

Meine Hospitation bei DB-Cargo Kassel & Co / 15. bis 18. Juli 2019

BERICHT

Auslöser für dieses Unterfangen war der offene Brief des Hauptlokführers Thomas Franz, der im Januar an Zeitungen, Bahnvorstand und Bundestagsabgeordnete ging. Darin beschreibt, analysiert und kritisiert er Missstände im Bahnbetrieb kenntnisreich. Der Brief endet mit der Einladung zu einem Praktikum, um sich selbst ein Bild von den Zuständen zu machen. Ich antwortete und erwirkte schließlich das Einverständnis des Bahnchefs Dr. Lutz. Ich treffe und spreche zwei Frauen und ein gutes Dutzend Männer – mehr oder weniger ausführlich. Einige lerne ich ein wenig näher kennen – ihnen mein ganz besonderes Dankeschön!:



Christian Röher vertritt die DB-Generaldirektion West, die mit Politik-/Außenkontakten beauftragt ist. Er ist seit 1981 dabei, kommt von der Reichsbahn Dresden, war schon als Student nebenbei Straßenbahnfahrer und kennt die einzige Güterstraßenbahn der Republik (CarCoTram), mit der Bauteile zwischen der Gläsernen Manufaktur von VW und dem Güterbahnhof Dresden-Friedrichstadt anwohnerschonend quer durch die Innenstadt transportiert werden.

Daniel Stange leitet seit acht Jahren den DB-Cargo-Standort Kassel. Er kam 1992 als Auszubildender (Industriemechaniker) zur Bundesbahn, hat sich danach zum Lokführer weiter qualifiziert, ist im Güter- und im Personennahverkehr gefahren und war als Ausbilder tätig.

Kai Steinhoff ist Gruppenleiter für den Rangierbetrieb in Kassel und für etwa 50 Mitarbeiter*innen zuständig. Er stammt aus einer Eisenbahner*innen-Familie aus Thüringen: Opa, Oma, Tante, Onkel und Vater waren und sind es. Er weiß sehr viel Historisches, Technisches, Kulturelles über die Bahn, ist mit Leib und Seele dabei und auch in der Freizeit in der früheren Heimat im Eisenbahnverein aktiv. Während meiner vier Hospitationstage ist er mein Sicherheitsbeauftragter und Begleiter.

Thomas Franz ist beamteter Hauptlokführer und fährt seit 30 Jahren – zunächst bei DB-Regio Karlsruhe und seit 11 Jahren (fehlerfrei!) bei DB-Cargo Mannheim. Er mag die Spät- und Nachtschichten und zieht die Güterlok dem Personenverkehr vor, u.a. weil die Unzufriedenheit der Kund*innen hier nicht auf die Lokführer*innen niederprasselt. Er liebt seine Arbeit und will sie möglichst gut machen; beim Wettbewerb um energiesparendes fahren liegt er auf einem der ersten 15 Plätze von 600. Mit seinem offenen Brief hat er u.a. Wertschätzung für die Erfahrung der Mitarbeiter*innen eingefordert. Kürzlich wurde ein Disziplinarverfahren gegen ihn eingeleitet, was seine anstehende Beförderung verhindert und zutiefst ungerecht erscheint.



LOKbuch - Tag 1

Am Montag bekomme ich zunächst eine theoretische und praktische Einführung zum Güterverkehrs-Standort Kassel: eine Zugbildungsanlage von großer logistischer Bedeutung für die DB: „die 10 Größten plus Kassel“(!). Derzeitige „Begleitung“: etwa 1.000 Wagen pro Tag. Zum Standort gehören etwa 20 SmR (Satelliten mit Rangiermitteln) – der wichtigste ist Bebra. Die größten Kunden sind K&S (Kali&Salz) und VW (Baunatal). Die Anlage ist zu 80 Prozent ausgelastet mit wöchentlich rund 50 Pendelzügen im Nahbereich und jeweils 50 Fernzügen, die hier ankommen oder von hier abfahren. Insgesamt gehören zum Standort rund 420 Beschäftigte: 210 Lokführer*innen – davon eine Frau – fahren Strecke; 160 arbeiten im Rangierdienst, 30 als Wagenmeister und 20 in Verwaltung und Disposition. Dazu derzeit 12 Auszubildende.

Mein Eindruck beim herbeiradeln: löchrige Zufahrt, verblasste Beschilderung, verrostete Geländer, wuchernde Brombeeren ... dieser Ort hat schon deutlich bessere Tage gesehen. Die Infrastruktur hier gehört DB-Netz und kostet DB-Cargo ein bis zwei Millionen Euro pro Jahr ... „wie das so ist, wenn Sie was vom Vermieter wollen – das dauert, oder es passiert gar nichts – aber Miete kürzen kann man nicht“. Im „weißen Haus“, einem funktionalen Bürogebäude bin ich mit dem Leiter des Standortes und dem Bahnbeauftragten verabredet. Nach zwei informativen Stunden geht's raus auf die Anlage.

