

Sehr geehrte Gäste, liebe Kolleginnen und Kollegen

Auch ich möchte Sie alle herzlich an unserer Generalversammlung hier im beschaulichen Burgdorf begrüssen und willkommen heissen.

Ich hätte bereits vor zwei Jahren zu Ihnen sprechen wollen, damals hat die Welt jedoch aus Angst vor einem Virus zu gemacht und unsere Generalversammlung wurde gecancelt. Mittlerweile sind diese Ängste grösstenteils verschwunden und auch bei mir hat sich diese Angst gelegt. Auch die Angst, dass ich meine Rede heute nicht halten könnte ist minim. Mich plagen jedoch häufig diverse andere Ängste, bevor ich tiefer in die Details eintauche, vielleicht noch kurz etwas zur Begrifflichkeit der Angst.

Angst ist ein natürlicher Teil unseres Überlebensinstinkts. Es ist ein Überbleibsel aus der Zeit, als unsere Vorfahren in ständiger Gefahr lebten und sich vor wilden Tieren und anderen Bedrohungen schützen mussten.

Heutzutage haben wir vor allem Angst vor Versagen, Angst vor der Meinung anderer Menschen, Angst vor Veränderungen, Angst vor Kontrollverlusten und vielem anderem. Diese Ängste können uns daran hindern, unsere Pläne zu verwirklichen, unsere Entscheidungen rational zu treffen und unser volles Potenzial auszuschöpfen.

Es ist wichtig zu verstehen, dass Angst ein normaler Teil des Lebens ist. Jeder hat Ängste, und das ist in Ordnung. Aber wenn unsere Ängste unser Leben kontrollieren und uns einschränken, dann ist es an der Zeit, etwas dagegen zu unternehmen. Ich beispielsweise habe grosse Angst vor Menschen zu sprechen, sie dürfen mich gerade bei einer Therapiesitzung begleiten.

Heutzutage sind die meisten Bedrohungen nicht mehr physischer Natur, sondern psychologischer. Unsere Angst kann uns jedoch immer noch vor Schaden bewahren, wenn wir in gefährlichen Situationen klug handeln. Auch bei der Eisenbahn sehen wir uns mit diversen Situationen konfrontiert die Ängste auslösen und dann kluge Reaktionen erfordern.

Einerseits ist sicher die Angst vor Unfällen und Einbussen bei sicherheitsrelevanten Themen, sowie die Art und Weise damit umzugehen, omnipräsent. Der Angst vor Kontrollverlust wird oft mit einer Überreglementierung und unzähligen Prozessen begegnet. Das liegt vielfach am fehlenden Vertrauen in die Kompetenzen der Mitarbeitenden und Angestellten. Und natürlich sind es auch die Ängste vor negativen finanziellen Auswirkungen und Einbussen, die uns ständig begleiten.

Wie gehen wir also mit diesen Ängsten um?

Bei sicherheitsrelevanten Themen reagieren wir permanent mit der Optimierung und Verschärfung von Regelungen, Vorgaben, Prozessen und deren Überwachung.

Es lauern überall die Gefahren von Unfällen, welche monetäre und personelle Schäden, eine schlechte Reputation und rechtliche oder versicherungstechnische Konsequenzen nach sich

ziehen können. Wir haben also beispielsweise auch Angst vor der SUVA, dies schlägt sich in einem ganz wunderbaren Sortiment an zu schweren Schuhen nieder, die aber auch keine Stolperunfälle verhindern können. Ich erwähnte bereits, dass Ängste unsere Fähigkeit zu rationalen Entscheidungen beeinträchtigen können.

Ich glaube, dass fehlendes Knowhow diesen Faktor weiter verstärkt. Es wird entweder mit hektischen Sofortmassnahmen oder symbolischen Reaktionen auf einzelne negative Faktoren reagiert, anstatt die Kernproblematiken und Ursachen für Konflikte zu eruieren und nachhaltig zu beheben.

Fehlendes Knowhow betrifft natürlich auch die Auszubildenden. Wir stellen fest, dass man gewaltige Angst davor hat, dass sie aufgrund ihrer fehlenden Erfahrung Mist bauen könnten. Bei der SBB reagiert man darauf mit grossem Druck und möglichen Repressalien wie Kündigungsandrohungen, falls auch nur der kleinste Schritt ausserhalb des gesteckten Rahmens getätigt wird.

Aus Angst vor dem makelbehafteten Ausbildungssystem und den daraus resultierenden Unqualitäten im Wissensstand, gestaltet man die Abschlussprüfungen derart schwer, dass die Anwärter reihenweise am Ende der Ausbildung ausgesiebt werden. Aber vor der Personalsituation haben wir glücklicherweise keine Angst mehr.

