



+VSLF



nextRAILplus | Tour d'Horizon | 21. März 2024



RAILplus

+VSLF

- Gegründet 1876
 - Unabhängig / Politisch Neutral
 - 2'500 aktive Mitglieder
 - Sozialpartner bei 7 Bahnen
 - Milizsystem / alles aktive Lokführer
-
- Fondée 1876
 - Indépendant / politiquement neutre
 - 2'500 membres actifs
 - Partenaires social auprès de 7 ETF
 - Système de milice /
tous les mécaniciens actifs



SBB / SBB Cargo



SBB C International



BLS



SOB



Thurbo



TILO

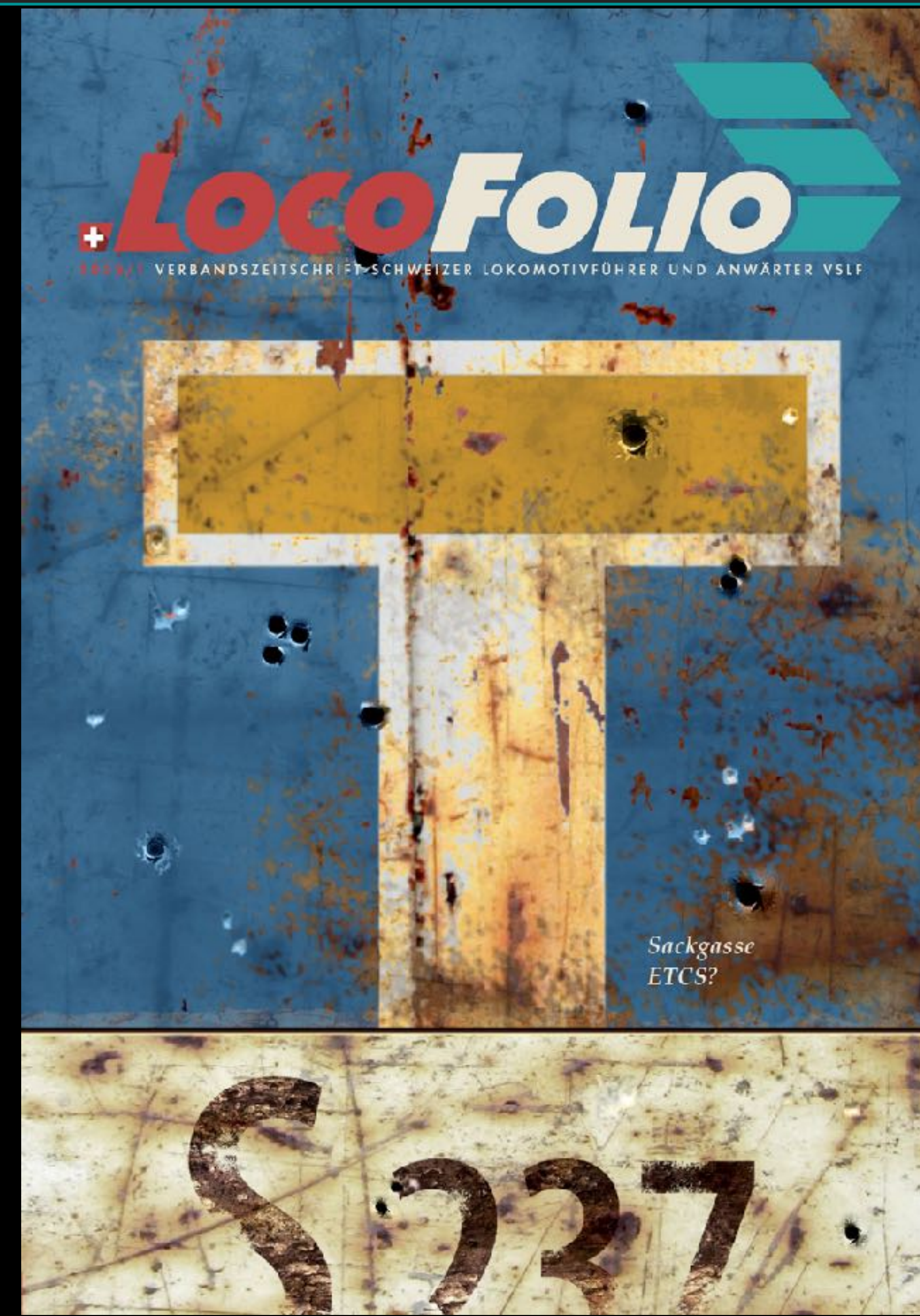


RegionAlps

Verbandszeitschrift
2 x Jahr
LocoFolio

Magazine de l'association
2 x année
LocoFolio

Newsletter VSLF:
www.vslf.com



Hubert Giger

Lokführer

SBB AG

Depot Zürich

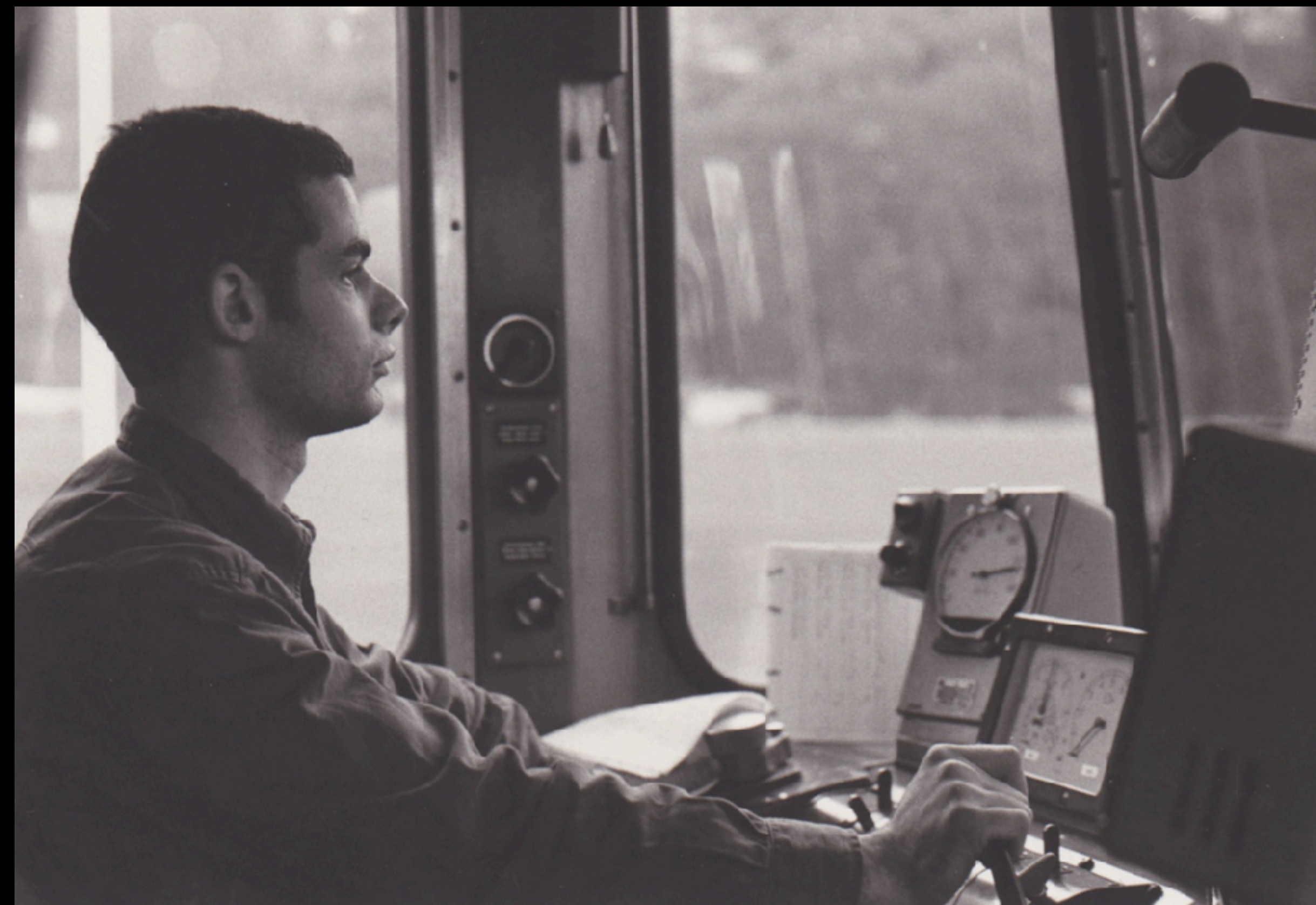
Seit 1992

Mécanicien de locomotive

CFF SA

Dépôt Zürich

Dupuis 1992



Fragestellung:

Veränderung und Fahrpersonal, was ist zu beachten?