Zuvor noch ein Freu-Moment: der Betriebsrat ist zwar leider krank, aber „auftragsgemäß“ holt Herr Stange aus dessen Büro eine A-5-Broschüre „Bahn für alle und Alles“ von der Fraktion Die LINKE im Bundestag ☺ ... und zeigt mir meine Widmung darin.

Draußen geht's zum kleinen Bergmeistergebäude*: der Ablaufberg steht hier im Mittelpunkt. Die Gleise fächern sich beidseitig auf; die von Weichen durchzogene Engstelle dazwischen liegt auf einer kleinen Anhöhe. Hier werden die Waggons mit einer Rangierlok hochgeschoben, abgekoppelt und rollen dann – je nach Weichenstellung – auf der anderen Seite ab in eine neue Reihenfolge. Die Wagen sind bis zu 100 Tonnen schwer – und kaum Rollwiderstand auf dem Gleis. Es ist eine Kunst, sie auf dem Ablaufgleis möglichst passgenau zum Stehen zu bringen – nah beieinander, aber ohne Aufprall und ohne Entgleisung. Das geschieht hier rein mechanisch: mit Hemmschuhen (!). Diese gusseisernen Werkzeuge liegen überall zwischen den Gleisen auf Betonblöcken griffbereit. Rollt der Wagen heran, greift der Rangiermeister einen Hemmschuh und schiebt ihn mit der abgeflachten Spitze zwischen Rad und Gleis – genau im richtigen Moment ... abhängig vom Gewicht, von Temperatur, Feuchtigkeit und Wind. Ich bin sehr fasziniert, wie präzise der Kollege den Wagen platziert. Seit 40 Jahren ist er dabei, russlanddeutscher Akzent, stolz, lachend. Der Hemmschuh ist geschmiert und rutscht mit, sonst würde der Wagen darüber springen. Die meisten Züge sind hier zwischen 23 und 0 Uhr zu bewältigen, ohne Flutlicht: Handarbeit im Dunkeln.



Der Einzelwagenverkehr, bei dem Frachtgut aus verschiedenen Betrieben zusammengestellt, transportiert und verteilt wird, ist kleinteilig und aufwändig - ersetzt aber viele Lkw-Fuhren. Die privaten Güterbahnen fahren fast ausschließlich Ganzzugverkehre und kommen deshalb ohne solche Zugbildungsanlagen und mit viel weniger Loks und Personal aus.

Weiter zur nächste Station: Europas größtes mechanisches Stellwerk voll funktionsfähig im Einsatz seit 101 Jahren! Der junge Stellwerker dreht eine große Kurbel – der entstehende Strom bewegt und erleuchtet die Anzeigen. Er erklärt und meint, dass er lieber ein elektronisches Stellwerk bedienen würde. Ich kann die Funktionsweise der vielen Tafeln, Knöpfe, Hebel, Seilzüge und Gewichte kaum nachvollziehen. Aber ich bin sehr beeindruckt und begeistert, wie diese ungeheuer komplexe Maschinerie ihren Dienst tut - ohne ein einziges Gramm CO₂-Emission. Eins der diversen neuen (Management-)Konzepte des Vorstandes war die völlige Zentralisierung der Stellwerke – auf nur sieben voll digitalisierte für das ganze Bundesgebiet. Von dort aus hätten die Weichen auf jedem (Güter-)Bahnhof

* weil diese Funktion zu DB-Netz gehört, sollen diese Bahnbeschäftigten nicht im mehr zusammen mit den Cargo-Leuten im „weißen Haus“ sitzen, weshalb dieser wenig komfortable Arbeitsplatz gebaut wurde. Man hofft allerdings, dass die Kolleg*innen bald wieder zurückziehen ins Bürogebäude.

gestellt werden sollen. Weil so viel fachlich gut begründeter Gegenwind von den Vor-Ort-Kompetenten kam, sollen jetzt doch mehr regionale Kapazitäten erhalten werden: 70 bis 80 Stellwerke bundesweit. Ich hoffe, dass dieses technische Wunderwerk in jedem Fall erhalten bleibt.



Als nächstes besuchen wir die Einsatzplanung – zwei kräftige Männer in einem völlig überhitzten Büro, das sie scherzhaft ihre Sauna nennen. Hier wird langfristig (mit etwa sechswöchigem Vorlauf) der Einsatz von Loks und Triebfahrzeugführern ausgetüftelt, kurzfristig nachgesteuert und notfalls zwischen verschiedenen Standorten austariert, wenn „Leistung“ nicht gefahren werden kann ... denn: während zeitweise Aufträge gehortet wurden, um Personalstellen abzusichern, ist es inzwischen umgekehrt: es fehlen Eisenbahner*innen im Betriebsdienst (Fahrdienst, Wagendienst, Rangierdienst) – in den Ballungszentren noch mehr als in Nordhessen. Aber auch hier sind für morgen noch acht Schichten offen, um z.B. einen Güterzug von KS nach Würzburg zu fahren. So kurzfristig ist kaum Reserve zu finden und der Zug bleibt erstmal stehen. *„Wir waren jahrzehntelang auf Personalabbau gepolt – so schnell kriegen wir jetzt keine neuen Fachkräfte her“.* Von 16 Auszubildenden in Kassel sind nur drei geblieben; einige haben die Prüfung nicht geschafft oder nicht bis dahin durchgehalten, andere sind zur privaten Konkurrenz abgewandert.