Die Ängste des Lokpersonals sind auch nach Ausbildungsende breit gefächert. Die periodischen Prüfungen stellen wiederkehrend den weiteren Verbleib im Beruf in Frage. Mit ihrer unklaren und weitreichenden Inhaltsstruktur lösen sie zudem Aufwände aus, die bei Einzelnen mehrjährige Lernepisoden umfassen können. Unentgeltlich, in der Freizeit und mit zweifelhaftem Nutzen für den Berufsalltag.

Noch grösseren Druck lösen die wiederkehrenden Besuche beim Bahnarzt aus. Auch hier begleitet die Angst vor Berufsverlust jede Kontrolle. Nur kann man diese Prüfung nicht wirklich selbst beeinflussen. Ausser man unterstellt seinen Lebenswandel den beruflichen Anforderungen, aber das würde auch den Verzicht auf die variable Schichtarbeit bedeuten. Und leider gilt erneut die Devise, dass die Auflagen immer strenger werden. Der Bahnarzt lässt keinesfalls jemanden in den Führerstand, bei dem auch nur der geringste Zweifel vorhanden ist. Erneut also die Angst davor, dass jemand Mist bauen könnte und den Konsequenzen daraus. Keinesfalls Verantwortung tragen und Kontrollverluste vermeiden.

Die Bahnen betreiben einen dementsprechend grossen Sicherheitsapparat, der nach ebendiesen Grundsätzen arbeitet. Mit laufenden Risikoanalysen für jeden theoretischen Effekt wird versucht, die Verantwortung niedrig zu halten. Es wird jedoch nur auf Probleme reagiert, welche auch gemeldet wurden. Fälle, die nicht gemeldet sind, sind dementsprechend auch nicht geschehen. Das Bewusstsein über die bedenklich tiefe Meldequote ist dabei sogar vorhanden. Eine Lösung dieser Problematik aber nicht in Sicht. Die Bearbeitung jeder theoretischen Meldung wäre allerdings aus arbeitsbeschaffender Perspektive lukrativ.

Ich persönlich habe in erster Linie Angst vor zweifelhaften technischen Entwicklungen. Als Beispiel sei hier nur schon schlechtes Wetter genannt. Bei alten Fahrzeugen fahre ich den Zug dementsprechend defensiver, bei modernen Fahrzeugen warte ich erst ab, ob der Bremsrechner die schlechte Witterung erkennt und wie er darauf reagiert und passe erst dann meinen Fahrstil an. In der Regel auch defensiver, aber dafür neu bei jeder Witterung.

Spannend dabei ist, dass identische Fahrzeuge je nach programmierter Software deutlich unterschiedlich reagieren.

Es ist ein technischer Entwicklungsschritt, der eine zusätzliche Schnittstelle geschaffen hat und meine Aufmerksamkeit zusätzlich erfordert. Das variable Verhalten der Fahrzeuge ist aber nicht nur von der Witterung abhängig.

Um auf die Angst vor monetären Einbußen beim Stromverbrauch zu reagieren, werden die Fahrzeuge laufend angepasst. Soft- und hardwareseitig. Aber stets nur auf einzelnen Versuchsfahrzeugen. In der Regel verlaufen diese Versuche wenig erfolgreich, generieren aber viele Aufwände. Was uns wiederum erneut zum irrationalen Verhalten führt.

Mit gesundem Respekt, um nicht laufend das Wort Angst zu verwenden, trete ich deshalb auch Automatisierungsplänen entgegen. Ich betrachte die Absichten übrigens durchaus als legitim. Die erwarteten Verkehrszunahmen auf dem bestehendem Netz zu bewältigen, stellt die Bahnen vor grosse Herausforderungen.

Mit Teilautomatisierungen erhofft man sich, Zugfolgezeiten zu reduzieren und dabei Pünktlichkeitswerte zu erhöhen. Ganz nebenbei soll der Betrieb dadurch günstiger werden. Also eine eierlegende Wollmilchsau, oder eben vor allem eine Mogelpackung. Um die Zugfolgezeiten zu kürzen sind ohnehin aufwändige Stellwerkumbauten notwendig, unabhängig vom Automatisierungsgrad. Die Pünktlichkeitswerte kann aber auch ein gut informierter, umfänglich ausgebildeter und motivierter Lokführer locker erhöhen. Es sind vor allem der Zustand des Rollmaterials und der Infrastruktur, sowie die diversen externen Einflüsse die grossen Knacknüsse bei allen möglichen Betriebsmethoden.

Günstiger ist ein automatischer oder semiautomatischer Betrieb zudem erst recht nicht. Solange die Haftungsfragen nicht geklärt sind, beziehungsweise solange die Hersteller keine Haftung für betriebliche Zustände übernehmen, benötigt es stets eine menschliche Person als juristische Pufferzone auf den Zügen. Und die ist selten gratis. Zudem ist es naiv zu glauben, dass mit der Installierung eines Rechners auf dem Zug genügend an Investition getätigt ist. Die Industrie wäre nicht an Erfolg interessiert, würden sie nicht teure Unterhaltungsprogramme mit Softwareupdates und technischen Weiterentwicklungen verkaufen.