Was wird kommuniziert?

Problématique :

Changements et personnel roulant, quels sont les points à observer ?

Que communique-t-on ?



Automatic Train Operation

Lösungen für automatisiertes Fahren
im schienengebundenen
Fern-, Güter- und Regionalverkehr

ETCS und ATO sind die perfekten Partner für einen sicheren und automatischen Zugbetrieb

Automatisierungssysteme im Bahnbetrieb bewirken je nach Optimierungskriterium deutliche Steigerungen hinsichtlich der Energieeffizienz und der Streckenkapazität. Das von Siemens Mobility entwickelte System für Automatic Train Operation (ATO) arbeitet eng mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS zusammen.

ETCS sorgt dabei für die sichere Einhaltung von Zugabständen und die Überwachung der zulässigen Geschwindigkeiten. Damit bietet das bereits heute in Teilen automatisierte Bahnsystem eine hervorragende Basis für darauf aufbauende Lösungen – Systeme zum automatisierten Fahren.

Die Vorteile auf einen Blick

Steigerung der Strecken- und Transportkapazität
durch Verringerung der Zugfolgeabstände

Verbesserung der Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit
durch ein reproduzierbares Fahrverhalten

Energieeinsparung
durch optimierte Fahrweise

**Verringerung von mechanischer Beanspruchung,
Verschleiß und Lärm**
durch gleichmäßiges Fahren mit weniger Bremsvorgängen

Erhöhung des Fahrgastkomforts
durch sanftes und gleichmäßiges Fahren



smart rail 4.0

Automatic Train Operation

Stand Mai 2019

Bedeutung für das Lokpersonal

- Automatisiert ist nicht gleichbedeutend mit Zügen ohne Personal. Die Branche ist überzeugt, dass es auch künftig Fachpersonen für die sichere und pünktliche Abwicklung des Bahnbetriebs auf dem Zug braucht.
- Mit der Weiterentwicklung der Bahntechnik ändert sich das Berufsbild des Lokpersonals. Das Wissen der Mitarbeitenden bleibt ein Schlüssel, um die neue Technologie gezielt einzusetzen und zu nutzen. Daher arbeiten wir im Teilprogramm Transformation daran, weiterhin ein attraktives Berufsfeld anbieten zu können und Verantwortlichkeiten zu klären.

Arbeitspaket 1 «Potenzial».

Hintergrund

- Komplette unbemannte automatische Zugführung ist im dichtbefahrenen Bahnnetz in der Schweiz unrealistisch.
- Die reine Lenkzeit macht nur ca. 50% der Arbeitszeit eines Lfs aus.

Forschungsfrage

Wo überall ist im Prozess Zugführung eine Automatisierung sinnvoll und welches Potenzial (Sicherheit, Kundennutzen, Kapazität, Wirtschaftlichkeit) hat sie?

BERN-SOLOTHURN

Publiziert 13. September 2023, 08:09

Zum ersten Mal fährt in der Schweiz ein vollautomatischer Zug

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) plant fahrerlose Zugfahrten. Autonome Züge, die aktuell getestet werden, sind vorerst nur für Fahrten ohne Passagiere vorgesehen.

6. April 2023

Start neues Programm AIRA

Liechi Reto (PP-BP)

Zusammen mit den Reisenden steigt das Lokpersonal aus, der Zug fährt autonom in das Abstellgleis. Steht die nächste Leistung an, fährt der Zug autonom an das Perron, wo das Lokpersonal übernimmt. Was aus heutiger Sicht futuristisch anmutet, **wird in nicht allzu ferner Zukunft die Realität sein**. Möglich machen soll dies das Programm AIRA (**A**utomatische Inbetriebnahme, **R**angieren und **A**usserbetriebnahme) beim Personenverkehr.

Der Berufsalltag der Rangierer:innen und Lokführenden wird sich mit der Umsetzung von AIRA verändern, **weil ein nicht unwesentlicher Anteil der heutigen Arbeiten durch Technik übernommen wird**. Diesen Wandel im Berufsbild wollen wir frühzeitig partnerschaftlich angehen.