Hier wird noch ein Ärgernis angesprochen, von dem ich noch öfter hören werde: P+D-Teams. Statt wie bisher die Planung und Disposition auf Streckenabschnitte bezogen vor Ort zu organisieren - wo die Verantwortlichen die lokalen Gegebenheiten und die handelnden Personen kennen – wird zentralisiert: Aus der Ferne wird jeweils ein Zug vom Start bis zum Ziel betreut. Vor drei Jahren hat der Produktionsvorstand (kein Eisenbahner) dieses Konzept als top-down-Entscheidung durchgesetzt und es klappt vieles nicht mehr, was zuvor lief. Nun hoffen sie, dass der Nachfolger auf diesem Vorstandsposten (Marek Staschek, der von der polnischen Bahn kommt) den Fehler rückgängig macht.

Am Nachmittag besteige ich erstmals eine Lok: die „Gravita“ ist eine Diesel-Rangierlok der Firma Void aus Kiel, wiegt 84 Tonnen und zieht mit 2.500 PS schwere Lasten auch über starke Steigungen. In diesem Fall



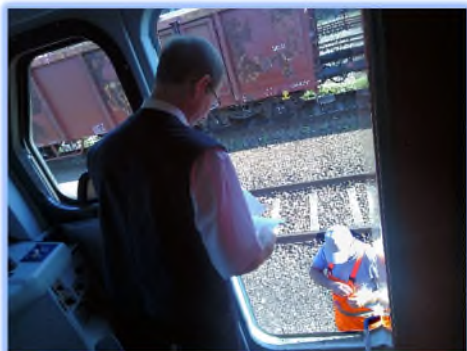
pendelt sie über den Berg nach Baunatal zum VW-Werk. Allerdings ist sie nicht beliebt „*die Bahn hat schlecht eingekauft*“: minderwertiges Material, viele Störungen und Probleme bei der Ersatzteillieferung. Ich finde sie sehr schön leuchtend rot ;). Am beliebtesten ist die Baureihe 152, die vor 20 Jahren von Siemens gebaut wurde, heute aber nicht mehr den europarechtlichen Vorschriften entspricht. Die Baureihe 189 ist mit Auslandspaketen bestückt (eigentlich eine gute Idee), aber anfälliger ... und das Dumme ist, dass die Disposition selten klappt, so dass an der Grenze kein deutscher Lokführer zur Verfügung steht. Großer Schwarm ist die Baureihe 143 „White Lady“, eine Superlok, die in den 1980er Jahren in der DDR gebaut wurde und „*Sachen kann, die selbst die neueste Technik nicht bringt*“. Und was an Komfort im Führerhaus möglich ist, konnte bei der INNOTRANS bewundert werden: ein polnischer Hersteller bietet bequemen verstellbare Sesseln, drei verschiedenen Positionen für die Fußschalten (die andauernd betätigt werden müssen) und Klo.

LOKbuch - Tag 2



Der Treffpunkt heute ist Mannheim West – der Standort von dem aus Herr Franz im Einsatz ist. 165 Lokführer*innen sind hier beschäftigt (davon eine Frau) – zu wenig, um die Aufträge alle abzuwickeln. Berufsanfänger*innen bekommen 3.000 Euro brutto Monatsgehalt; dazu 300 – 350 Euro Zulagen. Zu wenig, denn viele gehen in den nächsten 10 Jahren in Rente und die Konkurrenz schläft nicht: privaten Privatbahnen werben mit 500 Euro mehr, auch wenn die Arbeitsbedingungen insgesamt schlechter sind.

Unsere (Spät-)Schicht beginnt 12.52 Uhr. Erste Station ist immer die Meldung in der Lokleitung, wo Einzelheiten zum Einsatz abzuholen sind. Fünf Minuten sind dafür eingeplant. Bis vor kurzem wurde hier auch der Fahrplan mit Streckenabschnitten, Signalen, Geschwindigkeiten und Besonderheiten ausgedruckt übergeben. Seit den 1980er Jahren gibt es das digitale Produktionsverfahren Güterverkehr (PVG), das Daten auf individuelle Geräte übertrug, wie sie die Paketboten benutzen - ziemlich umständlich zu bedienen. Inzwischen werden alle Informationen und Daten in Echtzeit auf ein Tablet übertragen, das jede*r als Arbeitsmittel zur Verfügung gestellt bekommt und das auch privat genutzt werden darf (was gut ankommt). Der Fahrplan wird vom Bordsystem der Lok geladen und an einem der Displays angezeigt. Unsere Fahrt geht nach Karlsruhe – erst zur Raffinerie, dann zum Güterbahnhof KA, von da zum Hafen und über den Güterbahnhof wieder zurück nach Mannheim. 22.03 Uhr ist Schichtende am Heimatstandort.

