



«Langweilig» – SBB verärgern Lokpersonal

Martin Messmer

In den Augen des Lokpersonals machen die SBB ihren Job immer unattraktiver – und dadurch gefährlich. Das sieht die Bahn ganz anders.

Sie fahren mit einer Luxusaussicht durch das ganze Land, in immer wieder anderen Lokomotiven oder Triebzügen und auf immer wieder unterschiedlichen Bahnlinien: Es sind in der Tat attraktive Arbeitsplätze, die Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer haben. Doch nun sehen sie genau diese Attraktivität in Gefahr.

Grund ist ein neues Einsatzkonzept für das Lokpersonal, welches die SBB bereits ab Fahrplanwechsel im Dezember in Etappen anwenden wollen: «Es wird beabsichtigt, dass das Lokpersonal weniger lange Strecken am Stück fährt, dafür neu kürzere Teilstrecken mehrmals. Eine Senkung der Attraktivität des Berufsbildes wird dabei in Kauf genommen - die Konsequenzen dessen finden keine Berücksichtigung», kritisiert der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF) in Statements, die auf der eigenen Website veröffentlicht wurden.

Wandern SBB-Lokführer zur Südostbahn ab?

Befürchtet werden negative Folgen bis hin zu Sicherheitsrisiken. Die Rede ist von «korrosiver Energie», welche das neue Konzept beim Personal freisetzen werde, konkret: «Die Auswirkungen von Langeweile und Monotonie sind nicht zu unterschätzen. Ein deutlicher Anstieg an Fehltagen, die Senkung der Bereitschaft zu Flexibilität und ein verschwindender Wille zu zusätzlichen Arbeitsleistungen an arbeitsfreien Tagen sind zu erwarten.» Weiter heisst es, neben der Förderung von

Monotonie sei wegen des neuen Einsatzkonzeptes sinkende Routine beim Lokpersonal eine weitere Folge. Gerade in hochkomplexen Bereichen wie beispielsweise mit dem Zugsicherungssystem ETCS «wird ganz bewusst eine sinkende Qualität in sicherheitsrelevanten Themen in Kauf genommen». Der Verband fürchtet, dass für SBB-Lokführer als einziger Ausweg die Abwanderung zu anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen bleibt «und somit die stark gestiegene Fluktuation der vergangenen Jahre weiter gefördert wird».

Ab Luzern nur noch nach Bern statt bis nach Genf?

Was das neue Einsatzkonzept für das Lokpersonal konkret für einen in Luzern beheimateten Lokomotivführer bedeuten könnte, erläutert Rahel Wyss, selber Lokführerin und im Vorstand des VSLF für die Division SBB Personenverkehr zuständig. «Im Moment ist das Rayon Luzern noch weitläufig, die Strecken führen ab Luzern bis nach Genf, Chiasso, Basel oder Zürich. Zudem werden ab Luzern viele regionale S-Bahn-Strecken in der Innerschweiz, im Aargau und in Zürich bedient», sagt sie auf Anfrage. Künftig, so die Befürchtung, könnte wegen des neuen Einsatzkonzeptes zum Beispiel die Fahrt nach Genf wegfallen, stattdessen könnte das Lokpersonal ab Luzern nur noch bis Bern und Basel eingesetzt werden oder auf der Seetallinie bis Lenzburg.

«Unser Beruf lebt von Abwechslung»

Dabei schätze man es als Lokführerin oder Lokführer gerade, täglich auf mehrmals unterschiedlichen Strecken in wechselnden Fahrzeugen unterwegs zu sein. «Unser Beruf lebt von der Abwechslung, jeder Tag ist anders», sagt Wyss. Wenn ein Lokführer bald nur noch wenige Strecken befahren dürfe, sinke dessen Routine auf anderen Strecken, auf denen er in Ausnahmefällen doch noch zum Einsatz kommt, etwa um kurzfristig einzuspringen. Gleich verhalte es sich mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS. «Dieses System ist dazu da, dass man ohne Aussensignale fährt.

Bedient man es nicht mehr regelmässig, beherrscht man es mit der Zeit nicht mehr so gut.» Hintergrund: ETCS ist nur auf einigen SBB-Linien installiert, etwa auf der Gotthard-Strecke. Wenn nun ein in Luzern stationierter Lokführer vor allem auf der Seetallinie ohne ETCS arbeitet, hat er weniger Erfahrung mit dem Zugbeeinflussungssystem, wenn er ausnahmsweise doch wieder auf der Gotthardstrecke eingesetzt wird. Ein Sicherheitsproblem, moniert der VSLF. Neben den Statements auf der Website wurde auch ein offener Brief an die Produktion Personenverkehr der SBB geschickt. Darin wird nochmals bekräftigt, dass das neue Konzept einen Verlust von Kompetenzen auf Strecken und Fahrzeugen zur Folge haben werde, Neid und Missgunst unter dem Personal entstehe, sicherheitskritische Fehleranfälligkeit und Verspätungsanfälligkeit steigen würden, oder dass die «sinkende berufliche Attraktivität negative Auswirkungen auf die Fluktuation und



die Nachfragen nach Ausbildungsplätzen» haben werde. Wyss hat zwar Verständnis, dass die **SBB** die Einsatzplanung effizienter gestalten wollen, um letztlich Personal zu sparen. Allerdings sei es ein Widerspruch, dass dies mit dem neuen Einsatzkonzept von der Abteilung **SBB** Zugführung «rein theoretisch» geplant werde, der Bahnalltag indessen nie nach Plan verlaufe. «In der Planung mag das Konzept funktionieren, im operativen Alltag werden sich viele Probleme ergeben», sagt Wyss. Ihr Verband fordert deshalb: Die **SBB** sollen auf das neue Einsatzkonzept für das Lokpersonal komplett verzichten.

