



# Frust im Führerstand

ANDREAS SCHMID

Um die Effizienz zu steigern, haben die **SBB** das **Einsatzkonzept für die Lokführer** erneuert. Diese reagieren verärgert und kritisieren die «Fließbandarbeit».

**D**ie Arbeit fühle sich monoton an. Strecken gingen für die Lokführerinnen und Lokführer verloren, einige Fahrzeuge dürften sie nicht mehr lenken. «Wie Fließbandarbeit», schreibt ein Betroffener auf einem Blog. Ein anderer hält fest, unter diesen Umständen «fahre ich die Extrameile nicht mehr».

Die Unmutskundgebungen beziehen sich auf das neue Einsatzkonzept für das Lokpersonal, das die **SBB** auf den Fahrplanwechsel im letzten Dezember eingeführt haben. Besonders in den Aussendepots in Schaffhausen, Rapperswil SG und Ziegelbrücke SG reagierten die Angestellten erbost.

Die Gewerkschaften, der Verband Schweizer Lokführerinnen und Lokführer (VSLF) sowie die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV), beklagten, die Arbeitsbedingungen würden unattraktiver, die eintönigeren Schichten seien ein Sicherheitsrisiko, und der Druck auf die Lokführer nehme weiter zu.

Mit einer Resolution verlangt der Lokführerverband von den **SBB**, das neue

Einsatzkonzept zu beenden, die Delegiertenversammlung verabschiedete das Anliegen im März. Die Skepsis rührt auch daher, dass Zweifel an der höheren Effizienz der geänderten Touren bestehen. **Marc Engelberger vom VSLF spricht von einer lediglich minimalen Steigerung der Produktivität** und gibt zu bedenken, dass das Konzept vor allem zu Verschiebungen – nicht aber zu einer erhöhten Produktivität – von Dienstleistungen geführt habe.

**Die Folge sei, dass Lokführerinnen und Lokführer als Passagiere im Zug mitfahren müssten, um an den Startort ihrer Tour zu gelangen;** oder dass sie sich mit einem Taxi zur Arbeit bringen lassen müssten. Weiter müssten die **SBB** externes Lokpersonal anheuern, um alle Dienste zu erfüllen. «Das alles löst hohe Kosten aus, die nicht dem Einsatzkonzept angerechnet werden», sagt Engelberger. Er fügt an, dass weniger zufriedenes Personal mehr krank und abwesend sei, was zusätzliche, nicht veranschlagte Ausgaben verursache.

Der Kritik, das neue Einsatzkonzept steigere die Effizienz nur minim, widerspricht Claudio Pellettieri, Leiter Zugführung und Rangier bei den **SBB**. «Es ergibt sich die Bilanz, dass die **SBB** trotz des Angebotsausbaus 73 Vollzeitstellen beim Lokpersonal nicht schaffen müssen», sagt Pellettieri. Dass damit die Arbeit für die Angestellten in drei Depots «weniger variabel» werde, treffe zu. An den anderen 32 Standorten habe es dagegen nur geringe Änderungen gegeben. Ein Abwägen von Vor- und Nachteilen spreche für die neue Lösung. «Sonst hät-

ten wir sie nicht getroffen.»

**Auf 2500 volle Stellen schlägt sich die Reduktion um über 70 Beschäftigte zu Buche**, und mit Blick auf die künftige Verdichtung des Fahrplans und den zusätzlichen Bedarf an Lokpersonal sehen die **SBB** das Konzept als gewinnbringend.

Dass die grössere Monotonie der Sicherheit abträglich sei, verneint Pellettieri. «Die Lokführerinnen und Lokführer sind ebenso konzentriert bei der Aufgabe, wenn sie mehrfach die gleiche Strecke fahren, wie wenn sie auf verschiedenen Linien fahren.» Er verstehe aber den Unmut jener, denen etwas weggenommen worden sei. «Ich nehme diese Unzufriedenheit ernst», betont Pellettieri.

Auch mit dem neuen Einsatzkonzept ist das Lokperso-

nal laut Pellettieri auf mehreren Fahrzeugtypen und Strecken unterwegs. **Die Angestellten könnten die Abwechslung steigern, wenn sie von anderen Depots aus zu starten bereit seien.**

Die **SBB** stünden im engen Austausch mit den Mitarbeitenden und den Sozialpartnern. Sie prüften «Weiterentwicklungen» des neuen Konzepts, hält Pellettieri fest.

Zur Kritik, dass die **SBB** externes Fahrpersonal zumieten sowie Dienst- und Taxifahrten für das Lokpersonal organisieren müssen, sagt Pellettieri: «Wir engagieren seit jeher externe Lokführer, um gewisse Dienste abzudecken und flexibel zu sein.»

**Mit dem neuen Einsatzkonzept seien es nicht mehr als frü-**

**her.** Was die Taxifahrten betrifft, gibt Pellettieri an, es liege in der Natur der Sache, dass Lokpersonal beispielsweise in den



frühen Morgenstunden nur per Taxi an einen abgelegenen SBB-Standort gelangen könne. ●



Foto: Keystone / Handout-SBB, Keystone, Screenshot, Railinnope.ch

Die Lokführer fahren zunehmend die gleichen Strecken.

Die geänderten Touren sorgen für Unmut.



«Wir engagieren seit jeher externe Lokführer, um flexibel zu sein»



Claudio Pelletieri, Leiter Zugführung und Rangier bei den SBB