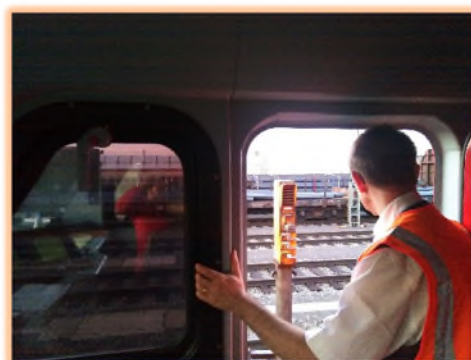


Die Fahrt beginnt mit +16 Minuten, weil die Lok verspätet übergeben wurde. Kaum ein Güterzug hält seinen Fahrplan ein – selbst die eingebauten Zeitpuffer reichen oft nicht für die planmäßige Rückkehr am Ende der Schicht. Wir landen mit unserer Fahrt jetzt hinter der Regionalbahn, die an vielen Stationen hält und für dieselbe Strecke dreimal länger braucht. Ein Ärgernis für Cargo-Lokführer. Auf der kurzen Strecke zwischen Mannheim und

Schwetzingen sind weiter 34 Verspätungsminuten dazu gekommen: +50.

Bis zum Zwischenziel, dem Güterbahnhof Karlsruhe hat sich die Verspätung auf +85 ausgeschaukelt. Das Hauptproblem ist die Überlastung der Infrastruktur auf den Hauptstrecken – (Überhol-)Gleise, Weichen, Ausweichstrecken fehlen. In Karlsruhe wurde unter Bahnchef Mehdorn ein großer Teil der Rangierkapazität zerstört; wir sehen die Reste des Ablaufberges herumliegen; dabei hätte man diese Gruppe gut nutzen können, um Mannheim zu entlasten ... wir sprechen über die Rheintalbahn und die Notwendigkeit, alternative Strecken zu schaffen und zu nutzen, um diese zu entlasten – zum Beispiel wäre der zweigleisige Ausbau der Gäubahn dringend nötig. Weitere mögliche und nötige Streckenausbauten werden benannt ... schlimm, dass so viel Geld in das Milliardengrab Stuttgart21 fließt. Ich frage nach der alten Leier vom umständlichen „Sackbahnhof“, die von den Vorantreibern des Tunnelprojektes aufgetischt wurde. ... alles Quark: seit den 1980er Jahren sind IC und ICE als „Wendezüge“ unterwegs: das Triebfahrzeug auf der einen Seite ist mit dem Steuerwagen auf der anderen Seite des Zuges verbunden – so kann der Schnellzug entweder gezogen oder geschoben werden: es ist weder Wenden noch umspannen nötig; kein Argument gegen Kopf- und für Durchgangsbahnhöfe also.

Um zu hören, wie es weiter geht, ruft Herr Franz beim P+D-Team an und landet in der Warteschleife; ein großes Ärgernis ist dieses zentralistische Programm mit einem Wust von wechselnden Ansprechpartner*innen, die oft überfordert und unterbesetzt sind – die Bereitschaft wurde abgeschafft. Das Modell der Punkt-zu-Punkt-Disposition wurde von einem kleinen Bahnunternehmen in Baden-Württemberg abgeschaut – für 20 Züge funktioniert es. Aber bei DB-Cargo ist mit Einführung vor zwei Jahren „das Vollchaos“ ausgebrochen; Ein Ergebnis war die Explosion der Taxikosten, weil bei (häufig vorkommenden) Störungen, die Triebfahrzeugführer nicht flexibel auf einen anderen Zug Richtung Heimat disponiert werden konnten. Warnungen im Vorfeld wurden ignoriert, Mitarbeiter zurückgewiesen und eingeschüchtert, ihre Erfahrung missachtet.



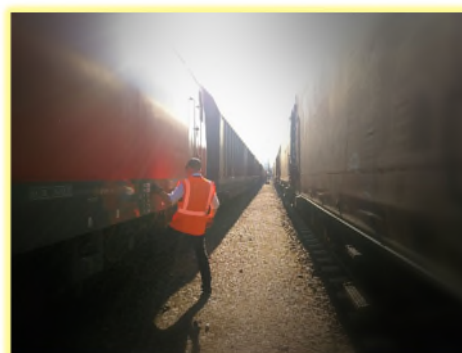
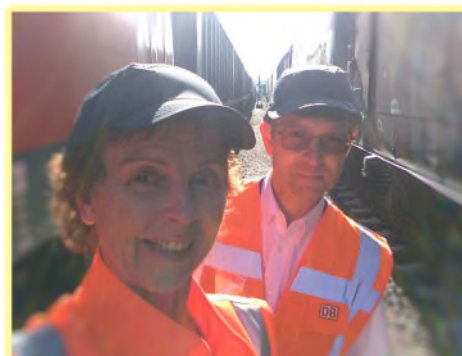
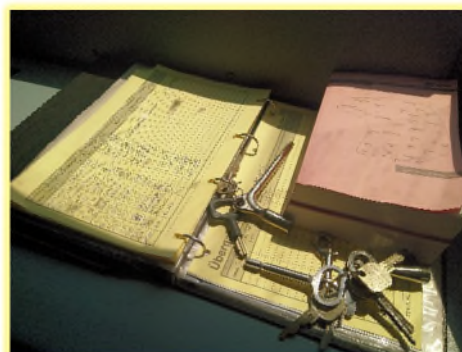
Im Gegensatz zu meiner diffusen Erwartung, ist Fahren als Triebfahrzeugführer keineswegs langweilig. Zwar sind automatische Zusicherungssysteme (PZB = punktförmig über Magnete an den Signalen oder LZB = linienförmig im Gleis verlaufend) Standard, aber eine

