wir müssen ambitioniert an diese Aufgabe herangehen. Uns also nicht mit einer halben Orange zufriedengeben. Das Ziel muss sein, die ganze Kiste Orangen zu holen.

Markus: Das heisst aber auch, dass es Bereiche geben könnte, wo man mehr oder weniger alles beim Alten lässt?

Ivo: Die Lieferanten von Bahnsystemen werden uns früher oder später zwingen, dass wir uns verändern. Die Fahrzeughersteller wollen nicht weiterhin die alte Technologie ausliefern, sie wollen sich weiterentwickeln. All unsere Lieferanten, zum Beispiel die im Signalbereich, die wollen nicht die nächsten 50 Jahre Relaisstellwerke bauen, weil sie erstens die Leute und das Knowhow dazu nicht mehr haben, zweitens weil es von der Technologie ja irgendwann einmal die Materialen nicht mehr gibt. Nur schon aufgrund dessen werden Veränderungen stattfinden. Wenn wir als Branche einfach so weitermachen, wie wir es bisher gemacht haben, dann würde uns irgendwann die Industrie sagen, was sie standardisiert und was eben nicht.

Wollen wir denn das? Und was heisst das auf der Kostenseite? Da sind wir voll abhängig von der Industrie. Die Idee der Standardisierung von unserer Seite her ist genau, dass wir die Führung in der Hand behalten und sagen, welche Systeme zusammengehören. Wir wollen frei auf dem Markt wählen können. Wir wollen dabei nicht nur in der Schweiz, sondern auch in Europa eine grössere Marktmacht bekommen. Ob uns das gelingt, das sehen wir dann. Aber wenn wir es nicht versuchen, dann wird es ohnehin nicht gelingen.

Markus: Was ist eure Überlegung im Zusammenhang mit Altbeständen? Ich erlebe die Bahn als eine Mischung aus sehr schnelllebigen Elementen und gleichzeitig auch beeindruckend langlebigen Elementen. Die SBB hat ja vor kurzem sehr grosse Bestellungen gemacht: TwinDexx, Giruno. Was macht man damit?

Yves: wegwerfen…

Markus: genau, wegwerfen.

Yves: Nein natürlich nicht! Das war ironisch gemeint. Migrationsplanung ist eine grosse Aufgabe. Es ist nicht realistisch, dass wir alles umrüsten auf neue Technologien. Der Zeithorizont von SmartRail 4.0 ist bis etwa 2038. Da muss man sich dann überlegen, welche Fahrzeuge angepasst werden und welche nicht. Wichtig ist, dass wir die dritte Beschaffungswelle 2025 (BaBe) mit den neuen Bedürfnissen abgleichen. Die ersten Züge sollen da ja im Jahr 2020 ausgeschrieben werden und etwa 2025 geliefert werden.

Der Zeithorizont von SmartRail 4.0 ist bis etwa 2038.

Markus: Von aussen wird man sicher feststellen, dass SmartRail 4.0 sehr viel Geld kosten wird. Wie lautet eure Antwort darauf? Die Leute stellen sich vor, wenn man alles so lässt, wie es ist, dann kostet es am wenigsten.

Yves: Das ist genau die Illusion. Erstens kosten allein die heutigen Signalisierungssysteme mit Signalen und Tafeln einen hohen dreistelligen Millionenbetrag pro Jahr. Also auch wenn man alte Systeme bestehen lässt, kosten die viel Geld im Unterhalt. Nehmen wir als Beispiel GSM-R. Das basiert auf dem System 2G. Swisscom schaltet im Jahr 2020 ihr GSM System ab. Bald wird es keine Komponenten mehr geben für dieses System. Dann muss das also nur noch für die Eisenbahn am Leben gehalten werden.

Ivo: Die Telekombranche ist sehr daran interessiert, das System abzulösen. Sie wollen auch nicht noch lange ihr altes System anbieten müssen. Die Kosten explodieren. Natürlich kann das ein Anbieter den Bahnkunden als exklusive Kunden noch zur Verfügung stellen. Aber weil es so exklusiv ist, wird es sehr teuer.

Yves: Aus diesem Grund wurde LISA, die Rangierlösung, angeschafft. Die Kosten im Unterhalt beim Analogfunk waren jedes Jahr um Hunderttausende von Franken gestiegen. Man bekommt keine Ersatzteile mehr, keine Batterien, man muss Teile irgendwo auf einem Graumarkt suchen. Man muss alles zusammenkaufen, was es noch gibt. Genau das passiert mit den Systemen, wenn man sie einfach so lässt, wie sie sind. Die Kosten steigen trotzdem.

Markus: Mein Eindruck ist, dass LISA extrem billig gebaut wurde. Man versteht das Gegenüber teilweise kaum! Im Vergleich dazu hatten die früheren Analogfunkgeräte sehr hochwertige Mikrofone verbaut. Wird heute nicht mehr so sorgfältig konstruiert und gebaut wie früher?

Alex Brand mischt sich ein. (Er arbeitete bei SBB-Telekom und war bei LISA beteiligt. Heute bei SmartRail 4.0.): Alex: 2001 haben wir zum letzten Mal die analogen Funkgeräte SE 160 gekauft. Der Stückpreis lag bei rund 8000–10000 Fr.

Es musste teilweise mit aktuellen Komponenten neu konstruiert werden und auch hier waren ganz am Anfang mehrere Anläufe notwendig, bis das Gerät im Feld das tat, was man erwartete.

Dass der Hardwarehersteller bei LISA seine Arbeit nicht besonders gut gemacht hat, darüber müssen wir nicht diskutieren. Wir hatten ganz grauenhaft Streit mit dem Hersteller. Partiell mussten wir selber noch Ratschläge geben. Das hätte man besser machen können. Leider können wir das nicht mehr vergleichen mit der Herstellung des analogen Funkgeräts. Diese Art der Produktion in dieser Qualität könnte man heute gar nicht mehr bezahlen.

Markus: Ist denn das einfach vorbei, dass man diese Qualität heute noch hinbringt?

Yves: Die Frage ist, wie viel man bezahlen kann. Es handelt sich natürlich auch um einen Nischenmarkt. Ich möchte noch zu LISA etwas sagen: Es ist noch nicht alles perfekt, aber viele Verbesserungen konnten gemacht werden. Man hat ein neues Gehäuse, das stabiler ist. Vielleicht sind auch die Erwartungen nicht überall gleich gross. Wir waren vor wenigen Tagen mit LISA an einer Messe. Die ausländischen Bahnen finden dieses Gerät super und möchten es gerne beschaffen. Wir haben einen sehr hohen Standard. Bei der Ausarbeitung des LISA witterten viele ihre Chance. Die Wunschliste war riesig. Und vieles wurde als absolut notwendig bezeichnet. Und jetzt können wir den Bogen ziehen zu dem, was ich anfangs gesagt habe. Wir müssen uns in Zukunft vermehrt fragen, was wir können und was wir wirklich brauchen. Die Kosten hast du ja noch erwähnt in Bezug auf SmartRail 4.0. Ja das ist richtig, das wird etwas kosten. Insgesamt wird es uns aber wesentlich weniger kosten, als wenn wir mit der heutigen Technologie einfach im normalen Life Cycle weiterfahren. Wir gehen davon aus, dass wir insgesamt einen hohen Betrag einsparen können, sobald wir auf Standardkomponenten zurückgreifen können und keine Spezialanfertigung brauchen. Wir wollen nicht überall das Rad neu erfinden.

Ivo: Zudem muss jedes proprietäre System einzeln zugelassen werden. Das sind sehr hohe Kosten, die da entstehen.

Markus: Was sind aktuell eure Haupttätigkeitsfelder?

Yves: Unsere Hauptprogramme momentan sind Prozesse und Anforderungen. Wie sieht der End-to-End-Prozess aus? Wie verändert er sich? Welche Features brauchen wir? Traffic Management System ist ein Thema. RCS, Iltis, Nets-Ablösung. LCS (Lokalisierung Connectivity und Security) ist ein grosser Programmbereich. ETCS-Stellwerk-Technologie. ATO-Tests. Da wollen wir sicherstellen, dass wir die Steuergelder nicht vier Mal für das Gleiche ausgeben, sondern dass wir als Branche miteinander arbeiten. Diese Zusammenarbeit ist einmalig. Normalerweise will jede Bahn der anderen beweisen, dass sie weiter fortgeschritten ist. Das sind so die Steckenpferde der CEOs. Eine Frage ist auch, was international vorhanden ist. Vielleicht können wir ja von den anderen etwas lernen. Da arbeiten wir auch mit der ETH und der EPFL zusammen.

***ATO** (Automatic Train Operation): automatisierter Fahrbetrieb*
***GoA,** (Grade of Automation): Es gibt verschiedene Grade der Automatisierung.*

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	Auto-matisch	Auto-matisch	Fahrer	Fahrer
GoA 3	ohne Fahrer	Auto-matisch	Auto-matisch	Zugbe-gleiter	Zugbe-gleiter
GoA 4	unbe-mannter Betrieb	Auto-matisch	Auto-matisch	Auto-matisch	Auto-matisch

Markus: Wo sehen wir uns in Bezug auf ATO in 10, 20 und 40 Jahren?

Yves und Ivo lachen.

Ivo: Ich würde mir nicht erlauben, da eine Prognose zu machen. Ich könnte aber auch die andere Frage stellen, ob wir überhaupt in der Lage sind, den Lokführernachwuchs in den nächsten 40 Jahren zu finden, wenn wir die Kapazitäten steigern wollen in dem Ausmass, wie wir es müssen. Der Fachkräftemangel wird auch den Lokführer treffen. Das sind gute Fachleute. Bis heute sprechen wir von GoA-2 Piloten. Da möchten wir erst mal herausfinden, was überhaupt möglich ist. Was heisst das? Ich bin mit Yves der gleichen Meinung, dass es nahezu unmöglich ist, einen GoA-Level 4 im Zürcher Hauptbahnhof einzuführen. Ich kann mir aber vorstellen, dass in absehbarer Zeit, also so, dass ich es auch noch erlebe, der GoA 2 an bestimmten Orten möglich sein wird. Gerade in S-Bahn-Netzen stelle ich mir das vor. Bei GoA 3 und 4 bin ich schon sehr vorsichtig. Andere Leute um mich rum sagen aber, das muss unser Ziel sein. Diese Herausforderung nehme ich gerne an und schaue, was technisch und vor allem wirtschaftlich möglich ist. Am Schluss ist es vielleicht technisch möglich, ergibt aber wirtschaftlich keinen Sinn. Es wäre falsch, wenn wir einfach sagten, GoA 4 muss das Ziel sein. GoA 2 wird wahrscheinlich auf einzelnen Strecken früher oder später schon ein Thema werden.

Yves: Eine These kann ich mit Sicherheit aufstellen: in zehn Jahren werden wir sehr viel mehr wissen, weil wir auch sehr viele Tests gefahren haben. In zehn Jahren werden die Assistenzsysteme vorhanden sein. Wie sehr man sie dann wirklich nutzt, das weiss ich auch nicht. Wenn wir von SmartRail 4.0 unseren Job gut machen, dann sind es ein paar wenige Systeme und nicht ein Haufen neue Systeme, die du alle im Griff haben musst.

Markus: Vielen Dank für das spannende Gespräch!

ADL

Die Anzahl verschickter ADL-Meldungen ist weiterhin immens, wobei die Anzahl ADL-ECO-Meldungen massiv zugenommen hat. Für eine Schätzung der ADL-Einsparung wird mit einem Durchschnittswert pro Meldung gerechnet. Aktuell «rechnet» man mit 80 kWh Energieeinsparung pro ADL-Lenkung; siehe untenstehende Texte aus SBB-Bulletins. *VSLF Technikgruppe*

Wenn pro Meldung 80 kWh eingespart werden, dann hat die abgebildete Meldung bereits 320 kWh eingespart. Mehr, als für die Trasse verrechnet wird! So wird gerechnet. Ein besseres System wäre angezeigt. Zusätzlich noch ein paar Beispiele von Halt zeigenden Signalen und gleichzeitigen ADL-Meldungen zur Fahrt.
Bsp. 2025: 7 500 000 Lenkungen/Jahr × 80 kWh = 600 GWh

2014
Prognose 109,5 GWh/Jahr
Bsp. Güterzug, Lenkung 20% aller Züge (1800), Ø 185 kWh/Lenkung
Gelingt es mit ADL, bei jedem fünften Zug einen nicht zwingend nötigen Halt zu verhindern, kommt jeden Tag eine enorme Summe an eingespartem Strom zusammen: nämlich gut 300 000 Kilowattstunden pro Tag (1800 verhinderte Zugshalte pro Tag × 185 Kilowattstunden).