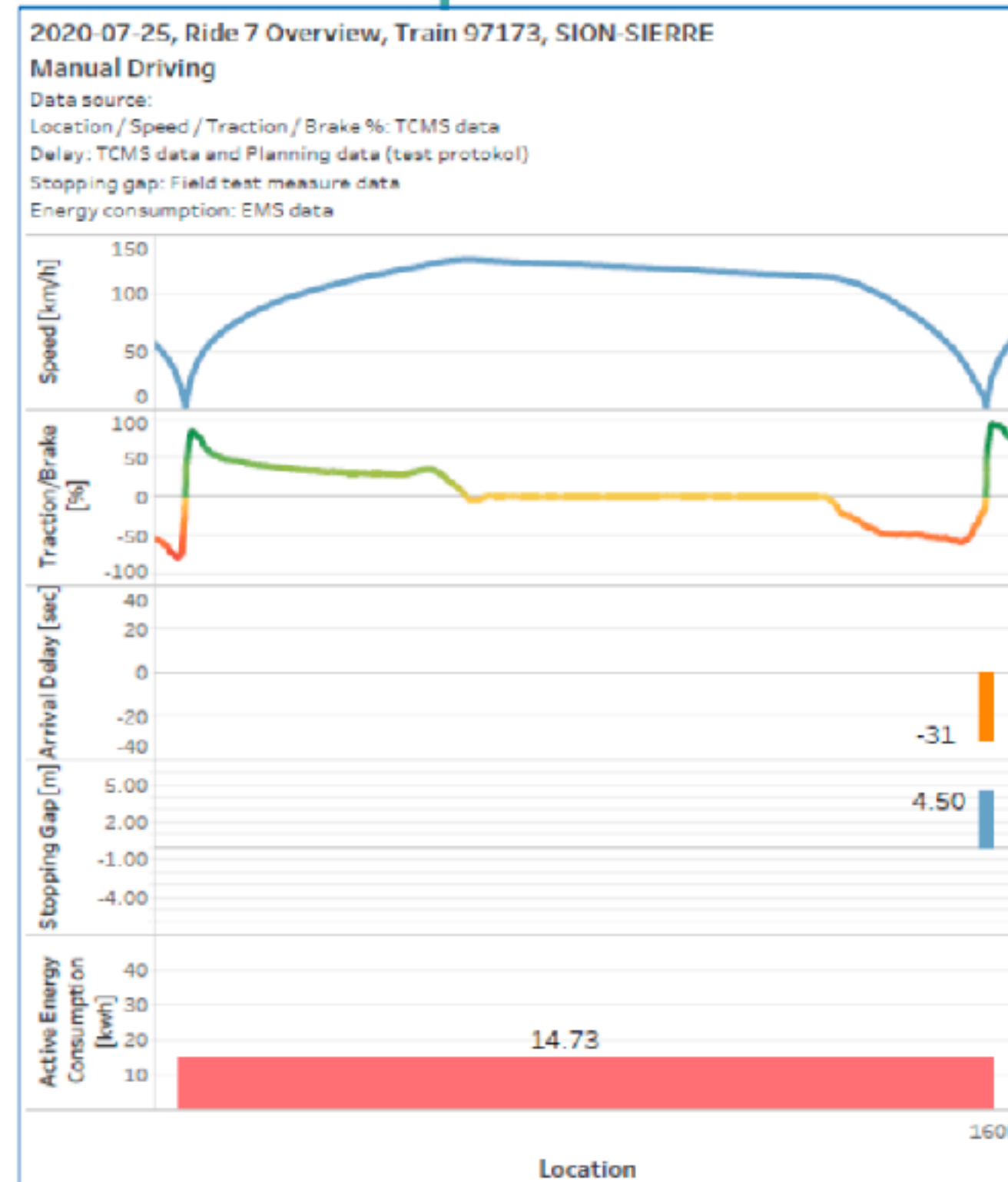
Optimierung Fahrbetrieb

- Lokführer war bekannt, dass Energieverbrauch verglichen wird
- Unterschiedliche Fahrprofile gut sichtbar
- Alle drei Ziele erreicht
 - Energiereduktion → -37%
 - Kapazitätssteigerung → +14%
 - Erhöhung Haltegenauigkeit → +/- 1m

