

Berliner Morgenpost, 19. Juni 2011



Tonnenschwer, mehrere Hundert Meter lang: Ein Güterzug kreuzt in Zossen südlich von Berlin einen Bahnübergang

CARO/MARKUS WÄCHTER

Geisterfahrer auf der Schiene

Die Zustände bei vielen deutschen Güterbahnen sind haarsträubend – und ein tödliches Risiko

BERLIN – Am 21. April 2010 bricht der Lokführer Tom Bernhard zu einer Dienstfahrt auf. Um 5.30 Uhr sitzt er im Führerstand. Die Waggons hinter der roten Lok, Baureihe 185, reihen sich auf einer Länge von 500 Metern. Bernhard verlässt den Bahnhof Emmerich am Niederrhein, durchfährt das Ruhrgebiet über Gladbeck und Hamm gen Osten. Sein Ziel ist Bad Schandau in Sachsen, Grenzübergang zu Tschechien. Als Bernhard dort ankommt, ist es 22 Uhr, ein Arbeitstag von 16 Stunden und 30 Minuten liegt hinter ihm. Er hat sich zusammengerissen, ist nicht eingeschlafen und hat kein Signal überfahren. Es ist mal wieder gut gegangen.

Bernhard, der in Wirklichkeit anders heißt, kann viele solcher Geschichten erzählen. Seit mehr als 20 Jahren ist der Berliner Lokführer. Er hat auch schon 20 Stunden lang einen Zug gesteuert. Von der Deutschen Bahn hat ihn sein Berufsweg zu einer Vielzahl von privaten Zugunternehmen geführt. Was er dort erlebt hat und was von Bahnexperten bestätigt wird, ist dramatisch. Auf Deutschlands Schienen sind Geisterfahrer mit Güterzügen unterwegs. Sie fahren Neuwagen, Rohstoffe und explosive Chemikalien, übermüdet von langen Arbeitstagen und oft schlecht ausgebildet. Im schlimmsten Fall sind sie eine tödliche Gefahr.

Am 29. Januar dieses Jahres, es ist ein Sonntag, stößt um 21.37 Uhr in Hordorf bei Magdeburg ein Güterzug mit einer Regionalbahn zusammen. Zehn Menschen sterben, 23 werden schwer verletzt. Bis heute wird ermittelt. Was man weiß, ist, dass der Fahrer des Güterzuges zwei Haltesignale übersehen hat. In den Ermittlungen geht es auch darum, wie viele Stunden er im Einsatz war. Und wie es um seine Kenntnisse als Lokführer bestellt ist.

Unterhält man sich mit Zugführern und Menschen, die sich im Bahnverkehr auskennen, stößt man auf einen beinahe rechtsfreien Raum im sonst so regelungsfreudigen Deutschland. Die Zustände bei privaten Güterbahnen erinnern an die Sitten zwielichtiger Lastwagenspeditionen aus Osteuropa. Es ist eine Grauzone, in der kaum kontrolliert wird, wie es um die

Einhaltung der Arbeitszeiten bestellt ist. Selbst an einheitlichen Ausbildungsstandards fehlt es. Dubiose Weiterbildungsinstitute bieten Schnellkurse für Arbeitslose an, die sich nach einem halben Jahr auf der Schulbank Lokführer nennen dürfen – ohne jede Praxiserfahrung.

Tom Bernhard wollte vor zwei Jahren nach einer Schicht, die ihn nach Passau führte, mit einem Kollegen zurück Richtung Berlin. Am Güterbahnhof standen sie vor einer Lok der Baureihe 183, tonnen schwere Waggons waren angespannt. Bernhards Kollege fuhr zum ersten Mal eine solche Lok. Auf die übliche Einführung und Lehrfahrt hatte sein Unternehmen verzichtet. „Ich musste ihm zeigen, wo man das Licht anschaltet“, erzählt Bernhard. Wie aufmerksam verfolgt jemand, der an einem fremden Fahrpult sitzt, noch die Signale an der Strecke?

Führerschein vom Schwarzmarkt

Helmut Diener beobachtet die Zustände seit Jahren. Er war selbst Lokführer und ist Geschäftsführer des Vereins Mobifair, der die Arbeitsbedingungen von Lokführern im Blick hat. In Deutschland, sagt Diener, sei es nicht besonders schwer, ohne legale Prüfung Lokführer zu werden. „Einen Führerschein mit Betriebserlaubnisblättern kann man sich auf dem Schwarzmarkt leicht beschaffen.“ Die Behörden seien da überfordert.

Vor der Privatisierung des Bahnverkehrs gab es nur ein Unternehmen, das bestimmte, wer als Lokführer fahren darf. Die Deutsche Bahn bietet bis heute eine dreijährige Ausbildung an. Doch seitdem auch Konkurrenten Personen- und Güterstrecken befahren dürfen, ist der Bedarf an Lokführern gestiegen. Derzeit gibt es rund 26 000 – gebraucht werden mehr. Allein die Deutsche Bahn sucht 500 Lokführer, auch die Privatbahnen suchen. Leute, die Bahnen fahren können, sind Mangelware. Da sind Überstunden fast zwangsläufig. Gleichzeitig werden Menschen aus anderen Berufen umgeschult.