So reagieren die **SBB** auf die Personalkritik
Das werden die **SBB** nicht. Jhonny Domingues, Leiter Planung Zugführung und Rangier, erklärt auf Anfrage das Hauptziel des Einsatzkonzeptes: «Unser Angebot wächst laufend, neben unseren regulären Verbindungen fahren wir auch noch zahlreiche Extrazüge an Wochenenden für Reisen in Tourismusgebiete oder an Events. Mit dem neuen Einsatzkonzept können wir diese zusätzlichen Züge fahren, ohne dass wir mehr Mitarbeitende einstellen müssen. Für Lokführerinnen und -führer bedeutet dies weniger Leer- und Wartezeiten. Und es hilft uns, die Kosten zu sparen, was am Ende den Reisenden und den Steuerzahlenden zugutekommt.»
Die tägliche Arbeit der Lokführerinnen und Lokführer, versichert Domingues, werde sich gar nicht so sehr verändern deswegen. Er räumt aber ein, dass ein bestimmter Zug sowohl über eine kürzere als auch über eine längere

Strecke von der gleichen Lokführerin gefahren werden könnte. «Zum Beispiel ist es möglich, dass ein Lokführer mit dem neuen Einsatzkonzept am Morgen eine kürzere Strecke fährt, nachmittags eine längere, so wie heute.» Indem die Touren weniger starr seien, könnten sie sinnvoller kombiniert und Wartezeiten vermieden werden - die maximale Anzahl Arbeitsstunden bleibe dabei unverändert.

Zur Befürchtung, der Job im Führerstand werde monotoner, sagt der Leiter Planung Zugführung und Rangier, dass die Präferenzen sehr individuell seien. «Es gibt Lokführer, die es mögen, möglichst oft auf der gleichen Strecke mit dem gleichen Fahrzeug zu fahren, andere möchten möglichst viel Abwechslung.» Aus Sicht der **SBB** sei es wichtig, dass die Lokführerinnen vielseitig unterwegs sein könnten, routiniert seien und gleichzeitig die Touren effizient geplant würden. Aber Domingues macht auch klar: «Unser Fahrplan und die Zugumläufe haben natürlich einen gewissen Takt, der gegeben ist und den Handlungsspielraum eingrenzt.» Mit dem neuen Einsatzkonzept werde es Standorte geben, wo die Lokführer auf mehr Strecken mit mehr Fahrzeugen als heute zum Einsatz kämen, und andere Standorte, wo dies umgekehrt der Fall sein werde.

SBB sehen die Sicherheit nicht gefährdet
Zur Fundamentalkritik des Lokpersonals, die in Sicherheitsbedenken gipfelt, entgegnet Domingues: «Die Sicherheit und die Qualität bleibt in unserem Geschäft

immer Priorität Nummer eins. Das neue Konzept ändert an diesem Grundsatz nichts.» Dank neuer Technologie habe die Sicherheit in den letzten Jahren gar zugenommen. Zudem verweist er auf die klaren Regeln und Vorschriften, welche gelten würden. «Das Lokpersonal wird die gleichen fachlichen Kriterien erfüllen wie bisher», sagt Domingues, der die Sicherheit nicht gefährdet sieht. Der offene Brief des Lokführerverbandes ist gemäss **SBB** inzwischen beantwortet. Es sei auch nicht so, dass man über die Köpfe des Personals entscheiden werde, die Personalvertreter würden laufend einbezogen, sagt Domingues. Zwar werde das neue Einsatzkonzept ab Fahrplanwechsel im Dezember zur Anwendung kommen. «Zuvor werden wir jedoch wie immer mit den Personalvertretern den ersten Entwurf diskutieren, das ist Standard. Die Lokführerinnen und Lokführer können Fragen stellen und Wünsche deponieren, und wir werden versuchen, diese möglichst zu berücksichtigen.» Auch bei standortspezifischen Themen wolle man dem Personal, wo möglich, entgegenkommen.
Gemäss Domingues gilt der Beruf ganz zuvorderst in den Zügen nach wie vor als attraktiv. Die Fluktuationsrate sei auf tiefem Niveau, man verzeichne weiterhin grosses Interesse am Ausbildungsangebot, derzeit werden 15 Klassen ausgebildet, und ab November gibt es das neue Angebot einer Teilzeitausbildung. «Dies bestätigt, dass der Beruf nach wie vor nachgefragt ist.» Bild: **SBB**