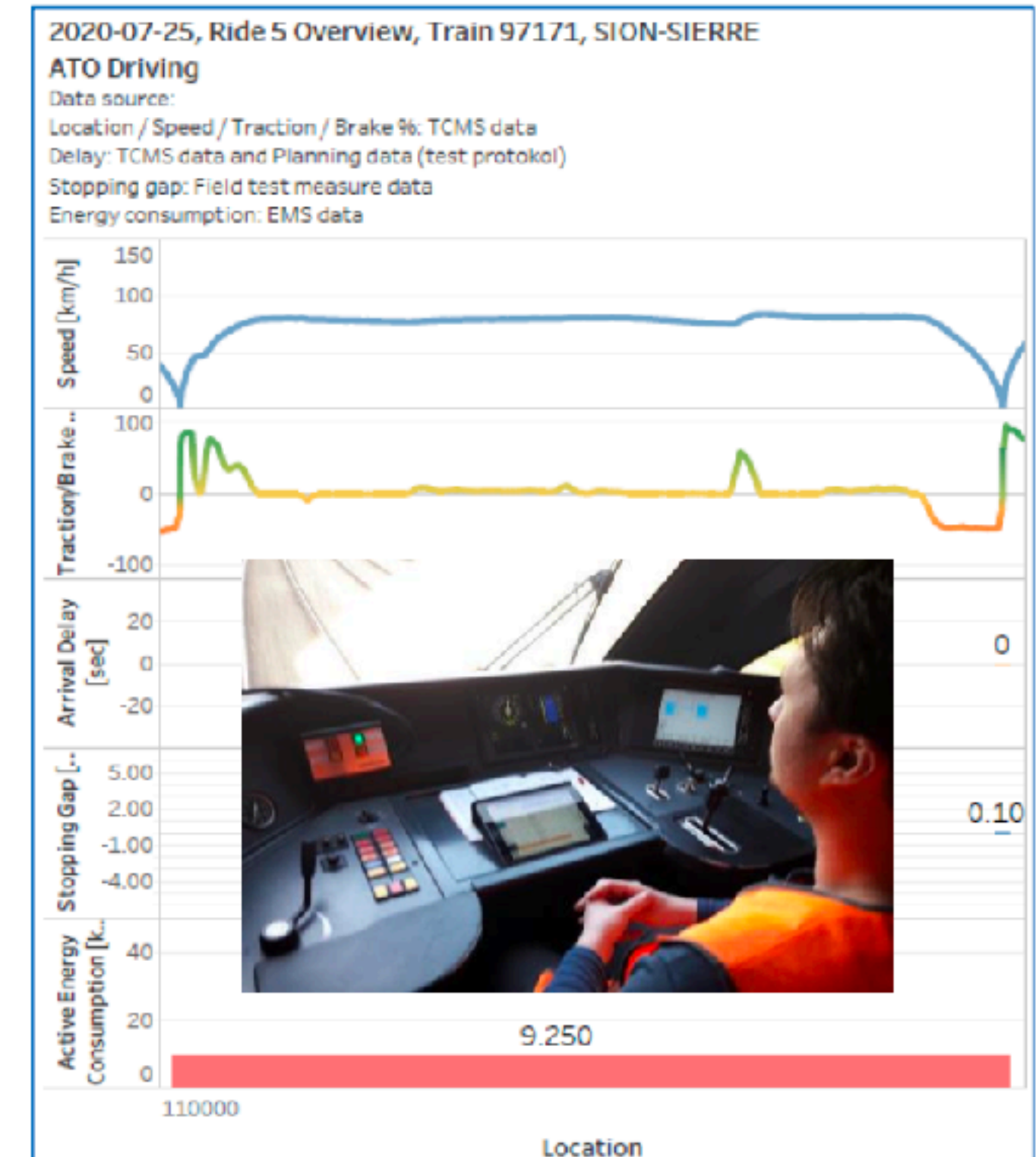
Energie eingespart

→ 37% Primärenergieaufnahme

Manuell



ATO





Infochannel NAT und ZRF

Ende Januar 2024

Testfahrten Fernsteuerung von Triebfahrzeugen in Zürich Mülligen

Die SBB führt zusammen mit Alstom zwischen Februar und März 2024 ferngesteuerte Fahrten mit einer Lok vom Typ Aem 940 durch. Die Testfahrten dienen der Überprüfung der Tauglichkeit von Europäischen Normierungsentwürfen und der Anwendbarkeit in der Schweiz. Spezifisch, **um herauszufinden, ob es für einen Remote Operator („Fernsteuerungs-Fahrzeugführer:in“) möglich wäre, in einem automatisierten Betrieb einen defekten Zug in einen sicheren Bereich zu bewegen.**

Nach wie vor gilt: Selbstfahrende Züge im Kundenbereich haben bei der SBB keine Priorität. Die SBB fokussiert sich auf das Kerngeschäft, d.h. auf ein sicheres, pünktliches und sauberes Angebot für die Kund:innen.

