

«Infolge Abwartens eines anderen Zuges erhält dieser Zug eine Verspätung».

Wie kommt es zu dieser Zugsdurchsage und was bedeutet es für den Zugsbetrieb? Diese Durchsage in holprigem Deutsch verursacht bei vielen Zugpassagieren Nervosität, Hektik und manchmal Ärger.

Was dahinter steckt und viele weitere Informationen erhielt die muntere Schar des EOP-Circle von unserem Leiter Christoph Hartung (Absolvent EOP 2022). Die Betriebsleitzentralen (BLZ) der SBB sind Teil der Division Infrastruktur der SBB. Es gibt deren vier: West, Mitte, Ost und Süd. Durch die Konzentration schafft die SBB die Voraussetzungen, den prognostizierten Mehrverkehr betrieblich bewältigen zu können. Möglich wurde die Zentralisierung durch die moderne Leittechnik, mit welcher sich der Zugverkehr mit einem Streckennetz von 3'266 km aus wenigen Zentren disponieren und steuern lässt. Hinzu kommen 35'412 Signale für die Zugsfahrten, 1'125 Bahnübergänge sowie 308 Bahntunnels mit einer Gesamtlänge von 431,5 km. Noch mehr Informationen finden sich unter:

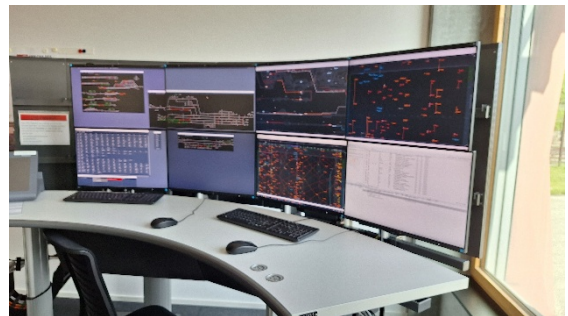
<https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/profil/sbb-erleben/sbb-erlebnisse/betriebszentralen-schweiz.html>



Olten ist für die Region Mitte zuständig, das heisst von Basel bis zum Gotthardtunnel, dem Simplontunnel sowie den vier grossen Bahnhöfen Basel, Bern, Luzern und Olten.

Jede BLZ ist von der Infrastruktur her identisch aufgebaut. Gruppen von 6 bis 8 Zugverkehrsleitenden betreuen einen Sektor. Diese Sektoren sind ringförmig angeordnet und alle Nachbargebiete liegen nebeneinander. So ist eine direkte Kommunikation möglich, was in einem Notfall oder einer Störung von grossem zeitlichem Vorteil ist. Jeder Sektor wird von einem Disponenten geleitet, der bei Problemfällen als erste Interventionsstelle fungiert.

Auf acht Bildschirmen stehen den Zugverkehrsleitern die notwendigen Informationen zur Verfügung. Ein Bildschirm zeigt die aktuellen Zugverläufe auf mit einem Zeit-Weg-Linien-Diagramm. Von links nach rechts die Strecke von Bahnhof zu Bahnhof, von oben nach unten im Zeitverlauf. Mit einiger Übung lässt sich dieses schnittmusterartige Diagramm leicht lesen. Für uns erschienen sie doch sehr komplex und unübersichtlich.



Bei übereinanderliegenden Linien muss der Zugverkehrsleiter entscheiden, welcher Zug auf einem Streckenabschnitt oder in einem Bahnhof die Vorbeifahrt eines anderen Zuges abwarten muss. Wenn dies klar ist, kommt es zur eingangs erwähnten Durchsage: «Infolge Abwartens ...».

Welches sind die Entscheidungskriterien? Oberste Priorität hat die Sicherheit. Weiter geht es darum, dass der Taktfahrplan möglichst für viele Passagiere eingehalten werden kann. Darum kann es sein, dass ein verspäteter Eurocityzug auf einen Regionalzug warten muss. Die Passagiere des EC haben ohnehin ihren Anschluss verpasst, während sich die Pendler im Regionalzug über den gewährleisteten Anschluss glücklich schätzen.

Bei der Priorisierung spielt es keine Rolle, wer Besteller des Trasses ist, ob SBB, Cargo, BLS, DB oder ein weiteres Bahnunternehmen. SBB Infrastruktur betreibt das Bahnnetz für alle Besteller gleichermassen. Jährlich im Mai geben diese ihre Bestellungen auf. In einer gemeinsamen Konferenz werden die Bedürfnisse abgestimmt. Sie bilden dann die Grundlage für den neuen Fahrplan Mitte Dezember. Können sich die Besteller nicht einigen, bekommt derjenige die Trasse, der am meisten dafür bezahlt.

