



Jedes Fahrwegelement wie eine Weiche oder ein Gleisabschnitt wird durch eine eigene Relaisgruppe gesteuert.

tet. Die regelmässige Wartung verhindert Standschäden an der Elektronik. Somit ist die Anlage zu 99 Prozent verfügbar, die Wartungstage nicht mitgerechnet. Die hohe Verfügbarkeit war immer sehr wichtig, da die Schulungen einen engen Zeitplan auf-

weisen. Dennoch konnte es wie bei der grossen Eisenbahn auch mal eine Störung – beispielsweise bei einer Weiche oder an einem Signal – geben, die dann gleich in die Schulung einbezogen wurde – etwa mit Blockumgehung bei einer Signalstörung. Zu oft sollte dies aber nicht vorkommen, denn der Einbau von Störungen in das Schulungsprogramm ist grundsätzlich nicht vorgesehen. «Die Anlage ist technisch auf dem neusten Stand. Die Züge können sogar mit ETCS Level 3 fahren, wie erfolgreiche Versuche mit drei FLIRT gezeigt haben», führt Martin Huber weiter aus. Die Fahrzeuge verkehren dabei im Bremsabstand ohne feste Blockabschnitte. Dazu muss die Anlage umgestellt werden, was ein bis zwei Stunden in Anspruch nimmt.

Dennoch geht die Anlage Ende 2020 nach über 40 Jahren im Dienst der grossen Eisenbahn in Pension. Den beteiligten Organisationen und Verantwortlichen ist dieser Entscheid nicht leichtgefallen. Doch die Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft sowie die technische Weiterentwicklung bei der Eisenbahn haben auch in der Aus- und Weiterbildung ihre Spuren hinterlassen. Aufgrund der Schaffung der Bundesbetriebe Ende der 1990er-Jahre und der damit veränderten Rahmenbedingungen auf dem Arbeitsmarkt sind bereits die Verkehrsschulen von anderen Bildungseinrichtungen abgelöst worden.

Heutzutage verbinden jüngere Zeitgenossen den Begriff «Verkehrsschule» nur noch mit der theoretischen Ausbildung für den Strassenverkehr. Mit den Verkehrsschulen verschwanden auch die Ausbildungsanlagen. 2001 wurde die Schulungsanlage in St. Gallen abgebaut, Ende 2018 die Anlage im Ausbildungszentrum Löwenberg geschlossen. Auch die Schliessung des EBL hat sich abgezeichnet. Für die angehenden Zugverkehrsleiter aus der Westschweiz und aus dem Tessin erfolgte die Ausbildung in den letzten Jahren am Löwenberg, für die Deutschschweizer am EBL. Seit Februar 2019 werden alle auf dem Simulator geschult, um eine einheitliche Ausbildung sicherzustellen. Beim EBL geblieben sind seither die Ausbildungen für die Fachleute öffentlicher Verkehr (FlöV) und Kauffrau/Kaufmann öffentlicher Verkehr (KVöV) sowie Workshops. Auch für die Lehre der ETH Zürich kommt die Anlage mittlerweile nicht mehr zum Einsatz. Die Nutzungssintensität des EBL sank somit von über 130 auf noch rund 40 Tage pro Jahr. Dies steht einem nach wie vor sehr hohen Aufwand für Betrieb und Unterhalt der Einrichtung gegenüber.

Der ICN fährt weiter durch den achtgleisigen Betriebsbahnhof Utal und vorbei am Güterbahnhof Testadt in den Personenbahnhof Testadt. Hier zweigt eine Doppelspurstrecke nach Iggwil ab und mündet von dort als Einspurstrecke wieder in den Betriebsbahnhof Utal. Was geschieht nun mit der letzten Ausbildungsanlage der Schweiz? Die Anlage ist in einem Stück und nur schwer transportierbar. Ein Aufbau in Modulen bei der Modernisierung vor zehn



Das elektronische Stellwerk nimmt bedeutend weniger Raum ein als die Relaistechnik. Seit 2011 steuert es die Bahnhöfe Testadt, Wedorf und Pewald.