Nachteile, wenn eine Lokführerin oder ein Lokführer fährt:

- weniger Fahrkomfort
- weniger Kapazitäten
- weniger Pünktlichkeit
- weniger Haltegenauigkeit
- mehr Energieverbrauch
- schlechte Lenkzeit von nur 50%

Inconvénients lorsqu'une mécanicienne ou un mécanicien de locomotive est aux commandes :

- moins de confort de conduite
- moins de capacité de train
- moins de ponctualité
- moins de précision d'arrêt
- plus de consommation d'énergie
- mauvaise productivité, en général inférieure à 50%



Wie fühlen sich die Lokführer nach solchen Mitteilungen?

Comment le personnel des locomotives se sent-il après une communication de ce type ?



Machen die Lokführer so schlechte Arbeit, dass sie diese Beurteilung durch Laien verdient haben?

Le personnel des locomotives fait-il un si mauvais travail qu'il mérite des communications de ce type, qui plus est souvent effectuées par des « profanes »?

Zukunftsaussichten für das Lokpersonal:

- noch monotonere Arbeit
- noch mehr Steckendienste
- noch weniger eigene Entscheidungskompetenzen
- bald keine Arbeit mehr ...

Perspectives d'avenir pour le personnel des locomotives :

- un travail encore plus monotone
- encore plus de services de « bout en bout »
- encore moins de compétences décisionnelles propres
- bientôt plus de travail ...

Möglich Folgen für die Unternehmungen?

- Fluktuation wird zunehmen (verlassen Bahn oder Führerstand)
- Rekrutierung wird erschwert

Conséquences possibles pour les entreprises ?

- La fluctuation va augmenter (quitter le monde des chemins de fer ou la cabine de conduite)
- Le recrutement sera plus difficile



Lösung ?

Solution ?

Von: Gut Stephan SBB CFF FFS stephan.gut@sbb.ch 
Betreff: Simulator ATO SOB
Datum: 4. Oktober 2020 um 08:58
An: claudio.pellettieri@sbb.ch
Kopie: dario.bai@sbb.ch, Graffagnino Thomas SBB CFF FFS thomas.graffagnino@sbb.ch, praesident@vslf.com, Bachmann Erich Erich.Bachmann@sob.ch



Saluti

anbei mein Kurzbericht über den GoA 2 Tag bei den SOB.

Kürzest-Zusammenfassung: Geldverschwendung.

Sogar der anwesende Vertreter aus dem Kompetenzzentrum für Aviatik der ZHAW gab mir Recht, er kennt die Probleme und Nebenwirkungen aus der Flugbranche.

Vili Grüess
Steph

Stephan Gut
Projektleiter ZFR
eco2.0 / vPRO

SBB AG

Personenverkehr Operations Bahnproduktion
Zugführung und Rangier
Museumstrasse 1, CH-8001 Zürich

Freitag, 8. März 2024

Schweiz

Neue Zürcher Zeitung

Die jüngste Version der Zugsicherung ETCS wird zu grossen Fahrzeitverlusten führen. Wir können eine Zürcher S-Bahn nicht mehr wie heute fahren. Die Zugsicherung greift schneller ein und bremst die Lokführer. Das führt dazu, dass diese zwangsweise defensiver fahren müssen. Über kurz oder lang torpedieren wir damit unser System. Wollen wir einen Qualitäts- und Leistungsabbau, nur weil wir europäische Normen umsetzen müssen, bei denen wir nicht mehr mitreden dürfen?



Thomas Küchler
CEO SOB AG

Ergebnisse aus digitalen Lösungen bisher minimal!

Résultats de toutes les solutions numériques testées et/ou mises en place :
minimes jusqu'à présent !

Lösung der schlechten Ergebnisse?

