

Lokführer-Präsident: «Werden die Probleme nicht behoben, springen viele nach drei Jahren wieder ab» (+)



«Der Beruf des Lokführers wird unattraktiv», warnt VSLF-Präsident Hubert Giger. Bild: SBB

Hubert Giger ist Präsident des Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF). Die Bahn habe zu viel Geld in digitale Systeme investiert, die den Menschen ersetzen sollten, kritisiert er. Im Interview verrät er, warum neue Züge einen «dauernd schüttelnden Arbeitsplatz bedeuten» und warum er der Personalplanung der SBB nicht traut.

*von Stefan Ehrbar
6. Mai 2021*

Herr Giger, der VSLF vertritt die Interessen der Lokführer. Welches sind die derzeit drängendsten Probleme?

Das Missmanagement der vergangenen Jahre führte zu erheblichen Effizienzproblemen. Die permanenten Umstrukturierungen und unbrauchbare Planungstools verursachen nach wie vor Verluste in den Synergien und damit personelle Engpässe, die nur mit viel Flexibilität vom Basispersonal kompensiert werden können. Der jahrelange Unterbestand beim Lokpersonal oder die immer kürzeren Avisierungsfristen der Arbeitszuteilung sind eine direkte Folge davon. Das Bahn-Knowhow schwindet, Fachkompetenzen werden zunehmend isoliert, Schnittstellen nur bewirtschaftet und in der Folge die Verantwortlichkeiten delegiert.

Im letzten Jahr musste die SBB den Fahrplan teils ausdünnen, weil sie zu wenige Lokführer hatte. Wie konnte es zu dieser Situation kommen?

Man investierte zu viel Geld und Zeit in die Finanzierung und Mitentwicklung von

digitalen Systemen, die den Menschen mittelfristig ersetzen sollten. Dazu gehört das vermeintlich automatische Planungssystem «Sopre», das mangels Eignung viele Ressourcen vernichtet und mehr Lokpersonalbedarf auslöst. Die Aus- und Weiterbildungen wurden vernachlässigt und seit Jahren über das Budget bestimmt anstatt über den effektiven Bedarf. Diese Investitionen schienen sich nicht mehr zu lohnen, da man sich mit der Automatisierung der Züge einen Ersatz erhoffte, oder zumindest eine Erleichterung, was das Jobprofil angeht. Die SBB war zudem ein grosser Treiber in der medialen Verbreitung ihrer Automatisierungspläne. Dadurch wurden viele potentielle Anwärter abgeschreckt. Vergessen wir nicht, dass im Sommer 2020 infolge Corona sämtlicher Eventverkehr und alle Nacht-S-Bahnen nicht fuhren, und trotzdem konnte die SBB ihren Auftrag nicht erfüllen und musste Züge planmässig stehen lassen.

Mittlerweile spricht die Bahn davon, dass der Sollbestand Mitte Jahr erreicht werde. Sind Sie ebenfalls optimistisch?

Nein. Auch wenn der schweizweite Durchschnitts-Sollbestand dieses Jahr temporär erreicht werden sollte, bestehen doch sehr grosse regionale Unterschiede, die nur zum Teil Entlastungen bringen werden. Anstatt optimistische Prognosen zu verbreiten, wäre es nun wichtiger, die Probleme bei den Ursachen zu beheben, anstatt Symptome zu bewirtschaften. Ansonsten werden viele Lokführer nach drei oder vier Jahren wieder von diesem Beruf abspringen und das Problem wiederholt sich von neuem. Tausende von Interessenten zu haben heisst noch lange nicht, fähige und motivierte Anwärter zu haben, welche die Ausbildung mit Erfolg abschliessen.



Hubert Giger. (zvg)

Würden Sie einem 15-jährigen Teenager heute empfehlen, Lokführer zu werden?

Es ist noch immer ein Traumberuf, dies bestätigen auch viele Lokführer, die diesen Beruf seit Jahrzehnten ausüben. Wenn der Wunsch und die Voraussetzungen da sind, warum nicht. Allerdings würde ich heute jedem empfehlen, sich parallel ein zweites Standbein aufzubauen. Ein wesentlicher Anreiz des Berufes ist die Selbstständigkeit und die grosse Verantwortung. Das Risiko ist hoch, dass die Verantwortung zwar stetig steigt, aber die Selbstständigkeit und das damit verbundene Vertrauen zunehmend ersetzt werden durch Kontrollsysteme, die ihrerseits vom Lokführer kontrolliert und bewirtschaftet werden müssen.

Automatisierungsvorhaben wie etwa Smartrail 4.0 sind zuletzt deutlich zurückgefahren worden. Wann rechnen Sie damit, dass der erste führerlose Zug auf dem normalspurigen Schweizer Schienennetz unterwegs ist?

Frühestens, wenn das Schienennetz komplett dafür umgebaut ist; inklusive neuen

Trassen, abgesperrten Bahnsteigen, neuen Stellwerken, neuen Fahrzeugen und so weiter. Das wird ein paar Milliarden Franken kosten und wohl noch ein paar Jahrzehnte dauern. In einem abgeschlossenen System mit homogenen Fahrzeugen und Trassen sind führerlose Züge schon heute problemlos möglich. Aber auch bei diesen Systemen braucht es Personal auf Pikett, um im Notfall zu den Zügen zu gelangen. Das Prüfen einer technischen Machbarkeit ist noch keine Innovation. Es muss eine ehrliche Kosten-Nutzen-Rechnung gemacht werden, ob die Systeme kompatibel sind mit der bestehenden Infrastruktur und ob sie tatsächlich einen Mehrwert bringen.