Zwangsbremmung wäre die schlimmste Verfehlung. Hellwach muss jedes Vorsignal beachtet, jedes Signal genau ausgeführt werden. Entscheidend ist das behutsame Abbremsen und das gefühlvolle Beschleunigen – die maximalen Geschwindigkeiten sind entweder pro Streckenabschnitt im Fahrplan hinterlegt, oder werden am Signal angezeigt. Abwechslung bringt auch die Tatsache, dass dem Fahrplan unterschiedliche Streckenoptionen hinterlegt sein können. Daher immer wieder Kommunikation mit der Fahrdienstleitung, die die Weichen stellt und so entscheidet, wo es lang geht.

Die Zugfolge wird durch den Abstand der Signale begrenzt (Blockabstand) – zwischen zwei Signalen darf sich nur ein Zug befinden. Die beiden Männer hier auf der Lok fänden einen Blockabstand von 1.300 ideal – für 1.000 Meter lange Güterzüge im Abstand 300 Metern. Ob das neue europäische Zug-Kontrollsystem ETCS, das wie ein Autopilot funktioniert und die Signale ersetzen soll das bringt? Da sind die Zweifel groß ... auf den Hauptstrecken kann es funktionieren, aber für alle Nebenstrecken und alle Züge? ... eher unwahrscheinlich ... im schlimmsten Fall werden die Nebenstrecken gekappt.

„Wir werden moderner und die Leistungsfähigkeit sinkt“ ... obwohl die Züge früher kürzer waren und heute höhere Geschwindigkeiten gefahren werden. Dabei ist es schwer, direkte Vergleiche zu ziehen. Während früher Tonnenkilometer gemessen wurden und die (Nicht-)Verfügbarkeit der Lokomotiven, geht es heute um die Lastminutes (Verspätungsminuten). Dabei ist beim Schienengüterverkehr doch entscheidend, wieviel Fracht tatsächlich transportiert wird – da wartet ja kein Fahrgast am Bahnsteig auf den Zug. Aber in Meetings wird diese Frage weggewischt.

16.00 Uhr: Pause in einem Aufenthaltsraum ohne Verpflegung. Die Angebote sind spärlich geworden. Während zu Bundesbahnzeiten die Kantine in Frankfurt noch rund um die Uhr offen hatte, ist nachts jetzt überall zu. In Mannheim gab es bis vor einigen Jahren auch am Wochenende warmes Essen und abends bis 20 Uhr ... dann bis 18 Uhr ... jetzt nur noch



Montag bis Freitag bis 16 Uhr. Gut, dass wir ein Vesper eingepackt haben und die Wasserflaschen.

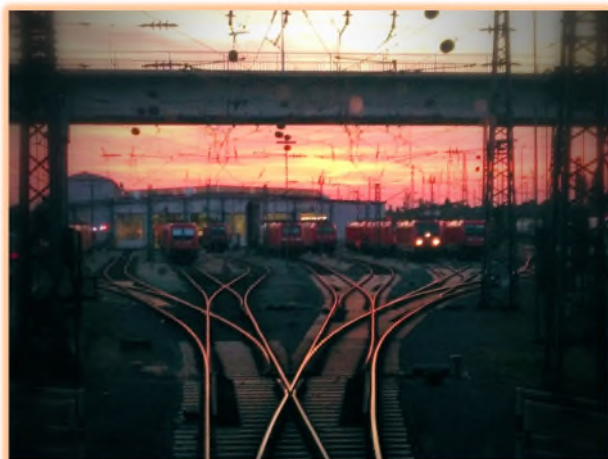
Auf dem Rückweg zur Lok ruft einer „*he, du bist doch der Lokführer aus Mannheim – ich hab dich im Fernsehen gesehen – tolle Sendung!*“ (Das war die Doku „*Bahnreport – was läuft hier schief?*“, die am 19. Juni im SWR ausgestrahlt wurde; darin kommt auch Thomas Franz zu Wort). Ich frage ihn, ob er das auch so sieht? „*teils teils – aber es ist schon bitter, dass seit 25 Jahren alles bergab geht – wir haben Offenburg dicht gemacht, Karlsruhe abgebaut, alles verkauft und schreiben immer noch rote Zahlen; das Management macht vieles falsch*“ ... trotzdem: auch er ist seit 25 Jahren dabei und fährt noch immer gern.