Wer bereits im Büro an seinem Compi mal ein Softwareupdate gemacht hat, dem ist bewusst, dass während dieser Zeit nicht am Compi gearbeitet wird. Bei Zügen erhöhen sich dementsprechend die Stillstandszeiten. Und zwar dann, wenn es der Compi oder der Softwarebetreiber gerade für richtig hält. Was wir uns alles auf unsere Fahrzeuge laden, ist eine andere Frage. Sie wird uns aber sicher zukünftig noch beschäftigen, aber ob der Betrieb dadurch schneller wird, zweifle ich stark an.

Das bringt uns zur betrieblichen Robustheit, welche die wohl grössten Angstzustände bei der Eisenbahn auslösen kann.

Bekanntlich ist die Eisenbahn als solches ein sehr robustes, weil auch träges, System. Es benötigt viele unglückliche Umstände um einen schwerwiegenden Zwischenfall auszulösen. Aber dennoch wäre es der Ansatz zur grösstmöglichen Sicherheit, jeden dieser Effekte möglichst klein zu halten. Wie beispielsweise mit den erwähnten schweren Schuhen.

Was aktuell jedoch geschieht, und zwar nicht nur bei den Bahnen, sondern auch bei den Auftrags- und Kontrollorganen, ist die Suche nach möglichen Sparpotentialen. Und diese bewirken, nebst den theoretischen erwarteten Spareffekten, dass das System Eisenbahn aktuell vor allem immer teurer wird. Einhergehend mit stetigen Einbussen bei sicherheitsrelevanten Punkten und dem Ausreizen jeglicher Margen. ETCS lässt grüssen.

Das System Eisenbahn wurde einst im Rahmen der Industrialisierung zur Erschliessung des Landes geschaffen. Der Unterhalt ist teuer und neoliberalistische Wettbewerbsbestrebungen funktionieren kaum. Man blicke nach England oder Deutschland, wo ruinöse Marktkämpfe für den Kunden keinen Mehrwert bringen. Die Ticketpreise steigen, die Qualität ist tief und die Arbeitsbedingungen sind teilweise desaströs. Und der Kunde hat dabei nicht einmal die Wahl, sein optimales Produkt zur Beförderung zu wählen. Es gelten jeweils Konzessionen zugunsten eines einzelnen Anbieters. Ausser natürlich, wenn der Kunde ein Auto besitzt.

Das System Eisenbahn hat das Potential des Massentransports innerhalb der Agglomerationen oder naheliegender Ballungszentren. Nur dort lässt sich effektiv damit Geld verdienen. Alles ausserhalb ist ein Luxusgut, dass wir uns in der Schweiz viel kosten lassen. Und trotz der politischen Bestrebung, das Netz zu einem möglichst niedrigen Tarif zu betreiben, scheitern die Bahnen in ihrem Pseudokonkurrenzkampf, dieses Ziel überhaupt je zu erreichen.

Wir benötigen eine integrale Angebots- und Personalplanung über alle Bahnen hinweg. Moderne Fahrzeuge werden sich immer ähnlicher. Die Synergien wären demzufolge auch im Unterhalt und dem Rollmaterialeinsatz nutzbar.

Was leider völlig fehlt, ist Kontinuität. Zu Hunderten schiessen laufend irgendwelche Beschäftigungsprojekte aus dem Boden, die in erster Linie dem Innovationsdrang geschuldet sind. Gibt es eigentlich eine weitere Branche, in der der Endkunde die Innovation vorantreibt? Es wäre die Aufgabe der Industrie mit sinnvollen und ausgereiften Produkten um Aufträge zu werben.

Aber in regulierten und subventionierten Märkten gelten wohl andere Regeln.

Es gibt viele Ansatzpunkte und die Eisenbahn ist ein hochkomplexes System, dessen bin ich mir bestens bewusst. Aber ich bin auch sehr davon überzeugt, dass wir uns aktuell in eine zweifelhafte Richtung bewegen.

Haben wir bitte nicht auch noch Angst davor, einen eingeschlagenen Weg kritisch auf Sinnhaftigkeit zu hinterfragen und allenfalls Strategien neu zu überdenken. Es kann sich lohnen.

Und falls Ihnen gerade dennoch etwas mulmig wurde, es gibt nachher ein Apéro mit leckerem Wein, der hilft sicher die Nerven zu beruhigen. Aber nicht zu viel, sonst kommt dann gleich wieder die Angst vor dem Bahnarzt, zumindest für einen gewissen Teil von uns.

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Raoul Fassbind, Vorstand VSLF