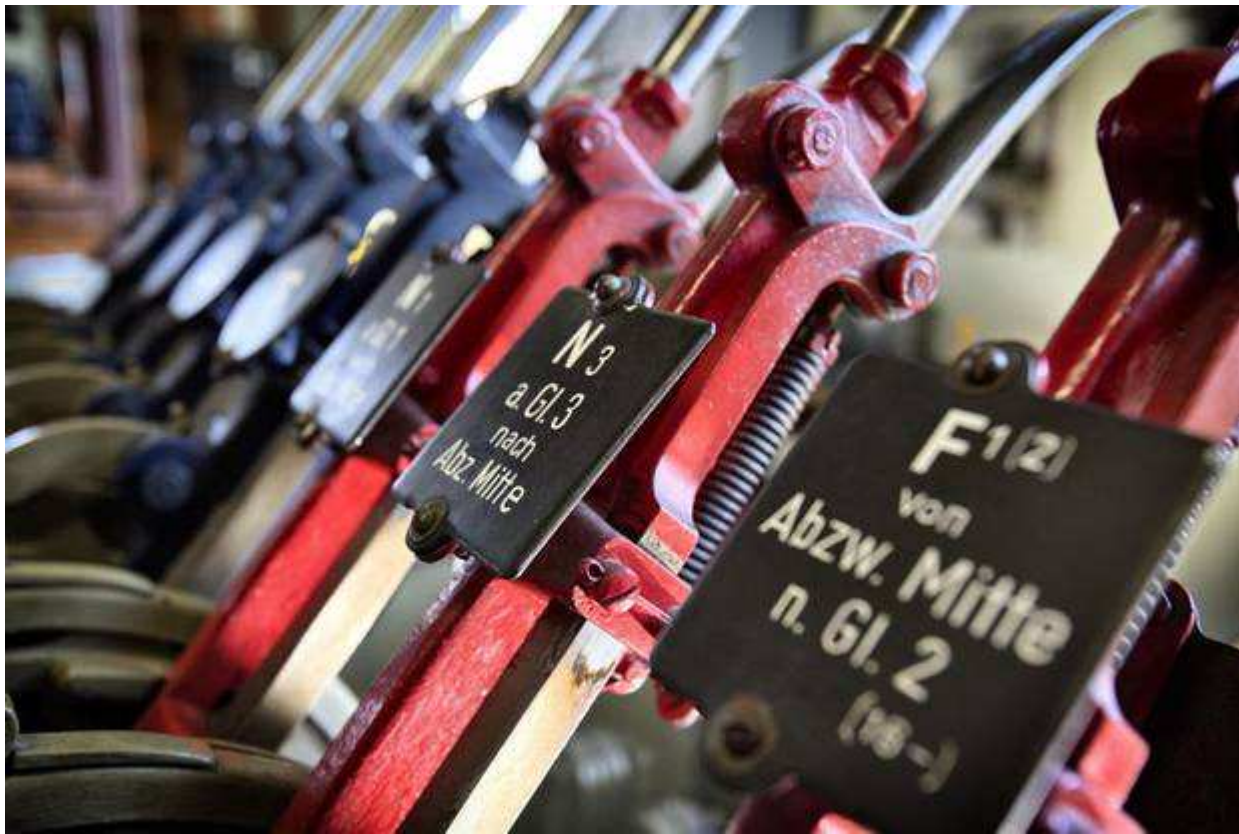


KONTEXT:

WOCHENZEITUNG



Macht & Markt - Politik und Wirtschaft

Weichen falsch gestellt

Jetzt packen Fahrdienstleiter aus: Nicht nur in Mainz klemmt es im Stellwerk der Bahn. Akute Personalnot herrscht auch im Stuttgarter Hauptbahnhof, wo das Milliardenprojekt Stuttgart 21 zusätzlich für Stress sorgt. Öffentlich beklagt Bahnchef Rüdiger Grube ein "Klima der Angst" im Konzern. Interne Kritiker jedoch werden gnadenlos abgestraft.

"Der Fall Mainz ist kein Einzelfall", sagt Hans Klozbücher. Personaleinsparungen in völlig unvertretbarer Höhe habe es überall gegeben. Der langjährige Stuttgarter Eisenbahner war Fahrdienstleiter und dann viele Jahre Lehrer an den Bundesbahnschulen im schwäbischen Kornwestheim sowie in Frankfurt. Gegen die Sparpläne der Bahnchefs habe es gelegentlich auch Widerstand gegeben, berichtet der Eisenbahner. Ein leitender Angestellter in Frankfurt, der im Bereich der Ausbildung sehr erfolgreich gearbeitet habe, sei von heute auf morgen entlassen worden, weil er den geforderten Personalabbau nicht umsetzte. "So erzeugt man Angst", sagt Klozbücher. Als weiteres Beispiel nennt der Eisenbahner den Hauptbahnhof Ulm, dessen Betriebsleiter plötzlich nach Karlsruhe (straf-)versetzt worden sei. Dieser Beamte habe das Spardiktat des Bahnvorstands beim Personal kritisiert, da er dadurch den Bahnverkehr gefährdet sah.