2015
«Rechnung» 42 GWh/Jahr
525 000 Lenkungen/Jahr = 1438 Lenkungen/Tag = 16% ADL-Lenkungen (20% = 52 GWh). Dies entspricht genau 80 kWh/Lenkung

19.04.2018, Olten (08:00), Brugg AG (08:11), InterRegio, Energie mit Rekuperation, Re460 (1), EW4 (7)

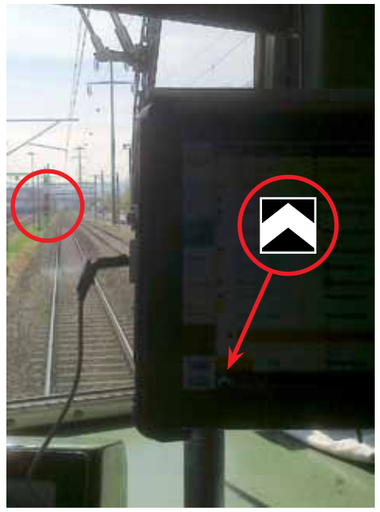
	SBB (31km)	Total (31km)
Differenzierter Basispreis	95.17	95.17
Haltezuschlag	4.00	4.00
Basispreis Gewicht	0.00	0.00
Basispreis Verschleiss	43.11	43.11
Umweltzuschlag	0.00	0.00
Gefahrengutzuschlag	0.00	0.00
Rabatt Traktion	0.00	0.00
Deckungsbeitrag	0.00	0.00
Energie	42.80	42.80
Total		**185.08**

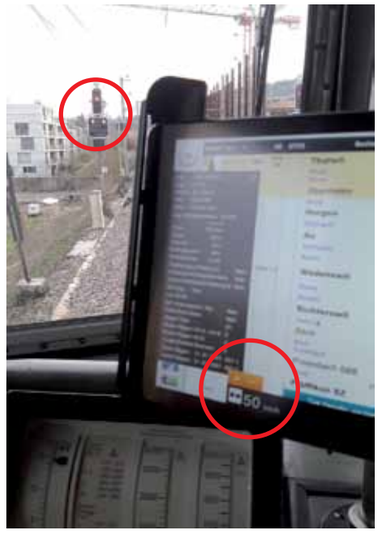
über alle ISB	Total
Energiebezug in kWh	297.2
Verbrauchswert pro Bruttotonnen km	0.0231

Unverbindliche Preisanfrage. Die aufgeführten Preise sind Nettopreise in Schweizerfranken (CHF) exkl. Mehrwertsteuer. Bitte beachten Sie die Bestimmungen im Leistungskatalog.

Folgende Elemente sind in der Berechnung nicht enthalten:

- Lärmbonus
- Deckungsbeitrag im konzessionierten Personenverkehr
- Zusatzleistungen
- ETCS Rabatt
- Rabatt Trassenqualität im alpenquerenden Güterverkehr





Bilder links: ADL-Meldungen auf einem Zug zwischen Aarau und Brugg AG. Folglich 4 × 80 kWh = 320 kWh eingespart. Gemäss Berechnung der Trassepreise hat ein IR von Olten nach Brugg AG einen zu bezahlenden Energieverbrauch von 297,2 kWh.
Bilder oben: Eine kleine Auswahl von ADL-Meldungen trotz Halt zeigender Zugsignale.

2016
Kommunikation Watt d'or: 72 GWh
Dank ADL spart die SBB pro Jahr 72 Gigawattstunden Strom. Dies entspricht dem jährlichen Stromverbrauch aller Haushalte der Stadt Fribourg, die rund 36 000 Einwohner hat. Also 1 '000 Haushalten.

2025
Prognose für 2025: 600 GWh
Dies entspricht 7 500 000 Lenkungen/Jahr = 20 548 Lenkungen/Tag = 2,3 Lenkungen/Zug
Ausweitung System ADL in 10 Jahren = Faktor 14,3 (!) zu heute.
Die SBB hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2025 nur noch mit Strom aus erneuerbaren Energien zu fahren. Dafür will sie rund 20 Prozent des prognostizierten Jahresverbrauchs – 600 Gigawattstunden oder den Stromverbrauch von rund 150 000 Haushalten – einsparen. Der Kanton Tessin hat 350 000 Einwohner.

SBB-Medienmitteilung 26.06.2017
SBB schützt Klima und Umwelt – Natur sagt Danke

Wer mit der Bahn reist, ist energieeffizient und klimafreundlich unterwegs. Die Natur erhält dank der Bahn auch wertvollen Lebensraum zurück. Mit der heute lancierten Naturkampagne macht die SBB auf ihr Engagement beim Klima- und Umweltschutz aufmerksam. Als Symbol ziert ein grosser Baum einen Monat lang die Halle des Bahnhofs Bern.
Eine Bahnfahrt verursacht bis zu 20 Mal weniger Treibhausgase als eine Autofahrt auf einer vergleichbaren Strecke. Die Bahn ist somit das klimafreundlichste und energieeffizienteste Verkehrsmittel neben dem Langsamverkehr. Die SBB will die Umweltbilanz weiter verbessern: Bis im Jahr 2025 sollen die CO2-Emissionen gegenüber dem Jahr 1990 halbiert und der Bahnstrom vollständig aus erneuerbaren Quellen erzeugt werden. Zudem will die SBB in den nächsten acht Jahren 20 Prozent des prognostizierten Jahresenergieverbrauchs von 2025 sparen. Dies entspricht dem Stromkonsum aller 150 000 Tessiner Haushalte.

Einen wichtigen Beitrag leistet die energieeffiziente Fahrweise des Lokpersonals. Die «Adaptive Lenkung» liefert Fahrempfehlungen an die Lokführer, damit diese ungeplante Stopps vor Haltesignalen vermeiden können. So fahren die Züge flüssiger, materialschonender und vor allem energieeffizienter.

«Freistehende Vorsignale» und ADL

Wenn ADL von uns Lokführern als «adaptive Lenkung» konsequent akzeptiert und vom Disponenten in der Betriebszentrale verständig eingesetzt wird, ist es eine gute, wenn auch teure Sache. *Roman Isler, Lokführer Sektion Hauenstein-Bözberg*

Wären da nicht die kleinen «Nebensächlichkeiten». Eines vorneweg: Ich bin ein Befürworter von ADL und halte mich als Lokführer konsequent an die gemachten «Empfehlungen»: Seit ich als Ausbildner anlässlich des Weiterbildungstages 2017-1 des Lokpersonals SBB P gleich mehrfach den Ausführungen der Disponenten von SBB Infrastruktur Betrieb lauschen konnte, verstehe ich ADL auch nicht (mehr) als Massnahme zur Energieverbrauchsoptimierung, sondern als reines Lenkungstool für den Disponenten, um Kreuzungs- und Auffahrkonflikte erst gar nicht erst entstehen zu lassen. Mit dem vermeintlichen Wissen, dass die ADL-Lenkung nicht Energie sparen will, sondern zu viele Züge auf zu wenig Gleisen zu disponieren versucht, fährt es sich gleich viel entspannter und die aus meiner Sicht teilweise fragwürdigen Brems- und Beschleunigungsmanöver verlieren ihre nervenaufreibende Wirkung.
Dass es den Medien und letztlich dem Steuerzahler gegenüber natürlich sexyer tönt, dass damit trillllliooonenfach Strom gespart wird, ist einleuchtend. Doch darüber wollte ich eigentlich gar nicht schreiben. Wenden wir uns der Kehrseite der Medaille zu, den potenziell betriebsgefährdenden ADL-Ausgaben. Hierzu ein kleiner Auszug aus meiner Korrespondenz:

ESQ MD63FU vom 22.05.2017:
ADL hat sich bei der heutigen Fahrt nicht korrekt verhalten: Nach Vorbeifahrt am Warnung zeigenden Einfahr-Vorsignal von Zofingen in Richtung Britnau-Wikon kam bei Zug 28505 kein 'ADL CANCEL'! Die Lenkung bis Dagmersellen blieb erhalten, obwohl ich vor mir das geschlossene Einfahr-Hauptsignal hatte und warten musste.

E-Mail-Antwort vom 24.05.2017:
Guten Tag Herr Z Gemäss Techbus RCS, dieser Fall ist kein Fehler. ADL kennt den Standort von freistehenden Vorsignalen nicht und erhält von der Stellwerkleittechnik keine Ist-Meldungen bei Vorbeifahrt an Vorsignalen. Optimierungen werden deshalb nie nach Vorbeifahrt an freistehenden Vorsignalen abgebrochen oder beendet. Die erste Möglichkeit einer Fahrempfehlungsausgabe nach dem Vorsignal A*12 ist das Einfahrsignal A12 in ZF. Dort wurde ADL End verschickt. Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung. Ich wünsche Ihnen einen schönen Tag. Freundliche Grüsse / Meilleures salutations / Distinti saluti X Y FachBus Betrieb RCS-D / ALEA SBB AG Infrastruktur Betrieb Anforderungs-& Projektmanagement

Zur Verdeutlichung:
Ich stand mit meinem Zug gefühlt mehrere Minuten vor einem Halt zeigenden Einfahr-Hauptsignal, während mich ADL munter weiterlenkte. Nachdem ich an diesem Signal vorbeifahren konnte – was ich natürlich erst tat, nachdem dieses nicht mehr Halt zeigte –, wurde ein «ADL Cancel» ausgegeben! Ich bin mir im Klaren darüber, dass ADL lediglich eine Empfehlung darstellt und ein Hauptsignal mehr Gewicht hat. Ich bin mir aber auch ziemlich sicher, dass mir jeder Arbeitspsychologe zustimmt, dass es schwerer fällt, die richtige Entscheidung zu treffen, wenn sich gegenseitig widersprechende Informationen vorliegen. Wenn dereinst nicht mehr der Lokführer selber, sondern bloss noch ein Automat fährt, wäre die Computerreaktion bei einem solchen Fall klar: Ein «fail safe». Frei übersetzt in etwa «Ich bleibe stehen und mache jetzt erst einmal gar nichts mehr und warte auf ein Reset.»

Blocksignal S248

Die Abenteuer von Blocksignal S248 und dessen Schwester – ein Herbstmärchen. Schaut her und lest auf den folgenden Seiten eine abenteuerliche Geschichte über das einsame Blocksignal S248 ob Hornussen AG und dessen Zwillingsschwester S148 – ein Märchen, wie es sich im Herbst Anno Domini 2017 tatsächlich zugetragen haben soll. *Lokführer P, Sektion Hauenstein-Bözberg*

Es war einmal vor langer, langer Zeit ein kleiner hübscher Bahnhof, der etwas abgelegen über dem eigentlichen Dorf Hornussen thronte, idyllisch im Aargauer Fricktal gelegen, an der Bözberglinie zwischen Frick und Brugg.
Nachdem der kleine Bahnhof viele Jahre still und leise sein Werk erfüllt hatte – nur kurz durch den Autobahnbau gestört –, beraubte man ihn eines Tages seiner Funktion und stellte ihm ein Blocksignal vor die Einfahrt. Es war das Blocksignal S248, etwas ganz Neues und Modernes – die Mode war damals gerade «Signalsystem N». Dieses Blocksignal wünschte sich eine Schwester, weshalb man ihm sofort einen Zwilling zur Seite stellte. Sie nannten sie fortan «Blocksignal S148». Geschwisterlich teilten sie sich fortan die Strecke: S248 sorgte für ordentliche Blocksicherung auf dem linken, S148 auf dem rechten Gleis. So taten es beide über viele Jahre und es gab keinen Grund zu klagen.
Doch eines nebligen Morgens kam der ehemalige Bahnhof Hornussen vorbei, der nun seit Jahren sein Dasein als altes Anschlussgleis fristete, und fragte mit knorziger Stimme: «Mein liebes Blocksignal, möchtest du nicht lieber ein Einfahrsignal sein? Ein schönes und grosses Hauptsignal?» S248 war von der Idee sofort begeistert und fragte fortan jeden Abend bei Mutter Infrastruktur nach, ob er und seine Zwillingsschwester S148 nicht ein Bahnhofsignal sein könnten. Doch Mutter Infrastruktur schenkte den beiden Kindern kein Gehör und lehnte jedes Mal ab. Sie sagte jeweils, dass ein Anschlussgleis auf der Strecke ausreichen müsse und der kleine Bahnhof froh sein könne, dass sein Häuschen überhaupt noch nicht abgerissen worden sei!
Die beiden Blocksignale liessen nicht ab von ihrem Wunsch und so war die Mutter eines Abends gnädig gestimmt und befahl Vetter RADN: «Nun, so sollt ihr denn Einfahr-Hauptsignale werden, doch eure Nachbarn sollen Blocksignale bleiben und nicht zum Ausfahrsignal erhoben werden. Das Anschlussgleis soll fortan wieder ein Bahnhof sein!» Wie befohlen, so getan:
Die beiden Blocksignale freuten sich nun sehr auf den Tag, an dem sie endlich zu «richtigen» Einfahr-Hauptsignalen werden sollten, und konnten den 17. Tag des Septembers im Jahre 2017 kaum erwarten. Der Tag sollte gross gefeiert werden, weshalb auch Tante Semaphor vorbeikam und den beiden stolzen Blocksignalen eröffnete, dass jedes Bahnhof-Einfahrsignal einen Hut zu tragen habe. Auf ihren Hut komme «HNS» zu stehen, darüber lasse sich nicht verhandeln, es sei so Tradition.