Einschub: Das System Eisenbahn ist kein Gewinnbringer, Privatisierungskurs ist ihr Verderben. Jüngstes Beispiel ist das OPEX- Programm (Operational Excellence): „*Lean Management und diese ganze Grütze ... da wird richtig viel Geld verbrannt ... für nutzlose Workshops und Meetings ... da kommt der Controller und hat keine Ahnung von Eisenbahn, aber Dollarzeichen in den Augen*“. Unter der Überschrift „*Freiräume schaffen*“ sollen 600.000 Euro eingespart werden – an einem Standort. Das wirkt zynisch.

Im Karlsruher Hafen geht alles glatt; die Frachtpapiere werden vom Wagenmeister persönlich übergeben – darin sind Zustandsbericht, ggf. Gefahrgut-Vermerke und vor allem die Bremsprozentage (die sind entscheidend für die Fahrweise) festgehalten. Dann kommt die Bremsprobe, mit der überprüft wird, ob die Druckluft-Bremsleitung zwischen der Lok und dem letzten Wagen geschlossen ist.

Die eingeplante (Puffer-)Wartezeit verbringen wir auf der Lok im Güterbahnhof; abzüglich der Verspätungsminuten voraussichtlich noch eineinhalb Stunden ... Eisessengehen? Nein: die Lok muss besetzt bleiben. Die Zeit wird für die A1-Prüfung genutzt: rundum alle Leitungen, Pufferkupplungen, Stromabnehmer, Achsen usw. in Augenschein nehmen und die Sandvorräte an jeder Radachse kontrollieren (damit kann die Fahrbahn „griffiger“ gemacht werden, was bei größeren Steigungen nötig werden kann).

Einfahrt in Mannheim bei herrlichem Abendrot und in Sichtnähe zu einem Güterzug voller Bus-Karosserien. Schön!



Bis zum Feierabend bekomme ich noch zwei Lektionen:

1. Über den Energieverbrauch: die rote S-Bahn braucht für die Strecke von Mannheim nach Karlsruhe (etwa 70 Kilometer) rund 300 Kilowattstunden Strom. Damit wird der Güterzug gerade einmal hochgezogen – das kurze Stück bis Schwetzingen (15 km). Für eine Fahrt von 125 Kilometern zieht er 2.500 Kilowatt – das ist so viel wie der Jahresverbrauch in einem Privathaushalt. Bei dieser Menge ist es wichtig und relevant, dass die Triebfahrzeugführer eine energiesparende Fahrweise praktizieren.
2. Über das Problem der „Lehmschicht“: zwischen dem operativen Bahnbetrieb und dem Bahnchef sind viele Vorstände entstanden, deren Mitglieder meist keine Eisenbahner*innen sind. Alles wird mit komplizierten Vorschriften geregelt, was zuvor sowieso von dafür qualifizierten Leuten gemacht wurde. Die Kompetenz wird nicht mehr denen zugebilligt, die konkret vor Ort die Verantwortung haben. *„da wird nicht mehr in das Handwerk der Eisenbahn vertraut“.*

LOKbuch - Tag 3



Heute geht die Güterzugfahrt von Mannheim nach Frankfurt Ost und auf einer anderen Lok zurück; Schichtbeginn 12.02 Uhr, Schichtende 20.06 Uhr. Während der Lokführer sich meldet und seine Instruktionen bei der Lokleitung abholt, öffnet mein Begleiter mit dem Universal-Lockschlüssel (einer für alle) schon unser Triebfahrzeug Nr. 185 069-2 und prüft das Übergabebuch, das immer im Führerstand aufliegt (ein Logbuch gibt es nur im

Schiff): Heute Morgen 5 Uhr abgestellt, A1 eingetragen – alles gut. ... oder fast: Es gibt wieder Probleme, den Fahrplan im Bordcomputer hochzuladen ... das dauert ... beim dritten Mal gelingt es, nachdem die Helligkeit verstellt wurde (ein kleiner Trick). Diese Loks haben vorne und hinten einen Führerstand – dazwischen der Maschinenraum.

Nachdem das Fahrzeug startklar ist, ruft der Lokführer beim zuständigen Bremshelfer an (über Zugfunk) – der vor Abfahrt feststellen muss, ob Druckluft für die Bremsen auch am letzten Wagen ankommt. Dann meldet er sich an der Sprechsäule mit der o.g. Nummer „fahrbereit“ bei der Fahrdienstleitstelle; dort muss das Signal auf „Fahrt“ gestellt werden (was hin und wieder vergessen wird, weil die so im Stress sind, denn auch hier herrscht Personalmangel). Doch dann kann es doch noch nicht losgehen in die vorgegebene „Gruppe“ (das ist ein Bündel von Gleisen im Rangierbahnhof) auf das Gleis 18, wo die Wagen aufgereiht stehen, die transportiert werden müssen: der Wagenmeister ist noch am Zug. Der hat zwei Stunden um u.a. an jedem einzelnen Waggon die Bremsen zu prüfen; selbst wenn die Verbindung zwischen den Zugteilen bricht, muss jeder Wagen notgebremst zum Stehen kommen. ... also warten. Weil auch hier zu wenige Fachleute am Start sind, verzögert sich der Einsatz.