„Es gibt zwar inzwischen einen einheitlich zertifizierten Führerschein“, sagt Diener. Aber nirgends im Land werde zentral erfasst, wer alles über eine solche Betriebserlaubnis verfüge. Denn die Prüfung

Mehr Geld für die Sicherheit

• **Investition** Die Deutsche Bahn investiert insgesamt rund 100 Millionen Euro zusätzlich, um die Schienen sicherer zu machen. So sollen rund 3000 Kilometer zumeist eingleisige Strecken mit der sogenannten punktförmigen Zugbeeinflussung ausgestattet werden. Dafür werden Magnete in die Gleise gebaut. Diese lösen dann eine Zwangsbremmung aus, wenn ein Zug ein Haltesignal überfährt.

• **Riskant** Das System fehlt vor allem auf Nebenstrecken in Ostdeutschland. So gilt unter Lokführern die Strecke zwischen Hosen und Kamen in der Lausitz als riskant. Die Arbeiten sollen noch im Sommer beginnen und binnen zwei Jahren abgeschlossen sein.

• **Unglück** Auslöser der Arbeiten und der Sicherheitsdiskussion ist ein Zugunglück in Hordorf, Sachsen-Anhalt, am 29. Januar 2011. Dort war auf eingleisiger Strecke ein Güter- mit einem Personenzug zusammengestoßen. Zehn Reisende starben, 23 weitere wurden teils schwer verletzt. *hev*

zum Lokführer erfolgt nicht zentral unter staatlicher Aufsicht. Jedes Bahnunternehmen beschäftigt einen sogenannten Eisenbahnbetriebsleiter. Der bestimmt, wer fahren darf – und so mancher Eisenbahnbetriebsleiter macht Leute zu Lokführern, die keinerlei Eignung haben, die nichts über Streckenbesonderheiten wissen und mit den Steuerpulten der Loks fremdeln.

Den Sicherheitsstandards beim Zugverkehr hat die Entwicklung längst geschadet. Offiziell wird über das Thema nicht gern geredet – weder beim Eisenbahnbundesamt (EBA), das die Aufsicht über den Zugverkehr in Deutschland hat, noch bei der Deutschen Bahn, deren Konzerntochter DB Netz den Betrieb auf den Trassen für alle Bahnen organisiert. Wer sich lange genug im Bahn-Konzern umhört, bekommt schließlich einige spärliche Informationen.

Demnach wurden in den vergangenen Jahren viel häufiger als früher Haltesignale überfahren. Solche „meldepflichtigen Vorfälle“ stehen fast immer am Anfang tödlicher Bahnunfälle wie in Hordorf. „Es häuft sich, dass entsprechende Vorkommen an die Aufsichtsbehörde gemeldet werden müssen“, heißt es bei der Bahn. Die ist das EBA in Bonn.

Doch eine effektive Kontrolle der Arbeitszeiten scheitert in Deutschland am typischen Bund-Länder-Wirrwarr. Für die Überwachung der Arbeitszeiten von Lokführern sind die Bundesländer zuständig. Entsprechende Kontrollen haben Seltenheitswert. Das EBA selbst ermittelt erst, wenn das Unglück schon geschehen ist. Immerhin kontrolliert das Amt Schulen für Lokführer – so effizient, wie das eine Bundesbehörde eben kann, bei der jedes Jahr weitere Stellen wegfallen. „Wir beschränken uns auf Stichproben“, gesteht ein Beamter. Zwei Schulen hat das EBA 2010 die Zulassungen entzogen.

Ich-AG am Steuerpult

Was mancher Lokführer an seinem Pult so treibt, berichtet Tom Bernhard. „Den Totmannknopf kann man meist abschalten. Viele machen das“, sagt der Berliner Lokführer. Dabei handelt es sich um jenen Kontrollschalter, den ein Zugführer alle 30 Sekunden drücken muss. Bernhard berichtet davon, dass viele mit ihren Güterzügen rasen und dass die fällige Bremsprobe, die vor jeder Fahrt vorgeschrieben ist, nicht immer gemacht wird. „Bei einem Unternehmen, wo ich früher war, hieß es einmal: ‚Der hat gestern gut gebremst, das wird er auch heute tun‘“, sagt Bernhard.

Ein anderes Problem taucht bisher gar nicht auf der Agenda der Aufsichtsbehörden auf: Es gibt nicht nur schlecht bezahlte, dauerarbeitende Lokführer, die bei dubiosen Unternehmen angestellt sind. Mittlerweile sind Ich-AGs im Führerstand unterwegs: Lokführer, die sich auf eigene Rechnung Bahnunternehmen anbieten. Vor allem kleinere Güterspediteure nutzen gern ihre Dienste. Für diese Lokführer entfallen von vornherein Arbeitszeit- und sonstige Schutzregeln. Wenn sie 20 Stunden fahren, dann ist das eben so. Da kann keine Aufsichtsbehörde etwas tun.