Nr. / no **85**: Gültig ab / Valable dès / Valevole dal **17.09.2017**
Ersatzseiten / Pages de remplacement / Pagine sostitutive

Seite Page Pagina	Änderung Modification Modifica
511/1-6	Eiken – Hornussen: Modernisierung (neue Bahnhof und Streckengeschwindigkeiten) Hornussen neu als Bahnhof
1112	Anpassung Df 511

Nr. / no **93**: Gültig ab / Valable dès / Valevole dal **17.09.2017**
Ersatzseiten / Pages de remplacement / Pagine sostitutive

Seite Page Pagina	Änderung Modification Modifica
511/1-6	Hornussen wird in einem späteren Termin zu einem Bahnhof
1112	Df 511 Kurven Raum Frick angepasst

Nr. / no **98**: Gültig ab / Valable dès / Valevole dal **05.11.2017**
Ersatzseiten / Pages de remplacement / Pagine sostitutive

Seite Page Pagina	Änderung Modification Modifica
221/5	Sion: Anpassung Bahnhofgeschwindigkeit Reihe A
481/1-4	Moutier: GSM-R
511/1,4	Frick – Hornussen: 47.8 Block S248/148
601/1,2,4,6	Siggenthal – Döttingen:
602/5	Bülach: Anpassung Bahnhofgeschwindigkeit Reihe A
702/1-5	Dorfnest: Inbetriebnahme Bauphase 2
711/5	St.G. Winkeln – Gossau: Geschwindigkeitsreduktion Reihe A
1605,1606	Neues Änderungsverzeichnis

Gar nicht erfreut über diesen völlig unmodischen Kopfschmuck wollten die beiden Geschwister nun doch nicht Einfahrsignale werden und flehten Mutter Infrastruktur an, doch alles beim Alten zu lassen. Da Mutter Infrastruktur in letzter Zeit sehr viele Sorgen mit all ihrer Verwandtschaft hatte, kam sie der Bitte sogleich nach und gebot Vetter RADN, dem Wunsch ihrer Kinder zu entsprechen. Vetter RADN entgegnete, dass er bereits alle zum Fest eingeladen habe und eine Absage teuer käme. Doch dies war Mutter Infrastruktur egal – sie wollte bloss ihre Ruhe haben.
Und so kam es, dass Vetter RADN allen eingeladenen Gästen telegrafierte, dass die geplanten Festivitäten nun leider doch nicht stattfänden, er sei aber zuversichtlich, dass dies irgendwann nachgeholt werde:
Aus Wut darüber, dass Mutter Infrastruktur stets machte, was ihr gerade beliebte, strich Vetter RADN ihren Sohn S248 und dessen Schwester S148 aus der Blockspalte.
Nun kam es, dass am 17. September wie jeden Morgen Lokführer Fritz an den beiden Blocksignalen vorbeifuhr und fragte, warum sie denn noch immer da stünden? Mutter Infrastruktur habe sie doch zuerst zu Einfahrsignalen machen wollen und dann doch wieder nicht und Vetter RADN habe sie schliesslich ganz gestrichen!
Die beiden Blocksignale konnten nicht glauben, was Lokführer Fritz ihnen da erzählte: «Wir waren schon immer Blocksignale!» rief S248, und S148 ergänzte: «Seit wir hier stehen, hat es noch nie etwas anderes gegeben als Blocksignale!» Da Lokführer Fritz immer wenig Zeit hatte, fuhr er weiter und am nächsten Bahnhof sagte er zu Rotkäppchen – das mit Mutter Infrastruktur und Vetter RADN entfernt verwandt war –, es solle doch schauen, dass alles wieder zum Rechten komme.
Rotkäppchen, eines der letzten seiner Art, schrieb sogleich Mutter Infrastruktur und bat darum, doch alles wieder zurechtzurücken. Doch Mutter Infrastruktur konnte nicht glauben, dass so etwas geschah, und deshalb bedurfte es zuerst mehrerer Depeschen und unzähliger Ratssitzungen, bevor die Mutter Vetter RADN anwies, doch alles wieder wie früher herzurichten.
Widerwillig kramte nun Vetter RADN in seinem grossen Archiv nach dem richtigen Buch und rückte alles wieder so hin, wie es war:
Und so kam es, dass Lokführer Fritz ab dem 5. November 2017 wieder beruhigt an den beiden Blocksignalen S248 und S148 vorbeifahren konnte und die Zwillingsgeschwister glücklich und zufrieden bei Bahnkilometer 47,8 stehen bleiben konnten, wie sie es seit ihrer Geburt getan hatten.
Und sie lebten glücklich und zufrieden bis ans Ende ihres Lebens. Doch das ist eine andere ETCS-Geschichte.

Neue Vorschriften App der SBB

Die SBB arbeitet seit Jahren an einer elektronischen Form der Verknüpfung der diversen Vorschriften FDV / Anhang Infra / Anhang Verkehr / örtliche Vorschriften / RTE usw.
Technikgruppe VSLF

Der Ursprung für diese App lag beim Unfall von vom 29. Juli 2013 in Granges-Marnand und den anschliessenden Gesprächen mit dem CEO Andreas Meyer. Zum Arbeitsumfeld Lokpersonal SBB wurde von Jürg Schmid*, Schmid Safety Coaching), ein externes Gutachten verfasst, das auch auf die von uns beklagte Vorschriftenflut eingeht. Zu den Vorschriften ist im Bericht erwähnt: «Für die Lokführer steht Sicherheit bei ihrer täglichen Arbeit an erster Stelle. Sie empfinden jedoch die steigende Anzahl von Sicherheitsvorschriften als Hemmnis und Bevormundung. Zum Teil besteht das Gefühl, dass Verantwortung delegiert wird und dass Vorschriften entwickelt werden, um infrastrukturelle Schwachstellen zu kompensieren.»
In einer kleinen Gruppe wurden im Sommer 2014 – auch mit Vertretern des VSLF – die Grundlagen erarbeitet, auf denen die Vorschriften-App entwickelt wurde.
Mit der nun vorgestellten Lösung werden die Vorschriften nicht nur für die Anwender beherrschbarer; wichtig ist, dass auch die Ersteller auf Kongruenz ihrer Vorschriften achten müssen. So ist etwas Gutes und Zeitgemässes entstanden aus dem Unfall von Granges- Marnand.

Vorschriften-App
Beschrieb
Die Vorschriften-App gliedert die betrieblichen Vorschriften gesamthaft und thematisch in logischer Reihenfolge. Dadurch wird die Benutzerfreundlichkeit für das operative Personal verbessert und die Qualität der Vorschriften erhöht.
Beispiel: Die zu einem Artikel der Fahrdienstvorschriften (FDV) gehörende Ausführungsbestimmung der Infrastruktur (AB FDV) wird direkt unter dem entsprechenden FDV-Artikel angezeigt. Dasselbe gilt für die Betriebsvorschriften Verkehr und die lokalen Bestimmungen.
Eine erste Version der Vorschriften-App steht ab Juni 2018 zur Verfügung.

Stand der Entwicklung
Das Content-Management-System für die Erfassung und Bearbeitung der Vorschriften ist entwickelt. Die FDV, AB Infrastruktur und lokale Bestimmungen sind zum grossen Teil erfasst (importiert). Aktuell fehlen noch die BV Verkehr. Ebenso gibt es noch zahlreiche, den FDV, AB oder den BV Verkehr zugeordnete weitere Dokumente, die entweder aufgehoben oder in die zugeordnete Vorschrift integriert werden müssen. Dies soll bis spätestens Ende 2018 erfolgen.
Die Ansicht im Front End für die Anwenderinnen und Anwender ist weitgehend entwickelt und wird im April mit Praktikern getestet. Aktuell werden von der IT das Änderungsmodul und die Ansichten für die Einstellungsseite und die Favoritenseite entwickelt.

Wie geht es weiter?
Praxistest im April 2018 und anschliessend Einarbeitung von Verbesserungen
Einführungsphase ab Mai 2018.
Ab 1. Juli 2018 gelten die in der Vorschriften-App enthaltenen Vorschriften.
Es werden mindestens die FDV, AB FDV und die lokalen Bestimmungen enthalten sein, wenn möglich auch die BV Verkehr.
Für P-VM ausserdem das Handbuch Kundenbegleitung und Bahnproduktion.
Das RTE 20100 wird in der zweiten Jahreshälfte importiert.
Änderungen ab dem 1. Juli 2018 werden über die Vorschriften-App mit der Änderungsinformation kommuniziert.

** Jürg Schmid, ehemaliger Militärpilot, Präsident der Pilotengewerkschaft bei der Swissair, Chef der Safety Abteilung der Swissair und Mitglied des ENSI-Rats (Eidgenössisches Nuklearsicherheitsinspektorat ENSI).*

Eidgenössische Berufsprüfung für Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer

Die eidg. Berufsprüfung Lokomotivführer/in stellt eine einmalige Investition dar und bietet einem einen bleibenden und vor allem eidgenössisch anerkannten Abschluss in der höheren Berufsbildung. ***Felix Traber, Lokomotivführer Depot Zürich, ehem. Projektleiter «SBFI-Anerkennung Lokpersonal», Präsident Prüfungskommission eidg. Berufsprüfung Lokomotivführer/in***

Mit der eidgenössischen Berufsprüfung für Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer wird die Arbeitsmarktfähigkeit der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer gestärkt, indem der Beruf der Lokomotivführerin / des Lokomotivführers mit einem eidgenössischen Fachausweis (eidg. FA) des Staatssekretariats für Bildung, Forschung und Innovation SBFI anerkannt und damit im Bildungssystem integriert wird (zusätzlich zur BAV-Zulassung).

Gegenstand der eidgenössischen Berufsprüfung für Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer sind die typischen beruflichen Handlungskompetenzen. Die Berufserfahrung und die Reflexionsfähigkeit stehen im Zentrum. Erfahrungswissen und *implizites Wissen sollen sichtbar und somit messbar gemacht werden.

** Implizites Wissen oder stilles Wissen (vom englischen tacit knowledge) bedeutet vereinfacht ausgedrückt: «können, ohne sagen zu können, wie». Jemand «weiss, wie es geht», aber sein Wissen steckt implizit in seinem Können, ihm fehlen die Worte, um dieses Können zu beschreiben oder es anderen verbal zu vermitteln. (Quelle: Wikipedia)*

Die durch das Prüfungsmodell vorgegebenen Instrumente bilden die Grundlage für die Erstellung des Reflexionsberichts, des schriftlichen Teils der Prüfung. Der Reflexionsbericht wird selbstständig im Vorfeld der mündlichen Prüfung erarbeitet. Sämtliche erarbeiteten Dokumente (Werkschauen, Kompetenzraster und Dispositionscheck) werden als Beilagen zum Reflexionsbericht mit eingereicht und durch ein Expertenteam bewertet.
Der mündliche Teil der Prüfung besteht aus einem Fachgespräch, an dem zunächst die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Reflexionsbericht präsentiert werden. Anschliessend werden Fragen zum Reflexionsbericht beantwortet und das Erfahrungswissen auf neuartige Situationen übertragen.
Nähere Informationen zum Prüfungsmodell können der Prüfungsordnung und der Wegleitung entnommen werden.

Trägerverein für die eidgenössische Berufsprüfung

Der «Verein für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer (VHBL)», «Association pour la formation professionnelle supérieure des mécaniciennes et mécaniciens de locomotive (AFSM)», «Associazione per la formazione professionale superiore dei macchinisti e macchiniste (AFSM)» wurde am 15. Februar 2017 in Bern gegründet.
Der Trägerverein schliesst die an der eidgenössischen Berufsprüfung für Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Organisationen der Arbeitswelt (OdA), bestehend unter anderem aus Verbänden und Sozialpartnern zusammen. Mitglieder sind der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), die BLS AG, die RAILplus AG, die SBB AG sowie die Sozialpartner/Arbeitnehmervertretungen Lokpersonalverband des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes (LPV-SEV), der Personalverband transfair sowie der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF).
Der Trägerverein führt stellvertretend für den Bund in der ganzen Schweiz die eidgenössische Berufsprüfung für Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer durch und nimmt damit – stellvertretend – eine hoheitliche Aufgabe wahr. Grundlage dazu bildet die vom Staatssekretariat für Bildung Forschung und Innovation (SBFI) genehmigte Prüfungsordnung.

Persönlicher Entscheid

Die eidgenössische Berufsprüfung für Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer stellt keinen Ersatz der Fähigkeitsprüfung des Bundesamts für Verkehr (BAV) dar. Für die polizeihoheitliche Zulassung ist nach wie vor das BAV zuständig. Mit der eidgenössischen Berufsprüfung für Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer stellt der Trägerverein VHBL-AFSM die Integration des Berufes in das schweizerische Bildungssystem sicher. Die Absolvierung erfolgt auf freiwilliger Basis. Wer über eine fundierte Berufserfahrung verfügt sowie sein berufliches Handeln selbstkritisch hinterfragt, erfüllt entscheidende Voraussetzungen für die Absolvierung der eidg. Berufsprüfung. In der Wegleitung sind die Anforderungen an die Prüfung definiert. Ein Vorbereitungskurs für die Prüfung wird voraussichtlich durch eine Bildungsinstitution angeboten werden. Vorbereitungskurse werden durch den Bund mitfinanziert.