Mit Aussagen zur technologischen Entwicklung wurden bei Lokführern Sorgen geweckt, was die Zukunft des Jobs betrifft. Sind diese mittlerweile wieder etwas verschwunden?

Bei der SBB fand eine Ernüchterung bezüglich digitaler Technik als Ersatz für den Lokführer statt, dies wurde sicher auch von potentiellen Interessenten für den Beruf bemerkt. Zudem begünstigt die momentan schwierige wirtschaftliche Lage das Interesse für den Beruf. Aber die Eisenbahnunternehmen müssen sich auch bewusst sein, dass die Menschen heute flexibler sind und einen Beruf nicht mehr 40 Jahre und zu 100 Prozent ausüben möchten. Gemessen am Aufwand für die Ausbildung sollte es ein Ziel sein, die Arbeitsbedingungen so optimal wie möglich zu gestalten, um die Kosten und die Zuverlässigkeit des Leistungsauftrags im Griff zu haben.

Mit Vincent Ducrot hat die SBB einen neuen Chef. Was ist ihr Eindruck von ihm?

Vincent hat viele Probleme richtig erkannt. Ob es ihm gelingt, diese auch zu lösen, hängt von der Flexibilität und der Durchsetzungskraft seiner Verbündeten ab.

Vincent Ducrot hat in einem Interview gesagt, die SBB prüfe spezielle Touren etwa für Frauen, um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu verbessern. Was halten Sie davon?

Das wünschen sich nicht nur die Frauen, auch viele Männer haben Familie und würden Verbesserungen begrüßen. Wie sollen spezielle Touren aussehen? Frühdienste von 3 bis 8 Uhr oder Spätdienste von 18 bis 2 Uhr, um den ganzen Tag für die Familie da zu sein? Mitteldienste von 8 bis 17 Uhr, um die Kinder tagsüber in Krippen unterbringen zu können? Der Beruf bringt spezielle Arbeitszeiten mit sich, man muss Individualist sein und sehr flexibel, was die Arbeitszeiten angeht. Für eine optimierte Vereinbarkeit von Beruf und Familie muss sich zuerst die Planbarkeit für Alle verbessern, damit die Grundvoraussetzungen erfüllt sind für produktive und individuelle Arbeitszeiten Einzelner.

Diese Vereinbarkeit dürfte viele vom Beruf des Lokführers abschrecken. Wie könnte das geändert werden?

Die täglich wechselnden Arbeitszeiten sind eine Herausforderung für die Familie und verlangen viel Selbstständigkeit und Nachsicht vom Partner und von den Kindern. Gemeinsame Abende und Wochenenden, Einladungen, Vereinsaktivitäten und so weiter müssen sich permanent dem Dienstplan unterordnen. Umso wichtiger ist eine frühestmögliche Verbindlichkeit betreffend der Arbeitstouren und der Freitage, damit die gemeinsame Zeit geplant werden kann.

Die Coronakrise hat den öffentlichen Verkehr hart getroffen. Wann rechnen Sie mit einer Rückkehr zu Passagierzahlen wie vor der Krise?

Wenn der Trend mit Homeoffice anhält, wird es wohl noch sehr lange dauern. Die Prognosen des Verkehrswachstums müssen aber sicher nach unten korrigiert werden.

Neue Züge wie der FV-Dosto sind wegen der verbauten Technik sehr komplex, die Software spielt eine deutlich grössere Rolle als bei älterem Rollmaterial. Was bedeutet das für das Berufsbild des Lokführers?

Die komplexe Technik ist in der Anwendung zeitintensiv und bei Störungen kaum mehr handelbar ohne externe Hilfe. Je mehr Systeme in komplexer Abhängigkeit zueinander auf dem Fahrzeug verbaut sind, desto mehr Fehlerquellen sind möglich. Oft wird die Wertschöpfung von Software- und Assistenzsystemen nicht hinterfragt, obwohl sie bewiesenermassen keinen Mehrwert für das Eisenbahnunternehmen oder den Kunden aufweisen können. Viele Systeme wurden mit dem Zweck eingebaut, den Lokführer zu ersetzen, nicht um ihn zu unterstützen. Der harte Fahrstil der Fahrzeuge bedeutet einen dauernd schüttelnden Arbeitsplatz. Wir werden damit leben müssen. Sollte dieser Trend anhalten kann es zum Problem werden, wenn der Lokführer oder die Lokführerin nicht mehr in die Technik eingreifen können und nur noch Systeme überwachen müssen. Der Beruf wird unattraktiv, denn während der Gestaltungsspielraum eingeengt wird, bleibt die Verantwortlichkeit unverändert hoch. Man sollte sich bei den Bahnen wieder vermehrt auf das Kerngeschäft fokussieren: Bahn im Griff dank gut ausgebildeten und motivierten Mitarbeitern, unterstützende Technik und einer schlanken Verwaltung.

Was fasziniert Sie am Beruf des Lokführers?

Die Selbstständigkeit, die Verantwortung, die Technik, das Erleben der Landschaften zu jeder Tages- und Jahreszeit. Die Vorschriften regeln alles, und doch bin ich mein eigener Chef. Ich liebe das Rollen der Massen, Stahl auf Stahl.

Wie bewegen Sie sich selbst fort?

Noch nicht mit Meyers Drohnen. Mit dem Velo zur Arbeit und privat im ÖV. Da ich immer unterwegs bin, schätze ich in der Freizeit das Nicht-Fortbewegen.