

Reizüberflutung (ZüriToday, 6.10.2023)

Strecken voller Signale – Lokführende in S-Bahnen leiden unter Dauerstress

Das Lokpersonal im Nahverkehr muss ein Fünftel mehr Reize verarbeiten als vor 30 Jahren. Grund dafür sind der dichte Fahrplan und die Digitalisierung. Der Personalverband schlägt Alarm, weil Lokführerinnen und -führer deswegen öfter erschöpft sind.



Im Führerstand der S-Bahnen sitzen Lokführerinnen und -führer oft im Dauerstress. Grund dafür ist eine Reizüberflutung. Im Vergleich zum Jahr 1988 müssen sie fast 21 Prozent mehr Reize verarbeiten, wie der Personalverband Transfair im gleichnamigen Magazin schreibt.

Als Beispielstrecke für die Messung untersuchte der Verband wie bereits im Jahr 1988 die Strecke der S7 im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Diese verkehrt zwischen Rapperswil im Kanton St.Gallen, dem Zürcher Hauptbahnhof und Winterthur. Die Messung ergab, dass das Lokpersonal bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 60 Kilometer pro Stunde alle 86,89 Meter einen Reiz verarbeiten muss. Gleichzeitig muss das Personal im Führerstand eine grössere Anzahl an internen Prozessen bewältigen.

«Sie melden sich eher krank»

«Anlass für die erneute Zählung war, dass wir vermehrt Meldungen von Lokführern erhielten, die sich darüber beklagten, nach der Arbeit sehr müde und erschöpft zu sein», sagt Werner Rüegg, Regionalsekretär bei Transfair. Besonders erschöpfend seien die Schichtwechsel oder zum Beispiel eine lange Frühschicht. Diese starte etwa um drei Uhr morgens und ende um 12 Uhr. «Wenn sie von der Nacht in den Tag hineinfahren müssen, zehren die Reize noch mehr an den Kräften.»

Die Erschöpfung hat Personalausfälle zur Folge. «Die Lokführer melden sich eher krank, weil sie Kopfschmerzen haben oder nach den Schichten längere Erholung brauchen», sagt Rüegg. «Wir wollen verhindern, dass es wegen Erschöpfungssyndromen zu langen Arbeitsausfällen kommt.»

Mehr Bildschirme und Knöpfe

Grund für die Reizüberflutung ist der ausgebaute Taktfahrplan der S-Bahnen. «Vielerorts verkehren die Bahnen im Viertelstundentakt, womit mehr Züge gleichzeitig auf einer Strecke verkehren», sagt Rüegg. In der Folge müsse das Lokpersonal auch mehr Signale und Geschwindigkeitsvorgaben beachten. «Dazu kommt, dass sie wegen der Digitalisierung im Führerstand auf mehr Bildschirme achten und mehr Knöpfe betätigen müssen.»

Glück hat das Fernverkehr-Personal. Auf diesen Strecken sind die Lokführerinnen und -Lokführer weniger Reizen ausgesetzt – es gibt weniger Signale und die Geschwindigkeiten sind konstanter. «Damit das Personal besser mit der Reizüberflutung im Nahverkehr umgehen kann, soll es zwischen Arbeitsschichten im Nah- und Fernverkehr abwechseln können», fordert Rüegg. Ansonsten drohen irgendwann Personalausfälle, die den Bahnverkehr einschränken würden.

Jede Strecke habe ihre Vorzüge

Die SBB sieht keinen Anpassungsbedarf. «Die Lokführenden verkehren je nach Depot abwechselnd im Fern- und

Regionalverkehr. Dies ist auch innerhalb einer Tour möglich», sagt Mediensprecherin Sabrina Schellenberg.

Auf die Frage, wie beliebt die Strecke der S7 sei, antwortet die Mediensprecherin, dass jede Strecke ihre Vorzüge habe. «Die S7 unter anderem dem Zürichsee entlang und mit Blick auf die Glarner Alpen ist sicherlich eine landschaftlich schöne Strecke.» Die Präferenzen der verschiedenen Strecken seien jedoch sehr individuell.

«Grosse Leistungssteigerung entspricht steigender Nachfrage»

Die SBB bestätigt, dass der Bahnverkehr auf den verschiedenen Linien in den letzten 35 Jahren zugenommen hat. Als Beispiel erwähnt Mediensprecherin Sabrina Schellenberg die Einführung der neuen S-Bahn 1990 im ZVV. «Die grosse Leistungssteigerung, die dadurch möglich war, entspricht auch der steigenden Nachfrage der Kundinnen und Kunden.»

Die Leistungssteigerung auf den verschiedenen Linien sei nur dank der sich stetig weiterentwickelnden Bahntechnik und der neuen Sicherheitssysteme möglich gewesen, sagt Schellenberg. «Damit ging auch eine gewisse Zunahme an Signalen einher. Diese darf jedoch nicht isoliert betrachtet werden.»

Lokführende hätten nach wie vor einen anspruchsvollen Beruf, welcher hohe Konzentration erfordere, sagt Schellenberg. Doch auch das Bedienen der Züge habe sich in den letzten 35 Jahren stark verändert. 1988 seien noch viele ältere Fahrzeugtypen aus den 1950er Jahren im Einsatz gewesen. «Im Führerstand bediente man zum Teil noch stehend die Lok.» So hätten die Lokführenden heute sehr moderne Führerstände mit verschiedenen Assistenzsystemen, welche das Fahren unterstützten. «Mit diesen technologischen Veränderungen hat sich auch die Aus- und Weiterbildung der Lokführenden entwickelt.»