Die eidg. Berufsprüfung Lokomotivführer/in stellt eine einmalige Investition dar und bietet einem einen bleibenden und vor allem eidgenössisch anerkannten Abschluss in der höheren Berufsbildung. Diverse Weiterbildungsmöglichkeiten können damit angegangen werden. Die Frage, was einem die Anerkennung seines eigenen Berufes wert ist, muss jede Lokomotivführerin und jeder Lokomotivführer für sich persönlich beantworten.

www.vhbl-afsm.ch/

VHBL AFSM

Verein für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer

Dienst am Kunden?

Auf Grund umfangreicher Arbeiten zwischen Genf und Lausanne ist der Verkehr auf diesem Abschnitt während der Wochenenden im April stark beeinträchtigt worden. ***Matthieu Jotterand, Präsident Sektion Genève***

Der Bahnverkehr wurde unterbrochen und an seiner Stelle wurden im Viertelstundentakt Shuttles zwischen Genf-Flughafen und Lausanne eingesetzt. Aus Sicht des Bahnbetriebs hat das System ziemlich gut funktioniert und einige Informationen wurden der Kundschaft übermittelt. Auf Seiten Rollmaterial war aber die Qualität absolut nicht befriedigend.
Das im Zug verwendete Kundeninformationssystem (KIS) wurde nicht auf den Baustellenfahrplan programmiert, wie es im Gegensatz dazu in der Deutschschweiz gemacht wird. Das Lokpersonal hatte verschiedene Möglichkeiten, die Reisenden zu informieren, aber alle waren unbefriedigend. Einige haben die Anzeige einfach gelöscht, andere haben das Reiseziel wenig ergonomisch mit dem Scrollrad ins System eingegeben. In beiden Fällen wurde also die Anzeige manuell bedient. Andere haben existierende Nummern von RegioExpress-Zügen übernommen. Das hatte den Vorteil, dass die Zwischenhalte angegeben wurden, aber die Anzeige des Zielortes war falsch und die aufgeführten Anschlusszüge waren irreführend.
Bei der Ankunft in Lausanne (resp. in Coppet oder Morges am Abend) hatte der Lokführer keine andere Wahl, als die Kunden ihrem Schicksal zu überlassen. Allerdings waren die Zirkulare mit den für die Durchsagen benötigten Informationen nicht immer verfügbar. Und wenn es solche gab, waren darin die meisten Züge nicht aufgeführt.
Nachdem die Lokführer mehr schlecht als recht versucht hatten, mit dem, was ihnen zur Verfügung stand, eine Lösung zu finden, hätten sie Ende Woche allenfalls eine Entschuldigungs-E-Mail erwartet. Aber nein, es wurde eine E-Mail versandt mit dem Vorwurf, dass die Kundeninformation schlecht gemacht worden sei.
Der Vorwurf lautete, dass falsche Zugnummern ins KIS eingegeben worden seien. In den meisten Fällen werden Fehlanzeigen aber durch die RABe 511 verschuldet, welche oft ohne Zutun des Lokführers in die ursprünglichen Zugläufe zurückfallen.
Eine E-Mail mit der Kritik (mit anonymem Foto als Beweis), ein Lokführer habe manuell «LausanneGeAp» eingegeben (in das KIS, um anzugeben, dass es sich um einen Shuttle auf dieser Strecke handelt). Die CLP schrieben dazu «Der Zug macht Lausanne-GeAp, aber wohin fährt er?»
Die Antwort auf diese Frage wäre einfach zu finden gewesen, hätten die verantwortlichen Stellen der KIS-Programmierung ihre Arbeit gemacht. Es wäre schön, wenn bei Baustellen oder Festivals alle am gleichen Strick ziehen würden …
Einstweilen ist der Lokführer dazu verdammt, diese Unzulänglichkeit zu erdulden und zu versuchen, die berechtigte Unzufriedenheit der Kunden auf ein Minimum zu reduzieren. Beispielhaft möchte ich meine persönliche Geschichte erwähnen, als ich mit der Warnweste in Lausanne ausgestiegen bin, um die Windschutzscheibe zu reinigen. Ich wurde von verlorenen Kunden regelrecht bestürmt. In der Zwischenzeit hatte mein RABe 511 eine völlig unpassende Zugnummer übernommen, was für noch mehr Verwirrung sorgte. Und als Tüpfelchen auf dem i hatte kein Lausanner CLP daran gedacht, Bürste und Wassereimer bereitzustellen.

Geisterzug zur Geisterstunde

«Nächtliche Testfahrt Assistenzsysteme für Lokführer» heisst der nüchterne Titel des Anlasses in Bern in der Nacht vom vierten auf den fünften Dezember 2017 . «Assistenzsysteme» ist hier etwas tiefgestapelt. *Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio*

Denn tatsächlich werden die anwesenden Journalistinnen und Journalisten Zeugen der ersten Fahrt auf offener Strecke, bei der die Fahr- und Bremsbefehle an den Zug nicht von einem Lokführer, sondern ferngesteuert übermittelt werden. Vor dem praktischen Teil werden die etwa dreissig anwesenden Medienleute über den bevorstehenden Test informiert. Dass dieser Anlass eine sehr hohe Priorität in der Bahnwelt geniesst, zeigt sich deutlich an der Präsenz von Führungskräften der obersten Etagen. Andreas Meyer (CEO SBB), Peter Spuhler (CEO Stadler Rail) und Thomas Küchler (CEO SOB) erklären, wie dank intelligenter digitaler Systeme die Kapazität der Eisenbahnanlagen gesteigert werden soll. «Technik statt Beton» und «Vernetzung» sind mir als Schlagworte geblieben.

Kurz nach Mitternacht sind die Indoor-Präsentationen zu Ende und wir begeben uns zum Gleis 9, wo der Testzug, ein Stadler RABe 511, einfährt. Die Tür zum Führerraum steht offen. Andreas Meyer unterhält sich mit dem Lokführer. Mit ein paar Minuten Verspätung setzt dieser den Zug in Bewegung. Er führt den Zug ganz konventionell bis Mattstetten bis zur «CAB»-Tafel, die den Anfang des ETCS Level 2 signalisiert. Ab hier ist der Zug vollüberwacht und die Fahranweisungen werden auf den Bildschirm im Führerstand übermittelt. Ab hier übernimmt der Automat. Im Fahrgastraum sitzt ein Mitarbeiter der SBB, der per Notebook die Geschwindigkeitsvorgaben an den Zug ausgibt. Wie von Geisterhand beschleunigt der Zug, bremst, macht einen Nothalt. Auf dem Bildschirm sehe ich den rosaroten Punkt für die Sollgeschwindigkeit sich bewegen, als würde ein Lokführer die Geschwindigkeit anpassen.

Natürlich ist das auf eine Art beeindruckend. Andererseits spielt sich hier noch alles auf der rein digitalen Ebene ab. Daten werden computergerecht erzeugt und von hier nach da geschaufelt, bis sie am digitalen Endpunkt das gewünschte Verhalten bewirken. Eine Interaktion mit Umwelteinflüssen findet bei diesem Prozess nicht statt.

Gedanken eines Lokführers.

Wenn ich mich zum Thema «selbstfahrende Züge» äussere, kommt rasch der Vorwurf der Befangenheit. Das finde ich verständlich. Immerhin liegt die Bedrohung in der Luft, dass dereinst meine Lieblingsberufung, Eisenbahnen zu führen, durch Maschinen erledigt werden könnte. Doch habe ich wirklich Angst davor? Ich mache mir in Tat und Wahrheit ganz andere Gedanken. Da ist zum einen die Neugier, wie das Ganze technisch gelöst werden soll. Zum anderen sehe ich unzählige Situationen, bei denen ich mir fast sicher bin, dass ein technisches System an seine Grenzen stösst, weil ihm die Erfahrung fehlt, die sich jeder Lokführer und jede Lokführerin im Lauf der Jahre aneignet. Andreas Meyer betonte in seinem Referat denn auch, dass er sich komplett führerlose Züge nicht vorstellen könne.

Bei der heutigen Testfahrt herrschen trockene Wetterverhältnisse. Das System Rad-Schiene funktioniert brav so, wie es die physikalischen Modelle im Idealfall vorhersagen. Die Strecke wurde bewusst ausgewählt, weil sie die technischen Voraussetzungen für einen solchen Versuch erfüllt. Schweizweit sind nur vier Streckenabschnitte mit ETCS Level 2 ausgerüstet: Die Strecke Rothrist–Mattstetten inklusive Abzweiger nach Solothurn, der Lötschberg-Basistunnel, der Gotthard-Basistunnel und ein Abschnitt im Genferseebecken. Auf allen anderen Strecken wäre der heutige Versuch zurzeit nicht möglich gewesen. Ich bin seit rund neun Jahren Lokführer und bewege Züge über Schienen. Schienen, die trocken sind, nasse, verschneite, neue und alte. Ich kenne mich aus mit sieben verschiedenen Fahrzeugtypen, mit ihren Eigenheiten und Macken. Störungen treten gelegentlich auf und einige davon kann ich beheben. Ich kenne meine Strecken, ich erkenne das Verhalten von Passagieren. Am Anfang machte ich viel mehr Fehler als heute. Mittlerweile sehe ich Situationen kommen und kann vorausschauend handeln. Das alles kommt der Sicherheit und dem Komfort der Passagiere zugute.

Mensch vs. Maschine

Nach dem heutigen Anlass habe ich mehr offene Fragen als beantwortete. Wie soll langjährige Erfahrung digital abgebildet werden? Wie soll einem System beigebracht werden, das Verhalten von Passagieren zu interpretieren? Stimmen die Modellannahmen und kann tatsächlich Energie gespart und die Kapazität erhöht werden? Wieso werden diesen technischen Systemen Informationen zur Verfügung gestellt, die ich als Lokführer nicht erhalte? Wie würde ich fahren, wenn man mir diese Informationen gäbe?

Im heutigen Testzug sind Welten aufeinandergeprallt. Während die Exponenten der Bahn die Erkenntnisse aus diesem sehr vereinfachten Versuch auf die grosse Skala extrapolieren, sehe ich die tägliche Realität. Die Sprayerei am Testzug war geradezu sinnbildlich hierfür. Die reale Welt setzt Patina an, Nullen und Einsen nicht.

Ich bin ein grosser Fan vom System Mensch. Menschen sind extrem universell, lernfähig, kreativ und intelligent. Digitale Systeme haben sicherlich grosses Potenzial. Doch das Potenzial des Systems Mensch scheint mir bei Weitem noch nicht ausgereizt. Zu guter Letzt bin ich wohl auch etwas eifersüchtig, dass diese dümmlichen Computer mehr Begeisterung ernten als wir analogen Menschen, die wir aber in der Summe unseren Job nach wie vor deutlich besser machen. Und das höchstwahrscheinlich noch sehr lange.

Ruedi Brunner; Leiter SOB VSLF Sektion Ostschweiz

Lohnverhandlung
Um die Aufstiege gemäss GAV zu finanzieren, stellte die SOB rund 1% der Lohnsumme zur Verfügung. Für einen Grossteil des SOB-Personals verlief die Lohnrunde nach den im GAV verankerten Aufstiegszielen. Leider aber nicht beim Lok- und Zugpersonal. Im Artikel 6.2 des Anhangs 1 GAV wird festgehalten, dass für das Lok- und Zugpersonal die 20 Jahre für den Aufstieg vom Minimum des Stufenlohnbandes nach Grundausbildung bis zum Maximum des für die Funktion vorgesehenen höchsten Stufenlohnbandes gerechnet werden. Damit wird der besonderen Ausgangslage der beiden Funktionen Rechnung getragen. Weil die Spannbreite ihrer Löhne dermassen hoch ist, mussten diese Mitarbeiter auf zwei Stufenlohnbänder aufgeteilt werden. Nun wurde ihre Lohnerhöhung aber nur aufgrund des höheren Lohnbandes und nicht der ganzen Lohnspannbreite gewährt. Die SOB verspricht zwar «manuelle Nachbesserungen», um Artikel 6.2, also den Aufstieg bis zum Maximum in 20 Jahren zu ermöglichen, doch einhalten zu können. Aus Sicht der Verbände ist das aber nur eine Scheinlösung zum Nachteil der Betroffenen. Ebenso wird ein fatales Signal ans Lok- und Zugpersonal ausgesendet, also ausgerechnet an die Kategorien, in denen man in absehbarer Zeit mit Blick auf die Kooperation im Fernverkehr mit der SBB gedenkt, zusätzliches Personal aufzubauen. Auch darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass bei der Einführung des neuen Lohnsystems vor Jahresfrist nur diese beiden Kategorien etwas hergeben mussten. Vom Wegfall der in Franken garantierten Lohnerhöhungen beim Fahrpersonal profitieren nun alle dem GAV unterstellten Mitarbeitenden. Die Verbände stehen geschlossen dafür ein, wenn nötig auf rechtlichem Weg die Einhaltung des GAV einzufordern. Müsste doch bei richtiger Anwendung des GAV die Lohnerhöhung beim LP um 25% höher ausfallen als die vorerst gewährte Erhöhung.