- die meisten sinnlosen und teuren digitalen Projekte einstellen
- durch abwechslungsreiche Arbeit den Beruf LF attraktiv gestalten
- gute und robuste Eisenbahnverkehr für die Öffentlichkeit produzieren

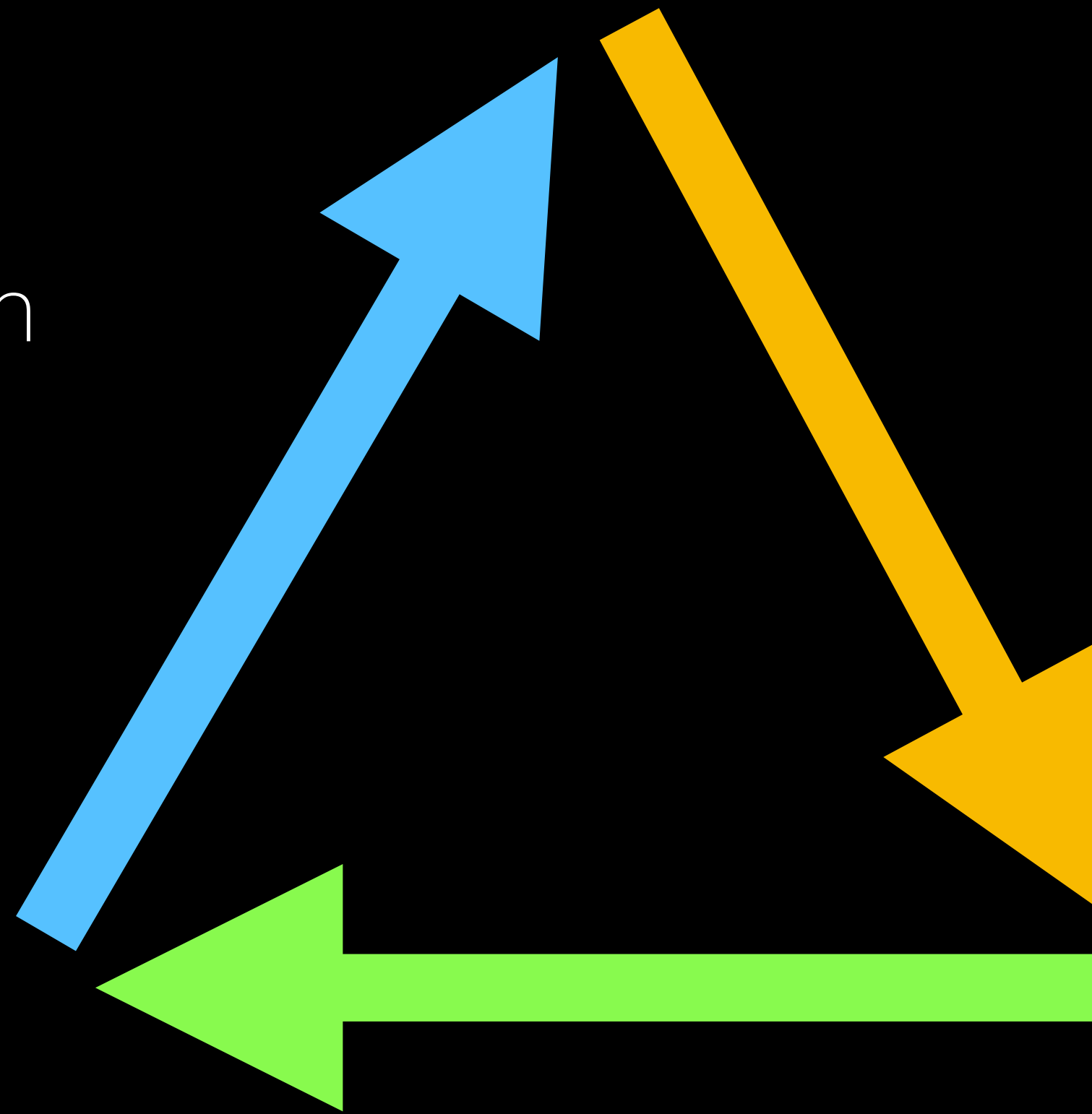
Solution aux mauvais résultats ?

- arrêter la plupart des projets numériques inutiles et coûteux
- rendre le métier de mécanicien attrayant grâce à un travail varié
- produire un transport ferroviaire de qualité et robuste pour le public

Versprechen
Promesse

Finanzierung
Financement

Projekte
Projets





VERBAND SCHWEIZER LOKOMOTIVFÜHRER UND ANWÄRTER