Endlich kann es losgehen ... aber, ups, die Lok rollt ins falsche Gleis: Fehlleitung „Stellwerk 37 – sorry!“ ... zurück über die erste Weiche ... und dann sind wir auf dem Zug: 31 Wagen, 1660 Tonnen Gewicht - 13.40 Uhr.- Jetzt den Bremsschuh entfernen, der den Zug arretiert (an

welchem Rad der steckt, ist auf einem Zettel vermerkt, der am ersten Wagen angebracht ist), dann übergibt die Zugabfertigung die Frachtpapiere. Dies alles ist aufwändig, aber nötig für die Sicherheit!

14.00 Uhr (+44): Fahrdienstleiter ruf an: er kann unseren Zug nicht die vorgesehene Strecke über Weinheim fahren lassen ... „*die ist dicht*“ ... er weiß aber nicht warum und was das bedeutet ... oje. Anruf bei ZÜ (zentrale Streckenüberwachung) ... klappt beim zweiten Anlauf: „*ein Brückenanfahrtschaden*“. Ein LKW rammte die Eisenbahnbrücke zwischen Heppenheim und Bensheim. Jetzt muss eine Spezialeinheit hinfahren und testen, ob sie dennoch sicher befahren werden kann. Umleitung gibt es nicht ... abwarten.

Diese Wartezeit nutzen wir für einen Besuch in der Wagenmeister-Baracke. Daneben ein voll funktionsfähiges mechanisches Stellwerk. Davor eine Birke, ein weinberanktes Holzspalier, Tisch, Bank, Stühle ... „*und ein Grill gibt's hier auch*“. Solche kleinen Idyllen existieren noch ab und zu. Der jüngere Wagenmeister, den ich auf die nette Atmosphäre anspreche erzählt, dass er nur leihweise seit drei Wochen hier ist ... „*bei uns driwwe, ZBA Süd isses noch schääner!*“



Inzwischen lerne ich, dass nur noch in drei Gleisen hier im Mannheimer Rangierbahnhof mechanische Wagenschieber vorhanden sind: an Seilzügen befestigte Betonblöcke, mit denen die Wagen, die vom Ablaufberg kommen am Schluss so zusammen geschoben werden (Puffer an Puffer), dass sie aneinander gekuppelt werden können. Weil diese Apparatur gewartet werden muss, ließ Bahnchef Mehdorn fast alle entfernen und man setzt ganz auf digital gesteuertes „Abdrücken“ ... was aber meist nicht punktgenau klappt ... so dass häufig eine Lok eingesetzt werden muss, mit welcher die Wagen, die mit zu großen Abständen auf dem zugbildungsgleis zum Stehen kamen, vorsichtig zusammen geschoben werden.

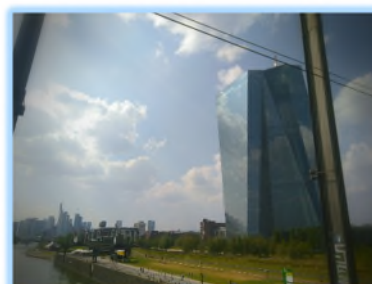
Mit +85 Minuten beginnt unsere Fahrt. Das P+D-Team ist informiert; sie wusste nichts vom Brückenschaden und obwohl der Zeitpuffer schon mehr als aufgebraucht ist, steht die Rückfahrt des anderen Zuges noch im Plan. Unterwegs sehen wir den „Tonzug“, den auch Thomas Franz regelmäßig fährt: weiße Tonerde aus Limburg an der Lahn wird über den



Westerwald bis nach Italien (Domodossola) gebracht und von dort werden Tonfließen zurück gefahren. Zweimal täglich! Von Montag bis Sonntag – an fast jedem Tag im Jahr (nur wenige Feiertage sind ausgenommen) ... seit mindestens 30 Jahren. Ein Wagen hat 90 Tonnen – davon 20,7 Tonnen Leergewicht. Der Zug ist 506 Meter lang und 3.400 Tonnen schwer. Um ihn zu ziehen braucht es eine Doppel-Traktion und vor den Bergen wird eine der Loks hinten angehängt: eine zieht, eine schiebt.

Vor Weinheim kommen wir neben einem abgestellten Güterzug zum Stehen, der voll beladen ist mit nagelneuen Autos in weiße Hüllen verpackt: der kommt von Audi Neckarsulm und soll nach Hamburg oder Bremen ... aber *„der steht hier schon seit dem 12.7. ... ich stell die Autos jetzt bei Ebay rein ... könnt ihr nicht eins brauchen?“* scherzt die Frauenstimme aus dem Stellwerk nebenan. Die Fahrdienstleitung ist DB-Netz und kümmert sich nicht um den Zug, der hier seit 5 Tagen vor der Tür steht, wofür DB-Cargo schließlich die ganze Zeit Miete zahlt (Trassengebühren). Wir erfragen die Loknummer 60036 und telefonieren mit dem P+D-Koordinator: *„ja der steht auf der Abstellliste ... wir sind dran“*.