Kooperation Fernverkehr
Im Dezember 2017 wurde kommuniziert, dass SBB und SOB den Kooperationsvertrag in Kraft gesetzt haben. Für mindestens die nächsten zwölf Jahre wurde eine Zusammenarbeit im Bereich Fernverkehr verbindlich festgelegt. Die Gotthard-Bergstrecke, für welche die SOB ursprünglich beabsichtigte, selber eine eigene Konzession zu beantragen, wird die erste in dieser Kooperation betriebene Linie sein. Mit der Inkraftsetzung des Kooperationsvertrages hat die SBB die SOB beauftragt, ab Dezember 2020 bis mindestens zum Ablauf der dann gültigen Fernverkehrskonzession die IR-Linie ab Basel via Luzern und Zürich über Arth-Goldau und die Gotthard-Bergstrecke bis nach Locarno zu betreiben. Für dieses Vorhaben hat die SOB noch im Dezember 2017 elf zusätzliche Triebzüge vom Typ «IR FLIRT», die mit den sechs Zügen für den Voralpen-Express 2020 baugleich sind, bestellt. Für die Umsetzung dieses Betriebskonzeptes des IR über den Gotthard wurden circa 45 Lokführer errechnet.
Die zweite mit dieser Kooperation genannte Verbindung betrifft die Strecke Bern–Zürich–Chur. Der definitive Entscheid zum Betrieb dieser Strecke wurde noch nicht gefällt. Er steht in Abhängigkeit vom Entscheid des BAV über die Fernverkehrskonzessionen und ist in der ersten Hälfte 2018 zu erwarten. Deshalb wäre eine allfällige Betriebsübernahme frühestens im Dezember 2021 zu realisieren. Auch für den Betrieb dieser Linie würden circa 45 Lokführer benötigt.

Pensionskasse
2017 war ein ausgezeichnetes Börsenjahr. Die Sammelstiftung Symova erzielte eine Rendite von 7,5%. Dank dieses Anlageerfolgs konnte der Deckungsgrad des Vorsorgewerkes trotz Senkung des technischen Zinssatzes von 2,75% auf 2% beibehalten werden. Die Senkung des technischen Zinssatzes führt zu einer Senkung des Umwandlungssatzes und daraus resultiert eine kleinere Altersrente. Um den entstandenen Leistungsverlust wegen des tieferen Umwandlungssatzes auszugleichen, wurden die individuellen Altersguthaben zu Lasten des Vorsorgewerkes entsprechend erhöht. Hätte die erzielte Rendite nicht ungefähr den daraus resultierenden höheren Verpflichtungen entsprochen, wäre dadurch der Deckungsgrad gefallen. Um den Leistungserhalt in Zukunft zu erhalten, wurden die persönlichen Sparbeiträge per 01.01.2018 entsprechend erhöht. Diese Erhöhung wird durch den Wegfall der Splitting- und die Senkung der Risikobeiträge relativiert. Trotz der Erhöhung der Sparbeiträge um 11% bezahlen die meisten Mitarbeitenden kleinere Pensionskassenbeiträge.

GAV-Themen
Arbeitszeitmodelle:
2016 haben die Verbände bei der SOB betreffend Einführung von Arbeitszeitmodellen nachgefragt. Obwohl anfänglich kein grosses Interesse der SOB auszumachen war, konnten 2017 einige Modelle grob vorgestellt werden. Für uns vordringlich und der Unternehmung auch dienlich wäre ein Zeitsparkonto entsprechend dem «Flexa» der SBB. Dass firmenspezifische Besonderheiten bei der Ausgestaltung miteinbezogen werden, ist anzunehmen. Weitere Gespräche sind 2018 traktandiert.

BAR-Verhandlung:
Die geplante Einführung der Totalrevidierten Verordnung zum Arbeitszeitgesetz (AZGV) per 9. Dezember 2018 veranlasst die SOB, Verhandlungen über die Anpassung der BAR anzusetzen.

Wegzeitenregelung (Anh. 3, Art. 3)
Dieses 2016 aufgegriffene Thema steht kurz vor dem Abschluss. Die nach GAV vorgesehene Anwendung wurde präzisiert und es wurden zusätzliche Regelungen ausgehandelt. Werden die per 01.01.2018 gültigen neuen Abmachungen so umgesetzt, dürfen wir von guten Lösungen sprechen. Bei der Nachvergütung der nicht nach GAV abgerechneten Dienste steht die Einigung noch aus.

Summe der unbezahlten Pausen > 90 Minuten (Anh. 10, Art. 6.3):
Dieses Thema wurde vorübergehend sistiert und wird ein Thema bei den anstehenden BAR-Verhandlungen werden.

Fernverkehrskonzession durch das BAV

Am 19. April 2018 hat das BAV seine Entscheide für die Erteilung der Fernverkehrskonzessionen bekanntgegeben. *Felix Traber, Lokführer Zürich*

Gleichzeitig hat das BAV die Anhörung der betroffenen Kantone, Verkehrsverbünde, Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen zum geplanten Konzessionsentscheid gestartet. Die BLS soll ab Dezember 2019 auf den beiden Strecken Bern–Biel und Bern–Olten zwei Fernverkehrslinien erhalten. Sämtliche IC-Linien sowie der Rest des sogenannten Basisnetzes bleiben für die zehn Jahre dauernde Konzession (Dezember 2019 – Dezember 2029) bei der SBB, die gewisse IR-Linien in Kooperation mit der SOB betreiben will.

Ein schaler Nachgeschmack
Zurück bleibt, dass man nun auch beim BAV und der Politik ganz allgemein gemerkt hat, dass die bisherigen gesetzlichen Rahmenbedingungen, verbunden mit ihren unrealistischen Fristen, nicht geeignet sind für einen «richtigen» Wettbewerb. Der oftmals vorgebrachte «Wettbewerb der Ideen» erscheint etwas fadenscheinig, auch wenn er zumindest auf der Gotthard-Bergstrecke positive Resultate für die ÖV-Kundinnen und -Kunden und insbesondere für die Tourismusregionen Andermatt/Gotthard und die Leventina hervorgebracht hat. Die geplante Kooperation mit der SOB wird hier ein attraktives Angebot und eine deutliche Verbesserung zum aktuellen Stand hervorbringen.
Zurück bleibt auch, dass man feststellen muss, dass sich wohl alle am Prozess Beteiligten die Sache einfacher vorgestellt haben. Insbesondere die betrieblichen sowie personellen Herausforderungen – wir haben sie im Locofolio 02/2017 beschrieben – stehen nach wie vor im Raum und sind mit zahlreichen Fragezeichen behaftet. Fragezeichen, die vor allem das betroffene Personal verunsichern.

Eine bemerkenswerte Änderung
Mit der Kürzung der Monopolrente, sprich mit der neuen Regulierung der maximalen Umsatzrendite für die SBB, wird der Gewinn der Bundesbahn um ca. 100 Millionen Franken pro Jahr geschmälert. Weiter wird die unrentable Linie Bern–Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds dem Fernverkehr übertragen, womit der Gewinn der SBB weiter geschmälert wird, dafür bei den finanzschwachen Kantonen Bern und Neuchâtel sowie beim Bund eine Entlastung bringt. Dasselbe im Rheintal, wo der Verkehr mit den RegioExpress vollständig vom Regionalen Personenverkehr zum Fernverkehr übertragen wird. Hier sind neben dem Bund vor allem der Kanton St. Gallen und in kleinerem Umfang der Kanton Graubünden Nutzniesser. All dies soll vermutlich eine Art «Ausgleich» darstellen, da das heutige System den anderen Bahnen (unter anderem der BLS) kaum Gewinne ermöglicht, wenn sie einzig im von der öffentlichen Hand subventionierten Regionalen Personenverkehr tätig sind. Erinnerungen an den noch nicht aufgearbeiteten «Fall Postauto» werden wach, wo von Seiten der Eigner Innovation, Gewinn, usw. gefordert werden, aber all dies kaum finanziert werden kann, denn Gewinn sollte es ja im Regionalen Personenverkehr nicht respektive kaum einen nennenswerten geben.
Der Druck auf den ÖV insgesamt wird in den nächsten Jahren noch mehr zunehmen. Es stellt sich daher die Frage, welchen Nutzen man effektiv generieren kann, wenn man das bestehende System in einen solchen «Wettbewerb» drängt. Das Personal wird es auf jeden Fall als Erstes zu spüren bekommen. Die aktuelle Situation ist ein Vorgeschmack davon.
Mit einer intelligenten, integralen Planung kann für die öffentliche Hand und damit auch für die Kundinnen und Kunden am meisten gewonnen werden. Hoffen wir, dass diese Erkenntnis bei allen Beteiligten reift und infolgedessen entsprechend angestrebt und umgesetzt wird.

Sämi Gmür, Leiter VSLF-Thurbo, Sektion Ostschweiz

Neues Lohnsystem
Es sollte ein neues Lohnsystem werden, das war für alle Parteien von Beginn der Verhandlungen an klar. Von allen Seiten war die Bereitschaft für Veränderungen spürbar, um das heute 15-jährige Lohnsystem zu überarbeiten und dabei auch alt angestammte Positionen aufzuweichen, aber dennoch Bewährtes weiterzuverwenden. In konstruktiven Gesprächen konnten wir ein neues, aus unserer Sicht auch besseres und vor allem transparenteres Lohnsystem ausarbeiten.
Die Gehaltsbänder wurden neu nummeriert und den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst. Die Minimalwerte in den Lohnbändern wurden deutlich (um mehrere Tausend Franken) angehoben, die Maximalwerte etwas gesenkt und auf den nächsten runden Betrag abgerundet. Es kommt durch den neuen GAV jedoch grundsätzlich nicht automatisch zu individuellen Lohnbandwechseln. Lohnrückstufungen oder Garantiefälle entstanden durch die neue Lohnbandstruktur ebenso wenig wie Lohnkorrektur nach oben (ausgenommen ist die Anhebung auf das Lohnbandminimum). Für den Lohnbandwechsel gelten neue Regeln. Neu muss ein Vorgesetzter begründen, falls er einen Lohnbandwechsel verzögern will (früher musste er den Lohnbandwechsel beantragen).
Bei den Lohnerhöhungen gibt es einen neuen Verteilmechanismus für die individuellen Anstiege. Dieser ist einfacher und klarer. Die Mitarbeiterbeurteilung hat keinen Einfluss mehr auf den individuellen Anstieg. Einzig die Position im Lohnband beeinflusst, wie hoch der individuelle Anstieg ausfällt. Das neue Lohnsystem enthält keinerlei Aussage mehr zur maximalen Dauer für die Durchquerung des Lohnbandes.
Neben den individuellen Lohnerhöhungen wird eine sogenannte Leistungsreserve eingeführt. Damit werden die individuellen Leistungen der Mitarbeiterbeurteilung abgegolten. Die Mitarbeiterbeurteilung wird somit nicht abgeschafft, ist aber nicht mehr wirksam für den Lohnaufstieg. Ein finanzieller Anreiz bleibt nach wie vor bestehen, denn die Leistungsreserve wird über mehrere Jahre gespeist und durch gemeinsamen Beschluss der Verbände und Thurbo unter Berücksichtigung der individuellen Leistungsbeurteilung der aufgelaufenen Jahre ausbezahlt.
Per 01.01.2018 wurde das neue Lohnsystem eingeführt. Die Lohnerhöhungen wurden dieses Jahr somit zum ersten Mal nach dem neuen System vorgenommen.

GAV-Verhandlungen 2017
Neben dem Lohnsystem haben wir auch die weiteren Bereiche des GAV überarbeitet, mit Ausnahme der bereits im Jahr 2016 verhandelten Paragrafen zur Arbeitszeit und den Ferien. Auch die bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen des Lok- und Zugpersonals blieben unberührt.
Die wichtigsten Änderungen im GAV sind eine Mindestgültigkeitsdauer bis Ende 2020, die Erhöhung der Nacht- und Sonntagszulagen auf 7 resp. 14 Franken pro Stunde sowie eine «Zulagenversicherung» bei Krankheit oder Unfall ab 30 Tagen. Für ältere Mitarbeiter wurden die Kündigungsfristen verlängert. Um Kündigungen zu vermeiden, verpflichtet sich Thurbo zudem, bestehende medizinische Einschränkungen ihrer Mitarbeitenden in der Dienstplanung so weit wie möglich zu berücksichtigen. Als Gegengeschäft wird bei auswärtigen Diensten und Kursen neu nur noch der Mehrweg gegenüber dem normalen Arbeitsweg vergütet. Auch wurde ein Teil der möglichen Lohnsummenerhöhung für die Finanzierung der erhöhten Zulagen verwendet.