Und der Lokführer? Er fährt nach dem Signal, das vom Zugverkehrsleiter am Computer automatisch gestellt wird. Dies gewährleistet, dass die Signale und Weichen immer korrekt angepasst sind. In wichtigen Fällen kann die BLZ mit dem Lokführer auch telefonisch Kontakt aufnehmen.

Umgekehrt meldet der Lokführer der BLZ ungewöhnliche Ereignisse wie Bäume oder Rutschungen auf dem Gleis. Dies löst sofort einen Alarm aus. Die Mitarbeitenden des betroffenen Sektors disponieren Züge um und leiten alle notwendigen weiteren Massnahmen ein. Hier zeigt sich, wie wichtig die unmittelbare Nähe am Arbeitsplatz für die direkte Kommunikation unter allen ist. Blitzschnell können auch Mitarbeitende aus anderen Sektoren zur Unterstützung abgezogen werden.

Der Ausfall einer Betriebsleitzentrale: DER SUPERGAU! Für diesen Notfall gibt es kein örtlich redundantes System, da dieses im Unterhalt viel zu teuer wäre. Beim Ausfall der BLZ werden die Mitarbeitenden auf die Nachbar-Betriebsleitzentralen aufgeteilt und übernehmen dort die vorhandenen Ausbildungsplätze. Wie im produktiven System sind diese identisch aufgebaut und werden mittels Freischaltung eines Zugverkehrsleitenden auf den Live-Betrieb umgestellt. In einem solchen Fall ist natürlich der Bahnverkehr nicht sichergestellt und die Strassen sind überlastet. Zum Transport der BLZ-Mitarbeitenden werden Busse unter Polizeibegleitung an den Ersatzstandort gefahren. Zum Glück musste dieses Prozedere noch nie im Ernstfall durchgeführt werden, wird aber regelmässig geübt.

Wir fragten: «*Warum übernehmen nicht einfach die Kollegen einer anderen Betriebsleitzentrale?*» Die Kenntnisse der lokalen Gegebenheiten sind wichtig, wenn Züge anders als geplant geleitet werden müssen. Jeder Bahnhof hat seine Eigenheiten, welche für die Führung des Zuges wichtig sind. Diese Kenntnisse erwerben die Zugverkehrsleitenden im Rahmen ihrer Ausbildung.

Wie wird man Zugverkehrsleiter:in? Es gibt keine Lehre, sondern die Ausbildung erfolgt in der BLZ. Für Quereinsteiger dauert die Ausbildung acht Monate. Voraussetzung ist eine abgeschlossene Berufslehre oder die Matura. Für Absolventen der Berufslehre öV verkürzt sich die Ausbildung auf fünf Monate. Da der Betrieb 7 x 24 Stunden läuft, muss die Bereitschaft für Nacht- sowie Wochenendschichten vorhanden sein.

Auf dem spannenden und interessanten Rundgang durch die BLZ Mitte sahen wir einen Informationsfilm, erhielten Erläuterungen an einem Demo-Ausbildungsplatz und durften im

4. Obergeschoss einen Blick in den Arbeitsraum der Verkehrsleiter werfen. Zum Schluss genossen wir vom Dach den imposanten Blick auf den Bahnhof Olten.



Durch die vielen Fragen der interessierten EOP-Circle-Teilnehmer ging die Führung länger als geplant. Doch Stephan Hartung war uns, dank seines Organisations-Hintergrundes, sehr wohlgesonnen.

Trotzdem rechtzeitig erreichten wir im *Restaurant Aarhof* den reservierten Tisch. Dort ging es einerseits mit einer Reflexion der gewonnen Erkenntnisse weiter, andererseits aber liessen wir uns von Jürg Schaad über die Entwicklung der Organisatoren-Prüfungen informieren. Wir genossen das feine Essen und fuhren dann - natürlich mit der Bahn - pünktlich nach Hause. Und wenn es das nächste Mal bei der Lautsprecherdurchsage heisst: «*Infolge Abwarten eines anderen Zuges ...*» können wir uns nun vorstellen, was in der Betriebsleitzentrale gerade los ist!

Dieser Bericht darf nicht ohne ein herzliches Dankeschön an Jürg Schaad schliessen. Es war ein spannender Anlass, der nicht nur Fragen von Bahnkunden beantwortete, sondern auch neues Organisationswissen lieferte.

Bilder und Bericht: Marcel Niederer

Redaktion: Monika Bachmann

Hinweis: nächster EOP-Circle 10. Oktober 2025

- Stadler Rail Bussnang AG
- Start 09.00 Uhr
- Treffpunkt:
Foyer Empfang Stadler (Tower)
Ernst-Stadler-Strasse 1
9565 Bussnang

Anmeldung unter info@jes-teaching.ch
(Jürg Schaad)