Reportage aus der Führerkabine

«Ein tolles Gefühl, 1000 Leute und 900 Tonnen mit zwei Hebeli zu steuern»

Den SBB fehlen derzeit viele Lokomotivführer. Der Lohn sei zu klein, der Druck zu hoch, heisst es oft. Warum entscheiden sich junge Leute trotzdem für diesen Job? Mit Lehrlingen auf Simulationsfahrt.

Jean-Martin Büttner 23 Kommentare

Publiziert: 12.10.2020, 18:28

«Schon noch ein tolles Gefühl»: Sandro Abderhalden lernt das Lokführen am Simulator im SBB-Bildungszentrum in Zürich-Altstetten.

Foto: Dominique Meienberg

Er schiebt den Gashebel, der für ihn «Zugkrafthebel» heisst, langsam nach vorn. Der Zug ruckt an, gleitet aus dem Bahnhof, nimmt Fahrt auf. Die Signale stehen auf Grün, der Zug beschleunigt, fährt an Wäldern und Seen vorbei, versinkt im Tunnel, rast durch kleine Bahnhöfe. Das Wetter wechselt von Frühling auf Schneesturm, man sieht beinahe nichts. Dann wieder fährt die Lokomotive nur langsam, weil ein Signal es ihr befohlen hat.

Zwischendurch beschleunigt Sandro Abderhalden, Lokomotivführer in Ausbildung, seine Lok auf 160 Kilometer pro Stunde. Und bleibt die Ruhe selbst. Nach einer Dreiviertelstunde fährt er im Zielbahnhof ein, bringt seinen Zug passgenau zum Anhalten. Er lehnt sich in seinem Sessel zurück und sagt: «Schon noch ein tolles Gefühl, 1000 Menschen und 900 Tonnen von 300 Metern Länge mit zwei Hebeli zu steuern.»

Sein Diminutiv muss als typisch schweizerische Untertreibung wahrgenommen werden, und der angehende Lokführer weiss das am besten. Denn genau genommen stimmt sein Satz gleich mehrfach nicht.

Man ist per Du

Schon deshalb, weil Abderhalden und seine Klassenkollegen keinen Zug durch die Landschaft fahren. Sie sitzen vielmehr vor einem Simulator, auf dem sie die Probleme lösen lernen, die ihr Ausbildner ihnen zuspielt. Er ist mit den Lehrlingen per Du und systematisch guter Laune. Die Arbeitsatmosphäre wirkt entspannt, man merkt keinen Moment, welche Verantwortung diese Jungen dereinst übernehmen müssen.

Zudem gilt das Fahren selbst, um das es beim Lokführer-Job doch geht, als einfachster Teil der Ausbildung. Von der ganzen Ausbildungszeit entfallen nur 10 Prozent auf den Simulator und 30 Prozent auf echte Züge auf wirklichen Schienen.

Weshalb das mit den zwei Hebeli, wie Abderhalden es formuliert, bestenfalls der Vorstellung von uns Laien entspricht, die einfach froh sind, wenn der Zug pünktlich und sicher ankommt. Und sich keine Gedanken darüber machen müssen, was der Lokführer alles macht, was er lernen und wissen muss.

Was der Lokführer alles wissen muss

Es gibt da zum Beispiel ein Lehrbuch mit dem unscheinbaren Namen «Schweizerische Fahrdienstvorschriften». Es ist fast 700 Seiten dick, regelt das Zugfahren bis in die Details der Signalgebung oder der Luftdruckbremse. Die Lehrlinge müssen über alles Bescheid wissen. Das Einfahrtempo für jeden Bahnhof ist festgelegt, über gewisse Weichen darf der Lokführer nur langsam fahren. Und vor jeder Fahrt muss er sicherstellen, dass alle Waggons korrekt angeschlossen sind und die Bremsen funktionieren. Der Punkt 3.5.4 informiert über das sogenannte «Teilbremsverhältnis», es folgen Zahlen zu Geschwindigkeit, Anhängelast, Neigung und zum Bremsgewicht der Nachbremse. So geht das 700 Seiten lang. Zwei Hebeli. Von wegen.

Sowieso können nicht alle einsteigen und losfahren, weil es so viele verschiedene Lokomotiven gibt, für die man einzeln ausgebildet werden muss. Güterzüge haben ihre Regeln, Personalzüge ihre Anforderungen, dann gilt es zu rangieren, manövrieren, und bei allem darf man nie etwas vergessen von dieser komplexen Aufgabe, das Resultat könnte eine Katastrophe auslösen.

Dazu kommen die Störungen, die in der Ausbildung besonders gewichtet werden. An diesem Morgen im Ausbildungszentrum der SBB üben die Anwärter auf den Lokführerberuf genau das, was so selten passiert: ihre Reaktion auf eine Störung. Zum

Beispiel wenn das Signal Rot zeigt, obschon die Fahrt frei wäre. Wenn eine Schranke sich nicht schliesst oder öffnet. Wenn es eine Strompanne gibt. Oder sich jemand auf die Schienen wirft, der Albtraum jedes Lokführers.

Immer schriller erklang der Ruf nach lokomotivem Nachwuchs.

Die Klasse ist klein, die der Ausbildner unterrichtet, nur gerade vier der insgesamt 13 jungen Männer sitzen an kahlen Tischen unter Neonlicht, simulieren eine Fahrt und diskutieren dann die gemachten Fehler, die Walo Camenzind «Penalties» nennt, als hätten die Lehrlinge ein Foul gemacht.