Umsetzungsprobleme beim neuen GAV
Die Umsetzung des neuen GAV verläuft leider nicht ganz so, wie wir uns das vorgestellt haben. Erst einmal dauerte es ewig, bis der GAV zur Einholung der Unterschriften an die Verbände versendet wurde. Dann wurde er zwar von Thurbo versendet, leider war jedoch nicht mehr rekonstruierbar, an wen. Bei einem erneuten Versuch waren die Dokumente nicht vollständig; die zusätzlichen Protokolleinträge fehlten. Zu guter Letzt sind nun aber alle Dokumente vollständig unterzeichnet.
Abgesehen von den Schwierigkeiten beim Papierkram mussten wir schon kurz nach Jahresbeginn feststellen, dass Thurbo einige Artikel plötzlich anders auslegte als wir. Es handelt sich hierbei um die nicht unwesentlichen Möglichkeiten zum Lohnbandwechsel, die Frage nach Reihenfolge der Lohnerhöhung resp. Anhebung ins Lohnband sowie die Lohnbandzuteilung, wenn jemand eine Zusatzfunktion ausübt. Im Gegenzug wurde seitens Thurbo die neue Wegzeitenregelung ohne entsprechende Information an das Personal gleich per Fahrplanwechsel statt per neuem Jahr (resp. Gültigkeitsbeginn) des neuen GAV umgesetzt.
Das, was die Vorboten erahnen liessen, wurde mit dem Erhalt der Januarlohnabrechnung Faktum. Bei den Löhnen unter Lohnband wurden die individuellen Lohnerhöhungen ins Anheben auf das Lohnband miteinberechnet statt erst anschliessend dazuaddiert. Die neu geschaffenen Zusatzfunktionen wurden nicht berücksichtigt, da die Stellenbeschreibungen noch immer fehlten. Thurbo führte auch keine Lohnbandwechsel nach den neuen Kriterien des GAV durch. Der VSLF hat zusammen mit den Partnerverbänden SEV und Transfair von Januar bis März 2018 Thurbo mehrere Schreiben zukommen lassen, auf die Missstände hingewiesen und um ein Gespräch gebeten. Thurbo hat dabei aber immer auf die Sozialpartnersitzung Ende April verwiesen und wollte vorher keine Stellung nehmen.
Am 26. April 2018 trafen wir uns mit den Partnerverbänden und Thurbo zur lange erwarteten Frühlingssitzung. Im direkten Gespräch begründeten beide Seiten ihre Auslegung der Artikel. Beide Seiten sind jedoch bereit, Eingeständnisse zu machen, um eine tragbare Lösung zu finden. Wir mussten feststellen, dass der nach drei Jahren vorgesehene Wechsel ins höhere Lohnband (Anheben aufs LB-Minimum) einen grossen Teil der Lohnsummenerhöhung auffressen würde, da die Aufstiege nach wie vor aus dem gleichen Topf wie die Lohnerhöhungen gespeist werden. Thurbo brachte ausserdem eine Vereinbarung aus dem Jahr 2010 ins Spiel, die den Lohnbandwechsel des Lokpersonals regelt. Hier stellt sich die Frage, ob diese nach den eben erst erfolgen GAV-Verhandlungen weiterhin Gültigkeit hat.
Einen Erfolg konnten wir bei der Reihenfolge der Anhebung aufs Lohnbandminimum vs. Lohnerhöhung verbuchen. Thurbo lenkte auf unsere Sicht der Dinge ein. Das heisst nun konkret: Zuerst erfolgt ein allfälliger Lohnbandwechsel. Liegt der aktuelle Lohn unter dem Lohnbandminimum des neuen Lohnbandes, wird er auf dieses angehoben. Als letzter Schritt erfolgt die individuelle Lohnerhöhung gemäss Matrix. Für dieses Jahr werden die Löhne der betroffenen rund ein Dutzend Mitarbeiter(innen) rückwirkend per Januar 2018 angepasst.
An einer zusätzlichen Sitzung im Juni 2018 (nach Redaktionsschluss dieses Berichtes) werden wir nochmals über die Modalitäten für den Lohnbandwechsel der einzelnen Berufskategorien sprechen und eine für das ganze Personal tragbare Lösung suchen.
Mit Stand Ende April 2018 fehlen leider noch immer die Jobprofile der neuen Zusatzfunktionen. Für den «Lehrlokführer» und den «Ablöser Disposition» seien sie jedoch ausgearbeitet, liess Thurbo verlauten. Das «Fahren nach ausländischen Vorschriften» komme ab Dezember 2018 nicht mehr zum Tragen, da die Leistungen auf den deutschen Grenzstrecken nicht mehr von Thurbo erbracht werden sollen. Darum wird dieses Jobprofil ohne grosse Priorität ausgearbeitet. Eigentlich hätten die Stellenbeschreibungen bereits auf Jahresbeginn hin fertig sein sollen. Die betroffenen Mitarbeiter werden sich noch etwas gedulden müssen. Dies ist etwas ärgerlich, denn je nachdem würden sie in ein anderes Lohnband überführt, was vereinzelt auch ein Anheben auf das neue Lohnbandminimum und eine andere Position im Lohnband zur Folge hätte.

Überarbeitung der Nebenarbeitszeit des Lokpersonals
Die SBB haben vor einigen Jahren die bereichsspezifische Arbeitszeitregelung des Lokpersonals Personenverkehr neu ausgehandelt. Dabei wurden Umfang und Aufgaben der Nebenarbeitszeit neu berechnet. Dies steht nun mit einigen Jahren Verzögerung auch bei Thurbo an. So ärgern auch wir uns über eine Vielzahl von Updates der elektronischen «Helfer», die zunehmende Flut von Informationen, die wir dank der digitalen Informationsverbreitung verarbeiten müssen, sowie über eine unzulängliche Dispositionssoftware. Wir sind mit unserem Wunsch deshalb bei Thurbo vorstellig geworden und auf offene Ohren gestossen. Die heute noch gültigen Nebenarbeitszeiten wurden auf den Gegebenheiten von vor 15 Jahren berechnet. In der vergangenen Zeit stand auch die Technik nicht still. Papier sieht der Lokführer heute viel seltener als früher. Die Vorschriften wurden dafür immer umfang- und zahlreicher. Die Aufgaben haben sich verändert, es sind viele neue dazugekommen – wenige sind entfallen. Gemeinsam wollen wir die benötigte Zeit aufgrund der veränderten Gegebenheiten neu berechnen.

Lachen ist gesund

Manchmal, wenn ich im einsamen Führerstand über die Schienen gleite und sich mein Bewusstsein auf die Signale, Geschwindigkeiten und Halte konzentriert, dann kann das Unterbewusstsein tun und lassen, was es will. *Markus Leutwyler, Redaktor LocoFolio*

Nichts stört es dabei, Ideen zu entwickeln. Auf irgendeiner der vielen Fahrten, die man als Lokführer halt so macht, muss mein Unterbewusstsein die Idee für eine SBB-Parodie auf den Werbespot von «Fischer Bettwaren» entwickelt haben. Ideenfetzen blubberten in mein Bewusstsein und zwischen den Signalen fand dieses die Fetzen unglaublich lustig. Zu Hause notierte ich mir die Ideen, man weiss ja nie, wozu sie gut sein könnten …

Viele Monate später setzte ich mir in den Kopf, die nun zu einem Gesamtpaket angewachsenen Ideen in einem Film umzusetzen. Mit meinem Kollegen Stephan aus der BZ drehten wir guerillamässig die Szenen. Zu Hause verpasste ich dem Ganzen den Schnitt und verwendete SBB-Signets und es kam ein ganz nettes Filmchen dabei heraus.

Mein Testpublikum fand den Clip gelungen und ich hielt es für genügend, um einer kleinen Öffentlichkeit präsentiert zu werden. Eigentlich wäre die Idee gewesen, den Film im internen Teil an der VSLF-GV 2018 auf die Leinwand zu projizieren, doch beim ersten Durchgang gelang das nicht so richtig. Warum nicht damit auf die VSLF-Facebookseite? Ich besprach mich kurz mit anderen und wir fanden das eine gute Idee. Also lud ich den Clip auf Facebook und sandte ihn an drei Personen via WhatsApp.

«Viral gehen» – diesen Begriff aus der Welt der sozialen Medien kannte ich selbstverständlich. Ich kannte auch Beispiele von viral gegangenen Clips. Doch Theorie und Praxis sind immer zweierlei. Dass ausgerechnet mein Filmchen viral gehen könnte, erachtete ich als Theorie.

Die Praxis belehrte uns eines Besseren. Bereits am Abend zeigte der Zähler in Facebook eine vierstellige Zahl. Am nächsten Morgen war die Zahl weiter gestiegen und erreichte gegen Nachmittag die fünfstellige Grenze. «20 Minuten» bekam Wind davon und kontaktierte den VSLF. Nach kurzer Rücksprache entschieden Hubi und ich, den Clip zu deaktivieren. Was wir sahen, war der Zähler auf Facebook. Was wir nicht sahen, war die versteckte

Verbreitung auf WhatsApp. Drei kleine Quellen genügten für eine unüberblickbare Kettenreaktion. Das Video wurde auf WhatsApp quasi im Untergrund rasend schnell herumgereicht. Ich begann einen sinnlosen Kampf gegen YouTube und Facebook und beantragte Löschungen von hochgeladenen Kopien des Films. Ich versandte Nachrichten an die Uploader und viele nahmen den Film vom Netz.

Am späteren Nachmittag begann mein Dienst. Als ich den Personalraum betrat, erschallte Gelächter. «Grüezi Herr Fischer!» Der Clip hatte sich verselbständigt und gefiel offenbar ganz vielen. Unsere Löschung zeigte keine Wirkung, der Clip war da und blieb da. Er wurde viral. Mein Film!

Ich wusste nicht, ob ich weinen oder lachen sollte. Ich hatte richtig Angst. Ich hatte keine Ahnung, wie unsere Geschäftsleitung auf dieses unautorisierte Werk reagieren würde. Im «20 Minuten online» erschien ein Artikel. Die Sprecherin begrüsse die Löschung und wies auf fehlende Bewilligung und Markenrechtsmissbrauch hin. Das letzte Mal war mir so bang, als ich in der Feuerwehr zum ersten Mal in den Brandcontainer musste …

Ich erzählte meinen Kolleginnen und Kollegen von meinen Befürchtungen. Und was ich da erleben durfte, war die unglaublichste Welle von Zusammenhalt und Unterstützung, die ich je erlebt hatte. «Wenn du drankommst, gehen wir für dich auf die Strasse», meinte einer und ein anderer sagte: «Wir stellen ein Sammelkässeli für dich auf!» Unterstützung gaben mir auch die Kollegen vom VSLF-Vorstand. «Da boxen wir dich raus!» Leute, ihr seid echt super! Wenn's draufankommt, sind wir eine Bähnlerfamilie wie eh und je!

Es wurde Nacht. Gut war mein Schlaf nicht. Auch nicht der meines BZ-Kollegen. Am andern Morgen wurde ich vom klingelnden SBB-Natel geweckt. Meine Bronchien verkrampften sich und der Puls raste. Der Anruf kam von einer lieben Kollegin, die ein wenig Einblick in den goldenen Turm an der «Hilfikerstrasse 1, 3000 Bern» hatte. Sie hatte diesen Morgen schon mit der einen oder anderen Führungskraft gesprochen und erlebte vorwiegend positive Reaktionen. Das teilte sie mir mit. Meine Anspannung löste sich wenigstens ein kleines bisschen.

Derweil formte sich auf «20 Minuten» ein Shitstorm gegen die SBB-Führung. Der Clip kam auch bei externem Publikum gut an. «Bei der SBB AG geht man zum Lachen in das 5. Untergeschoss», schrieb ein Leser. Humorlosigkeit wurde der Führung vorgeworfen.

Am frühen Nachmittag setze SBB CEO Andreas Meyer den erlösenden Tweet ab: «Merci für das Video, lieber @Lokfuhrer-Markus. Etwas #sbb Humor und Selbstironie schadet nie. Du hast Talent!» Mir fiel ein Stein vom Herzen, etwa so wie damals, als das grosse Tor des Brandcontainers geöffnet wurde und ich nach draussen konnte. Dieser Tweet stellte den Wendepunkt bei den Kommentaren dar. «Das finde ich jetzt eine sehr grossartige Reaktion - #sbb immer wieder für Überraschungen gut», meinte ein Twitterer. Es war nun auch klar, dass der Clip gezeigt werden durfte.

Dies ist eine Geschichte, über die am Schluss alle lachen können. Sogar im Erdgeschoss. Meine Kollegen vom VSLF-Vorstand waren erleichtert, ich und mein BZ-Kollege waren erleichtert, die SBB-Führung – so nehme ich an – war ebenfalls erleichtert und das Publikum freute sich über diesen Clip.

Das ist gerade nochmal gutgegangen und alle sind mit einem blauen Auge davongekommen. Dennoch muss ich sagen, dass das eine heftige Lektion für mich war. Ich rate allen dringendst von einer Nachahmung ab! Die SBB steht permanent unter Beobachtung und die Bevölkerung interessiert sich für sie. Im Positiven wie im Negativen. Passt auf, was ihr online stellt! Beim kleinsten Zweifel drückt ihr den winzig kleinen, unscheinbaren, harmlos wirkenden «Senden»-Button lieber nicht.