15.15 Uhr +105 Minuten ... wir passieren einen weiteren abgestellten Zug: Red Bull aus Österreich Richtung Bremerhafen. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass ein Lok- oder Wagenschaden der Grund ist. Wahrscheinlich war die Fahrzeit des Lokführers überschritten und es war keine Ablösung da. 16.05 Uhr ... wir nähern uns der Dunstglocke von Frankfurt City, fahren im Bogen um das neue EZB-Hochhaus, Eisenbahnbrücke über den Main und steigen um 17 Uhr in Frankfurt Ost von der Lok. Für heute trennen sich unsere Wege.



LOKbuch - Tag 4

Mein letzter Tag: FKR = Rangierbahnhof Kassel (!?) ... eine der vielen unverständlichen Abkürzungen, von denen es nur so wimmelt und die nur DB-Eisenbahner*innen kennen. Die wundern sich auch nicht über die unterschiedlichen Namen auf Tür- und Hinweisschildern: DB-Schenker, DB-Railion, DB-Cargo im Wechsel ... alles schon mal dagewesen; Konzernzuschnitte und Bezeichnungen wurden schneller geändert als man mit der Kennzeichnung hinterher kam.

Heute besuche ich die Lokleitung in Kassel und dort die regionale P+D: Thilo ist der Disponent und teilt die Schichten den Lokführern zu. Nach 25 Jahren auf dem Triefahrzeug kamen gesundheitliche Problemen, nun ist er seit einem Jahr an diesem Platz. Hier wird tagesaktuell ausgetüftelt, wer wann wohin fährt und wieder zurück; für Züge, die hier beginnen und enden ... *„oft macht es Spaß, aber oft auch nicht – wenn zu wenig Lokführer da sind“*. Er sitzt vor zwei großen Bildschirmen auf denen komplexe Programme laufen. Für jede*n Lokführer*in gibt es eine Zeile, in der blockweise freie Wochenenden, Ruhezeiten

und Verfügbarkeiten eingetragen sind. Die Blöcke mit den „Groschichten werden von Hannover-Berlin“ reingestellt und müssen von Thilo zugeteilt werden. Oft geht das nicht auf, für Samstag sind es minus 9 ... er hofft, dass Schichten auf umliegende Einsatzstellen in Bebra oder Hannover „umgeklappt“ werden können und wird die Kolleg*innen dort anrufen. Wenn da auch keine Kapazität ist, wird der Überhang an die Durchführung gemeldet. Auch Fahrplan- und Schichtänderungen kommen permanent rein, zum Beispiel wenn ein Kunde abbestellt und ein Zug ausfällt. Eigentlich geht das vertraglich nur mit 4 Tagen Vorlauf, aber faktisch sind es eher zwei Tage ... man will die Kunden ja halten.



Im kleinen Büro, dessen Tür immer offen steht, geht es ein bisschen zu wie im Taubenschlag. Viele Anliegen der Lokführer werden hier direkt besprochen und gelöst – und umgekehrt: *„es ist ein Geben und Nehmen. Wenn ich dem entgegenkomme, weil mal eine Familienfeier ansteht oder sowas, dann krieg ich auch mal eine Sonderschicht oder kann tauschen“*. Man kennt einander und der neue Gruppenleiter hat die schöne Tradition gemeinsames Grillen wiederbelebt. Viele sind schon viele Jahre Eisenbahner*in, viele kommen aus dem Osten *„das ist auch ein Plus bei uns – die Leute können nirgends anders hin“*. Nicht überall ist das Arbeitsklima so prima.

Einer kommt und fragt, ob am Sonntag die Ablösung sicher ist ... aber das steht nicht in Thilos Ermessen, weil der Zug nicht in Kassel endet, sondern weiter fährt. Ein anderer will wissen, wie seine Einteilung am Wochenende aussieht – der Verein hat Sommerfest ... und Thilo macht den Tausch von Samstag auf Freitag möglich. Der dritte meldet eine kaputte Lok, die in Stadtallendorf stehen blieb. Sowas passiert öfter; allerdings nicht weil Motor oder Getriebe beschädigt sind, sondern weil die elektronische Steuerung versagt. *„Es wird überall abgestellt – ich glaub die haben kein Überblick mehr“*

Zum Abschluss frage ich die fünf umstehenden Männer, ob sie verstehen, warum die Verkehrsminister die Bahnreform und den Abschied von „Behördenbahn“ so loben? Unisono: Nein! Sie haben alle einen positiven Bezug zu Bundesbahn und Reichsbahn. Auch wenn man bedenkt, dass das Gehirn die positiven Erinnerungen besser behält. So sind zum Beispiel Lokführer*innen früher alles gefahren: Güterzüge, Regionalbahnen, oder ICEs. Da gab es mehr Abwechslung und vor allem viel mehr Flexibilität. Jetzt wird die Planung und Disposition für jede Sparte getrennt gemacht: Drei mal Disposition ... und so gibt es an vielen Stellen Mehrfachstrukturen, *„mehr Wasserkopf“*.

Ende – *„Unser Standort-Hase“* sagt auf wiedersehen ☺