Datum: 16.10.2025

Luzerner Zeitung

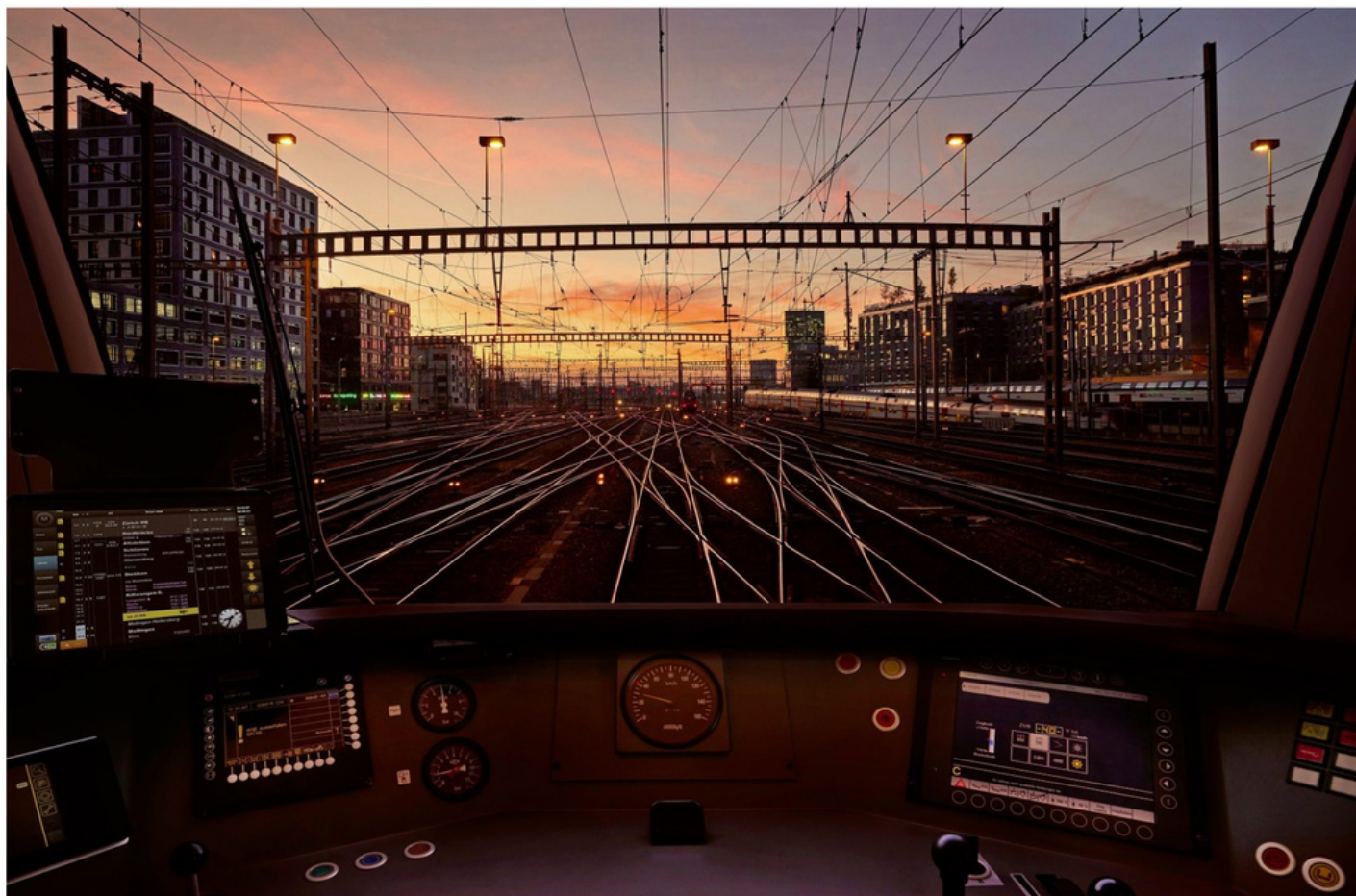
Luzerner Zeitung
6002 Luzern
041/ 429 52 52
<https://www.luzernerzeitung.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenmedien
Auflage: 44'954
Erscheinungsweise: täglich



Seite: 19
Fläche: 116'907 mm²

Auftrag: 3007083
Themen-Nr.: 384050
Referenz:
96468cdf-c777-4fbd-bd13-01cf8f181037
Ausschnitt Seite: 3/4



«Die schönste Job-Perspektive der Welt»: Mit diesem Text und mit diesem Bild werben die SBB um Nachwuchs in den Führerständen Ihrer Züge und Lokomotiven.

Datum: 16.10.2025

Luzerner Zeitung

Luzerner Zeitung
6002 Luzern
041/ 429 52 52
<https://www.luzernerzeitung.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenmedien
Auflage: 44'954
Erscheinungsweise: täglich



Seite: 19
Fläche: 116'907 mm²

Auftrag: 3007083
Themen-Nr.: 384050
Referenz:
96468cdf-c777-4fbd-bd13-01cf8f181037
Ausschnitt Seite: 4/4



Jhonny Domingues, Leiter Planung Zugführung, Bild: Anouk Ilg/SBB