Voll e-Dampf voraus

Bisher dachte ich, die Zeiten dampfender Loks, rauchender Colts und glückselig inhalierender Cowboys seien vorbei. *Stephan Wirz, geborener Passivraucher und aktiver Lokführer, Depot Luzern*

Deshalb finde ich den Ansatz der SBB, Glimmstängel aus ihren Behausungen zu verbannen, durchaus löblich. Denn obwohl sich scheinbar nur 25% der Bevölkerung aktiv als Raucher betätigen, einer von ihnen läuft garantiert immer vor meiner Nase und ich kann meine Lunge gratis teeren. Doch Obacht: Sollten jetzt die Raucher-aller-Marken-vereinigt-euch plötzlich von heute auf - na ja, sagen wir übermorgen oder doch eher nächste Woche, aber ganz sicher vielleicht nächsten Monat gemeinsam beschliessen, aufzuhören zu rauchen: Die sonst schon gebeutelte AHV hätte mit einem Schlag ein massives Mittelzufluss-Problem!

Und erst recht das Gesundheitswesen: Auf einmal keine raucherbedingten Krankheiten mehr aufwändig behandeln, noch viel mehr, die alt werden und gesund bleiben, niemand mehr, der hustet, keucht und auswirft. Grässlich die Vorstellung: Arbeitsplätze in Spitälern, Forschungslabors und so weiter lösten sich im nicht mehr vorhandenen Rauch auf. Nun, so schnell wird es wohl so weit nicht kommen. Nikotin sei Dank.

Doch ich schweife ab. Denn ein neues Phänomen breitet sich - oder besser - wabert sich aus: Nach dem e-Bike, e-Car und ehwurscht zieht die e-Zigarette durchs Land, in die Büros und Führerstände. Findige Kollegen und solche, die es nicht mehr sein wollen, erachten neuerdings ihr Laster als ein allseits und überall willkommenes und bedampfen Raum und Stand in vollen Wolken. Schliesslich ist es ja kein Rauch, ergo nicht schädlich und somit legitim, da ja nicht verboten, oder? Doch so richtig wohl ist wohl keinem der Benebelten. Und da der gesunde Menschenverstand, Anstand und die Rücksichtnahme dem bisher Gerauchten zum Opfer fielen, erstaunt es nicht, dass mit solider Beratungsresistenz auf den Wunsch der zum Mitrauchen verdampften Kollegen, das Hans-Dampf-in-allen-Räumen doch bitte zumindest in den Pausenräumen und Führerständen bleiben zu lassen, reagiert wird.

Zum guten Glück gibt es da ja noch unsere Retter und Hüter aller SBB-Normen, Fremdsprachen und Berufsschuhe, die sich auf Antrag der Sache und der Unbelehrbaren, Besserwisser und Immer-etwas-Schlaueren annehmen, ohne dabei jedoch selber das neue Phänomen zu beobachten. Komisch, sie, die täglich mehrmals ihren Glasturm verlassen, sich stundenlang auf Führerständen aufhalten, die vollumfänglich ausgestatteten Aufenthaltsräume und erst recht die ihnen Untergebenen in- und auswendig zu kennen meinen. Also weder Not noch Gefahr in Verzug, Handlungsbedarf wird nicht ausgemacht. Nur ein schlechter Traum, der sich in Schall und Dampf aufzulösen droht? Selbstverständlich bleibt man jedoch als pflichtschuldiger Untertan weiterhin jederzeit aufgefordert, sich quasi CLP-legitimiert als Denunziant zu betätigen, denn die Bösen sind ja immer nur die Anderen.

Letzte Fahrt der «Eule» in Oberrüti.

Nachruf auf die VSLF Werbelokomotive Re 460 105-0

Am Ostermontag, dem 2. April 2018, fuhr unsere «Eule» zum letzten Mal. Sie zog den Gotthard Panorama Express nach Lugano und ging dann in die Ufficine Bellinzona. Die erste Fahrt im VSLF-Design hatte sie nach dem Rollout in Yverdon am 22. Nov. 2013. Ich denke, jedem Lokführer ist sie mindestens einmal entgegengekommen. *Hubert Giger, Präsident VSLF*

In dieser Zeit hat sie 1,5 Millionen Kilometer zurückgelegt. Das ist 37-mal um die Welt oder im Tagesdurchschnitt 1223 Kilometer (!). Unterhalt hatte sie 1383 Stunden (169 Arbeitstage à 8 Stunden) und hat dabei 177 016 Franken Material gekostet (netto). Glücklicherweise hatte die Lok keinen Unfall, einzig eine gerissene Frontscheibe und eine leicht verbogene Frontschürze. Im November 2013 wurde an der Lok in Yverdon eine Revision R2 (ca. 450 Stunden) und im Juni 2016 eine Revision R1 (ca. 120 Stunden) ausgeführt. Im Herbst 2018 ist die Lok dann vorgesehen zur Modernisierung. Ihr Kilometerstand war am 2. April 2018 6,3 Millionen Kilometer.

Das Sujet der Eule hat nicht nur die SBB-Werbeabteilung erfreut, auch unsere Sponsoren von der CAP Rechtsschutzversicherung waren begeistert. Mit einer schwarzen und weissen Front ist sie eine der wenigen Werbelokomotiven, die von allen vier Seiten anders aussieht.
Wir möchten uns bei allen Personen bei der SBB und der CAP Rechtsschutzversicherung recht herzlich bedanken für die Unterstützung. Sie haben es ermöglicht, dass wir diese schöne und ansprechende Lok gestalten konnten. Danke auch an unseren Artdirector Stephan Gut für den absolut gelungenen Wurf.
Die Re 460 105 hat uns durch ihr unerwartetes Auftauchen immer wieder einen schönen Moment auf der Fahrt beschert. Wir werden sie vermissen.

Auszug aus der Rede zum Rollout Atelier Yverdon:
Die Eule: Tiere lösen immer Emotionen aus. In Italien glaubte man, dass der Blick einer Eule töten könne. Bereits im antiken Griechenland galt der Ruf der Eule als schlechtes Vorzeichen. Im Alten Testament erscheint sie als Bild kommender Zerstörung. Wird am Tag eine Eule gesehen oder sogar ihr Ruf gehört, dann wird es Seuchen oder eine Feuersbrunst geben. Und Lady Macbeth hört im Drama «Macbeth» die Eule, während ihr Mann den rechtmässigen König ermordet.

Eulen als Glücksbringer: So soll in der Region Bern das Eulengeschrei nicht den Tod, sondern die Geburt eines Kindes ankündigen. Und in der Lausitz ist der Ruf einer Eule in der Nähe eines Hauses, in dem eine Schwangere lebt, ein Hinweis, dass eine komplikationslose Geburt zu erwarten ist.
Und wer gibt im Film des Märchens «Drei Nüsse für Aschenbrödel» von 1973 (ČSSR/DDR) dem Aschenputtel mit einem Augenzwinkern den Hinweis, die Zaubernüsse fallen zu lassen? Es ist die Eule Rosalie.

Ferrovita

Vermischte Meldungen

Störungen

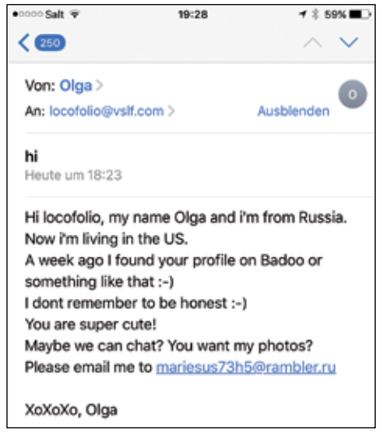
Technikgruppe VSLF

Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr SKE spricht in einer Einladung von jährlich 130 000 Störungen von mehr als vier Stunden Dauer allein auf dem Netz der SBB.
Das wären täglich ca. 356 Störungen von mehr als vier Stunden! Oder im Schnitt jede Stunde 14 Störungen.
Dass nicht immer alles rund läuft, wissen wir aus unseren täglichen Einsätzen, aber 14 gröbere Störungen auf der Schiene scheinen doch etwas viel!

Moskau

Technikgruppe VSLF

Liebesgrüsse aus Moskau
Selbst in Russland ist unser LocoFolio so beliebt, dass Olga uns schlüpfrige Liebesgrüsse schickte. Diese Anerkennung freut uns natürlich!



Salt 19:28 59%

250

Von: Olga
An: locofolio@vslf.com Ausblenden

hi
Heute um 18:23

Hi locofolio, my name Olga and i'm from Russia.
Now i'm living in the US.
A week ago I found your profile on Badoo or something like that :-)
I dont remember to be honest :-)
You are super cute!
Maybe we can chat? You want my photos?
Please email me to mariesus73h5@rambler.ru

XoXoXo, Olga

Die Bachelorette

Technikgruppe VSLF

In der Staffel 4 der «Bachelorette» versucht Kollege Giusi (Giuseppe Cortese) aus Zürich, das Herz der Bachelorette zu erobern. Wir sind alle furchtbar aufgeregt und fiebern mit. Giusi ist seit 2011 Lokführer bei SBB P. Nach unserer Beurteilung hat er mit Abstand die sympathischste Ausstrahlung, gute Manieren und ein Spitzen-Lächeln, mit dem er sicher das Herz der Basler Bachelorette erobern wird.

Giusi, wie im Dienst, immer alles geben!
Deine VSLF-Fans

www.3plus.ch

Umbau Re 460

Technikgruppe VSLF

Nach dem Umbau der Re 460 im Industriewert wurde im Apparateschrank eine stabile und feuerfeste Halterung montiert.

Mutationen

Vorstand VSLF

Mutationen bitte melden….
Liebe Mitglieder, gibt es bei dir Änderungen von Arbeitgeber, Depot, Funktion, persönlichen Adressangaben usw. bitten wir dich uns dies via mutation@vslf.com oder über die Homepage mit Beginn (Datum) mitzuteilen.
Aktuelle Angaben verringern uns den administrativen Aufwand enorm.
Vielen Dank.
www.vslf.com / Kontakt / Kontakt Mitglieder

Hommage an Esther Frisch

Im Altersheim Logisplus in Köniz bei Bern war am 5. April 2018 ein Nachmittagsprogramm angesagt, an dem Ruedi Renggli als pensionierter Lokführer aus seiner über vierzigjährigen Berufszeit berichten sollte. *Hans Baer, pensionierter Swissair Pilot und Gönner VSLF*

Warum gerade «Logisplus»? Hier wohnt auch seit vier Jahren die allseits bestens bekannte Esther Frisch ... doch davon später.
Wir erinnerten uns daran, dass zur Jugendzeit unserer Zuhörer, so in den Fünfzigerjahren, die Sicherungseinrichtungen bei der Bahn noch nicht so ausgefeilt waren: Beim Totmannpedal war der Langsamgang erst in Diskussion, und Signum war noch auf die Anzeige von Warnung beim Vorsignal beschränkt. Daher galt die Regel, dass bei Leistungen von mehr als 50 km ohne Halt zweimännig zu fahren sei. Dessen gewiss reisten wir –nostalgisch betrachtet- zu zweit von Zürich nach Bern.
Im «Logisplus» war alles bestens vorbereitet. Leinwand, Beamer, Laptop, Audioanlage, alles funktionierte, und so konnte Ruedi mit seinen Ausführungen – alles minutiös dokumentiert in seinen zahlreichen Tagebüchern - vor zahlreichem Seniorenpublikum, darunter auch Esther Frisch, loslegen.
In gut strukturierten Sequenzen und launisch kurzweiligem Vortrag führte Ruedi seine Zuhörer durch seine Berufswelt. Der Heizerdienst auf dem Dampf-«Tigerli» im Rangierbahnhof Zürich, damals zwischen Herdern und HW, wurde unterstrichen durch einen Filmausschnitt aus dem Film «Hinter den sieben Gleisen», wo Hannes Schmidhauser als Lokführer in so einem «Tigerli» über die Leinwand brauste.

Ein anderes Bild zeigte eine Barrierenwärterin an ihrer Kurbel, die sie damals gewissenhaft Tag und Nacht bediente.
Weitere Berichte gab's von vielen Extrafahrten mit dem Roten Pfeil, z. B. nach Lugano, sehr zur Freude der Fahrgäste mit Fotohalt am besten Ort in der Biaschina mit Traumaussicht auf die Streckenführung, damals noch ohne die alles überspannende Autobahn A2.