Wie viel ihr Berufsentscheid für die SBB bedeutet, muss man den Lehrlingen nicht sagen. Sandro Abderhalden und seine Klassenkameraden wachsen, wenn man so will, zu den Rettern der Bundesbahnen heran. Immer schriller erklang der Ruf nach lokomotivem Nachwuchs. Praktisch im Wochentakt berichteten Medien zuletzt über die Folgen des Personalmangels im Führerstand. «Pro Tag fallen 125 SBB-Züge aus, weil es keinen gibt, der sie fahren kann», titelten kürzlich die Zeitungen des CH-Media-Verbundes. Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga musste im Parlament bissige Fragen zum Lokführermangel beantworten.

Dann, nach unverständlichen Jahren der Fehlplanung, haben die Bundesbahnen reagiert: «In der Deutschschweiz werden wir das Problem Anfang nächstes Jahr gelöst haben», sagt Claudio Pellettieri, der Chef aller SBB-Lokführer, «in der Westschweiz dauert es etwas länger.» Die SBB möchten auch Frauen dazu bewegen, diese Ausbildung zu machen – aber es bleibt ein Beruf mit männlichen Attributen. Wie anspruchsvoll er ist, zeigt die dreitägige Aufnahmeprüfung, bei der viele Kandidaten hängenbleiben, weil sie physisch oder psychisch nicht in das Berufsbild passen.

Systematische Fehler der SBB

Dass die Personalprobleme bis zum nächsten Jahr gelöst sind, glauben lange nicht alle. Der Verein der Lokführer (VSLF), in dem rund 2100 Lokomotivführerinnen und -führer organisiert sind, spricht von systematischen Fehlern der SBB bei der Rekrutierung und von «bürokratischem Silo-Denken», das die Problemlösung verhindere. Erschwerend komme hinzu, sagt Felix Traber vom VSLF, dass der Beruf einiges an Attraktivität verloren habe – wegen der Digitalisierung, aber auch weil die Löhne mit dem Dienstalter zu langsam steigen.

In der Ausbildungsabteilung der SBB hält man dagegen. Das Interesse an diesem Beruf halte an, heisst es. Es sei also keinesfalls so, dass man die Jungen nicht motivieren könne. Mit einer Ausnahme, ergänzt Lehrling Sandro Abderhalden: «Die Arbeitszeiten wirken abschreckend.» Nicht jeder, der eine Familie hat, möchte den Abend und die Nacht durch arbeiten.

Das drängt zur Frage, was denn so toll ist am Lokführerdasein, warum man sich für diesen speziellen Beruf entscheidet. «Es ist so viel interessanter als ein Bürojob», sagt ein Lokführer-Lehrling und fügt all die Gründe an, die ihn animieren: Die Arbeit sei abwechslungsreich und auf inspirierende Weise komplex. Man trage eine enorme Verantwortung, auch das sei motivierend. Ausserdem rede einem keiner drein.

Kein Moment der Langeweile

Doch wird es dem Lokführer allein in seinem Gefährt nicht langweilig, wenn er immer wieder dieselbe Strecke fahre, hin und wieder zurück? Die Lokführer müssen lachen. Langweilig? «Erstens fahren wir immer wieder andere Strecken», sagt einer, und dabei gebe es viel zu sehen, etwa, wie ein neues Haus entstehe oder wie die Leute im Garten werken. Auch fahre man immer wieder andere Loktypen und Strecken, diesen Umgang müsse man ebenfalls lernen. Zum Beispiel hat noch keiner in der Gruppe die Berechtigung, durch den kürzlich eröffneten Ceneri- Tunnel zu fahren.

«Sowieso sind wir ständig herausgefordert», sagt einer aus der Gruppe. Permanent müssen die Fahrer auf die Signale achten und die Vorsignale; dauernd sind sie mit der Leitstelle im Kontakt. Auf jede Störung müssen sie reagieren können. Anders bremsen bei Regen oder mit einem besonders schweren Zug. Immer wieder den Computer kontrollieren, der die Abfolge der Reise diktiert.

Das Alleinsein habe auch etwas Schönes, sagt Sandro Abderhalden. «Sowieso hast du Kontakt mit der Leitstelle, bist also nie allein.» Gleichzeitig sei man in der Führerkabine sein eigener Chef, handle selbstständig. Der 37-Jährige arbeitete früher im Verkauf. Das Lokfahren gefällt ihm besser. Viel besser. Zwar sieht er seine Kunden nicht mehr. Aber er sorgt dafür, dass sie sicher reisen und pünktlich ankommen.

Publiziert: 12.10.2020, 18:28

SBB will Problem bis nächstes Jahr lösen

Gut 200 Lokführer fehlten der SBB im August 2020. Die Folge spürten viele Pendler in ihrem Alltag: Pro Tag fielen rund 200 von 9000 Zugverbindungen der SBB aus. Besonders stark betroffen ist die Westschweiz. Bis im nächsten Jahr will die SBB das Problem gelöst haben. Gemäss SBB-CEO Vincent Ducrot befinden sich derzeit 340 Lokführer-Anwärter in Ausbildung. Im September entschuldigte sich Ducrot öffentlich für die Fehlplanung bei den Lokführern. «Ich schäme mich», sagte der Nachfolger von Andreas Meyer. (lnz)