Ruedi Renggli, Esther Frisch und Hans Baer

Nebst vielen anderen Geschichten, denen das Publikum mit Interesse folgte, erwähnte Ruedi auch die von einigen Lf aus dem Raum Zürich unter strengster Geheimhaltung veranstaltete Werbekampagne zu Gunsten der S-Bahnabstimmung anno 1981. Die Chefs waren da gar nicht begeistert. Erst als dann ein Vertreter der Bundesbehörde (BR Ernst Brugger) verlauten liess, das sei die absolut beste und wirksamste Werbeinformation gewesen, löste sich die Verkrampfung wieder.
Nun erschien ein Bild auf der Leinwand, das Ruedi zusammen mit Esther Frisch in der Pension «Waldruh» in Riggisberg zeigt, wo sie aus ihrem neusten Gedichtband «Störungsbuch» vorliest. Esther Frisch war völlig verblüfft, als Ruedi schilderte, was sie seit Jahren alles für «ihre» Lokführer getan hatte. Beruflich war sie Mercerieverkäuferin im Warenhaus Loeb in Bern, und in der Freizeit sass sie oft am Bahndamm zwischen Ostermundigen und Gümligen, wo so viele ihrer Gedichte entstanden. Mit grossem Herz und Einfühlungsvermögen hat sie da die Arbeit auf der Lok aus der Sicht des Menschen beschrieben: die Schönheit der Natur, aber auch die stete Konzentration und Aufmerksamkeit in der Einsamkeit, die strengen Dienste bei Tag und bei Nacht; gelegentlich war da auch ein Wink mit dem Zaunpfahl Richtung Führungsetage zu verspüren, wenn sie das reine Kostendenken zu Lasten menschlicher Qualitäten anprangerte.
Jedes Jahr, pünktlich zu Weihnachten, ist Esther Frischs Gedichtbroschüre erschienen. Ganz unbürokratisch – das ging damals noch ohne Laufnummer und Digitalisierung! - wurde sie jedem Lokführer in den Kasten verteilt. Auf diese Post wurde allseitig ungeduldig gewartet. Es tat und tut so gut, diese Verszeilen –vor allem auch in der heutigen hektischen Zeit, mit Scheuklappen auf jede nur mögliche Digitalisierung ausgerichtet - immer wieder zu lesen und dankbar feststellen zu dürfen, dass da jemand ein Wort hat für die Menschen im Führerstand, wo Digitalisierung, Automatik und Robotik eigentlich Hilfsmittel zur Führung des Zuges als Unterstützung des Lf in seiner anspruchsvollen Arbeit sein sollten.
Es kommt ja auch nicht von ungefähr, dass auf der Gästeliste der GV VSLF 2017 Esther Frisch nebst vielen hochrangigen Persönlichkeiten aufgeführt ist, in der Funktion «Treue Seele».
Esther, in deiner tiefen Bescheidenheit, mit grosser Weisheit und Humor, hast du deine Gedichte verfasst, hast so manchen Leser zum Schmunzeln und auch zum Nachdenken gebracht.
In Ermangelung besserer Worte ganz einfach: Ein herzliches Dankeschön für alles!

Mit einer Grussbotschaft von der GV VSLF 2018 in Basel und einem Blumenstrauss verabschieden wir uns und wünschen dir weiterhin alles Gute. Hoffentlich kriegst du gelegentlich wieder einen Kartengruss aus dem Führerstand. Das Locofolio wird hoffentlich immer wieder den Weg zu dir ins «Logisplus» finden.

PS: Esther Frisch hat uns zur Verabschiedung mit ihrem Rollator (in ihrem Jargon ihr «Vorspann») bis vor die Haustür begleitet. Der Nachmittag habe ihr sehr gut gefallen; sie war auch sichtlich gerührt. Nach den guten Wünschen von Esther Frisch (Zitat) «happy landing zäme» sind wir, um dankbare Erinnerungen an diesen Nachmittag im «Logisplus» bereichert, zu Hause gut angekommen.
Die Heimleitung hat uns bestätigt, dass wir Esther Frisch mit unserem Besuch eine Riesenfreude bereitet hatten, was ja auch die Absicht war.

Gruss aus der Wohlfühloase

Brief vom 14.6.18 an Markus Jordi, Leiter HR SBB. *Hans-Georg Wiget, Lokführer St. Gallen*

Sehr geehrter Herr Jordi

Mit Befremden habe ich von der Aussage der SBB-Verhandlungsdelegation GAV Kenntnis genommen. Seit bald 37 Jahren bin ich Lokomotivführer bei der SBB und mittlerweile über 62 Jahre alt. Gerne möchte ich Ihnen an zwei Beispielen aufzeigen, wie sich laut der Toureneinteilung etwa jede sechste Woche unserer Wohlfühlwochen mit sechs Arbeitstagen anfühlt.

Beispiel vom 1.5. bis 6.5 2018: 1. Tag arbeiten von 18.57 bis 03.23 Uhr / 2. Tag von 18.27 bis 03.46 Uhr / 3. Tag von 17.49 bis 02.42 Uhr / 4. Tag von 15.10 bis 00.20 Uhr / 5. Tag von 14.51 bis 20.51 Uhr und am 6. Tag von 10.15 - 19.15 Uhr. (4 Mal teilweise weit über Mitternacht arbeiten und am 6. Tag auch erst nach19.00 Uhr Feierabend, Vereine oder gesellschaftliche Kontakte nicht möglich)
Beispiel vom 11.3. bis 17.3.2018: 1. Tag arbeiten von 05.01 bis 13.52 Uhr / 2. Tag 04.17 bis 12.35 Uhr / 3. Tag 04.22 bis 13.52 Uhr / 4. Tag 03.14 bis 11.25 Uhr / 5. Tag 04.29 bis 11.20 Uhr / 6. Tag 05.43 bis 14.39 Uhr. (6 Tage aufstehen vor 5.00 Uhr oder früher, zu wenig Schlaf ist in dieser Frühwoche alltäglich)
Natürlich haben wir noch andere frühe Wohlfühltouren im Depot St. Gallen (02.21-12.19 Uhr / 03.10–12.34 Uhr / 03.20–12.16 Uhr) nebst denjenigen Touren, die zwischen 4 und 5 Uhr beginnen. Nach 5-6 solchen «Wohlfühltouren» brauche ich (und die allermeisten meiner Arbeitskollegen) einen Ruhetag, um sich zu erholen. Personen, die nie über längere Zeit so gearbeitet haben, können diese Belastung gar nicht nachvollziehen.

Natürlich gehört mit dem unsäglichen SOPRE ein weiterer Teil zu unserem ganzen Wohlfühlpaket!

Es ist nur enttäuschend, wie unsere Arbeitsbedingungen der unregelmässigen Arbeitszeit von höchster Stelle bei der SBB eingeschätzt werden. Ihre Wohlfühlaussage zeigt mir einmal mehr, wie klein die Wertschätzung für unsere tägliche Arbeit ist! Dies ist für mich ein Grund, künftig keine sechs Arbeitstage hintereinander mehr zu arbeiten und meine geplante frühzeitige Pensionierung allenfalls noch etwas vorzuziehen.
Wir «Alten» sind sowieso überflüssig, da die jungen Leute ja von Bern bis nach St. Gallen Schlange stehen, um einen solchen «Wohlfühljob» zu bekommen.

Freundliche Grüsse
Hans-Georg Wiget

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

Enrico Canonica
Sektion Basel
*1931
† 11. 2. 2018

Robert Zwyer
Sektion Luzern-Gotthard
*1934
† 21. 12. 2017

Hans Gröbli
Sektion Ostschweiz
*1924
† 10. 4. 2018

Paul Frei
Sektion Ostschweiz
*1937
† 15. 5. 2018

Fritz Nater
Sektion Ostschweiz
*1926
† 26. 1. 2018

Alois Künzli
Sektion Ostschweiz
*1932
† 7. 4. 2018

Walter Rubin
Sektion Ostschweiz
*1945
† 18. 1. 2018

In stiller Anteilnahme – der Vorstand VSLF und alle Kollegen

Antwortschreiben auf die Trauerkarte VSLF für Hans Gröbli

Sehr geehrter Herr Giger

Vielen Dank für die Trauerkarte und die tröstenden Worte.
Wir danken Ihnen, dass Sie seinen damaligen Mut, dem VSLF der ersten Stunde beizutreten, loben. Der Entschluss wurde meines Wissens durch eine Ungerechtigkeit gegenüber einem damaligen Kollegen, der keine Unterstützung von den Gewerkschaften erhielt, ausgelöst. Mein Pate, Fritz Blaser, war dann mehrere Jahre Präsident des VSLF.
Auch konnte mein Vater auf die Hilfe des VSLF zählen, als er in einen schweren Eisenbahnunfall verwickelt wurde. Von der SBB vorverurteilt, halfen ihm der Anwalt des VSLF und die guten Reglement-Kenntnisse meines Vaters, den Prozess siegreich zu gestalten.

Wir wünschen dem VSLF, seinen Mitgliedern und Ihnen als Präsident weiterhin viel Erfolg bei der Verteidigung Ihrer Rechte und Ihrer Interessen.

Mit stillem Gruss
Die Trauerfamilie
Bruno Gröbli

FDV Heft

Vorstand VSLF

Meldet bitte sämtliche Korrekturen etc. an folgende eMail-Adresse: fdv@vslf.com

VSLF-Agenda

Vorstand VSLF

An der letzten Generalversammlung VSLF wurde beschlossen, dass die Agenda nur noch auf ausdrücklichen Wunsch an die Mitglieder und Gönner verteilt wird.
Mitglieder/Gönner, welche die Agenda in Zukunft weiterhin per Post gratis erhalten möchten, melden dies bitte einmalig bis Ende August 2018 auf unserer Internetseite: www.vslf.com / Dienste / Shop / Bestellung Agenda
oder mittels E-Mail an: agenda@vslf.com.
Danke.

29. Generalversammlung 2017
Die 29. Generalversammlung der Sektion Bern fand am 16. November 2017, um 14:00 Uhr, wie gewohnt im Restaurant Beaulieu in Bern statt.

Thomas Jacquart begrüsste, zum letzten Mal als Präsident, die zahlreich anwesenden Mitglieder.
Etliche Kollegen haben sich entschuldigt, weil sie arbeiten mussten. Nach einer kurzen Orientierung ging es dann mit dem geschäftlichen Teil weiter.
Als Stimmenzähler und Protokollprüfer wurden Hansruedi Dolder und Daniel Waeber gewählt.

Die Traktandenliste und auch das Protokoll der 28. Generalversammlung wurden einstimmig genehmigt. Thomas Jacquart verabschiedet sich mit einer kurzen Zusammenfassung seiner 12-jährigen Tätigkeiten im Vorstand der Sektion Bern.
Auch verabschiedet wurden Andreas Infanger und Hans Schäfer.
Werner Plüer übergibt ihnen ein von Simone Häubi organisiertes Abschiedsgeschenk.

Neu in den Vorstand gewählt wurden:
- Julio I. und Daniel Ruch als Co-Präsidenten
- Eric Guex als Sekretär
- David Anliker als Beisitzer 1
- Stefan Gfeller als Beisitzer 2

Thomas Jacquart wünschte den neu gewählten Kollegen viel Erfolg und dankte ihnen, dass sie sich für unsere Sektion zur Verfügung stellen und einsetzen wollen.
Er durfte auch noch Urs Zesiger verabschieden, der demnächst in Pension geht.
Im Präsidentenbericht blickte Thomas Jacquart auf das vergangene Geschäftsjahr zurück.
Den Bericht des Vizepräsidenten Jürg Meili las uns Thomas Jacquart vor.
Jürg war nicht anwesend, da sein Frei-Gesuch abgelehnt wurde.
In seinem Bericht informierte Jürg uns über die immer noch anstehenden Probleme bei Cargo in Biel.
Kassierin Simone Häubi präsentierte uns den Kassenbericht.
Sie gab uns kompetent Auskunft zur Rechnung 2017 und stellte uns das Budget 2018 vor.
Markus Röthlisberger hatte uns als Ersatz, im Namen der GRPK, den Kassenbericht und den Geschäftsprüfungsbericht vorgelesen. Die Berichte wurden von der Versammlung einstimmig genehmigt und die Kassierin sowie der Vorstand wurden entlastet.
Professionell und wie gewohnt kurzweilig referierte unser Verbandspräsident Hubert Giger zu aktuellen Themen wie Fernverkehrskonzession SOB/BLS/SBB, Schiedsgericht BLS AG, Schiedsgericht SBB Cargo International, GAV-Verhandlungen SBB / SBB Cargo, Eidgenössische Anerkennung Lokomotivführer, VSLF Intern / Statistik.
Die 30. GV der Sektion Bern 2018 findet am 15.11.2018 statt.

Mit unseren Partnerinnen genossen wir den Apéro und anschliessend das von der Sektion offerierte Nachtessen.

Hans Schäfer

Weit hinten im Garderobenraum des Lokpersonals in Bern hängt ein Bild des Vorstands der 1988 gegründeten VSLF Sektion Bern mit Fotos des Vorstands bis 1997.
Das Foto ist also über 20 Jahre alt und die Gesichter erkennt man heute noch. Herzliche Gratulation an die Sektion und danke für den Einsatz für das Lokpersonal.

Weiterhin viel Erfolg!

Hubert Giger, Präsident VSLF

An unserem Sommer-Grillanlass der Sektion Luzern-Gotthard sponserte unser Kassier eine wunderschöne Torte mit dem Sujet unserer Eulenlok.
Dies versüsste uns den Abschied von unserer Werbelok wenigstens ein bisschen.

Die Wehmut bleibt.

Mit freundlichen Grüssen
Joe Brunner