Bei der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) bestätigt man den Vorgang zwar, sei aber über die Einzelheiten nicht informiert, sagt Baden-Württemberg-Chef Martin Herion. "Noch immer schieben die Fahrdienstleiter in Ulm aber 15 000 Überstunden vor sich her", sagt Hans-Peter Hurth von der EVG Ulm. Die Pressestelle der Deutschen Bahn (DB) lehnt zu dem Fall jede Auskunft ab.



Endstation Tiefbahnhof: Noch bis zur S-21-Inbetriebnahme muss das alte Stellwerk sicher funktionieren. Ersatzteile gibt es schon lange nicht mehr. Foto: Martin Storz

Auch bei den DB-Sprechern herrscht offensichtlich die von Rüdiger Grube öffentlich beklagte Angst. Wenn Journalisten das Stellwerk im Stuttgarter Hauptbahnhof besuchen wollen, werden sie von der Stuttgarter Presseabteilung des Konzerns abgewiesen. Keine Besichtigung, keine Bilder, keine Gespräche mit Mitarbeitern, heißt es. Und dies gelte bundesweit. Nur so viel: "Die Stellwerke in Baden-Württemberg sind absolut arbeitsfähig." Einem Fernsichteam des Südwestrundfunks wurde sogar die Drehgenehmigung für eine Zugfahrt von Mainz nach Dresden verweigert.

Lehrstellwerke noch in den 90er-Jahren dichtgemacht

Ganz anders im Lehrstellwerk in Kornwestheim nördlich von Stuttgart. Hier sind Medien willkommen, denn die Anlage wird von einem Verein betrieben. In der Einrichtung wurden seit den 30er-Jahren des vorigen Jahrhunderts viele Generationen von Fahrdienstleitern ausgebildet. Bis das Lehrstellwerk nach der Gründung der privatrechtlich organisierten Deutschen Bahn AG Mitte der 90er-Jahre dichtgemacht wurde. Mühsam stemmten sich einige Bahnenthusiasten ohne Genehmigung und Auftrag gegen den Verfall. "Einer von uns, ein Signaltechniker, hatte einen Schlüssel", sagt Gerhard Fischer, der Vorsitzende des Fördervereins. Der Kollege habe in seiner Freizeit dafür gesorgt, dass die Anlage nicht verkommt. Heizung und Wasser seien abgestellt worden, erzählt Fischer. Strom allerdings hätten die Eisenbahner weiter von der Bahn bezogen. Ohne zu zahlen und ohne, dass es jemand gemerkt habe. Erst später habe man einen Mietvertrag abgeschlossen.

Gerettet wurde das Lehrstellwerk vor allem dadurch, dass das Denkmalamt den technischen Schatz entdeckte und unter Schutz stellte. Damit konnte die Bahn das Gebäude nicht mehr plattmachen und den Grund meistbietend verhöckern. Inzwischen hat Kornwestheim die Einrichtung samt Außenanlage mit Weichen, Signalen und Oberleitungen übernommen. Die traditionsreiche Eisenbahnstadt stellte auch Geld für die Sanierung zur Verfügung. Ein außergewöhnliches und voll funktionsfähiges Technikdenkmal entging so der Zerstörung.



Eisenbahner Hans Klozbücher.
Foto: Martin Storz

Die Kornwestheimer können von den ersten königlichen Stellwerken über die mechanischen Stellwerke der 20er-Jahre bis zur elektromechanischen Spurplantechnik aus den 60er-Jahren alle wichtigen Zugsicherungstechniken vorführen. "Diese Stellwerke sind zum Teil heute noch im Einsatz", berichtet Hans Klozbücher, sogar das über hundert Jahre alte.

Vor einem Jahr rief die Ausbildungsleiterin aus der DB-Zentrale in Berlin in Kornwestheim an. Sie wollte wissen, ob der Konzern das Lehrstellwerk wieder für den Unterricht nutzen könne, erzählt Vereinsvorstand Fischer. Die Bahn habe zu wenig Kapazitäten in der Fahrdienstleiterausbildung, so die Begründung. Für 2013 wurden 15 Einführungslehrgänge geplant – jeweils eine Woche lang. "Hier können die Grundlagen gezeigt werden, auf denen die moderne Zugsicherungstechnik aufbaut", sagt Hans Klozbücher. Vor allem deshalb schätzten die Lehrer des Konzerns die Einrichtung.

Und diese Grundlagen sollen jetzt bundesweit hundertfach neu gelegt werden. 1000 neue Fahrdienstleiter sollen ausgebildet werden, versprach Rüdiger Grube nach einer Krisensitzung mit Gewerkschaftsvertretern. "Allein, uns fehlt der Glaube", kommentiert ein Eisenbahner, der von dem Bahnchef tief enttäuscht ist.

Über Grube, der von Airbus und Daimler kam, gehen die Meinungen an der Basis weit auseinander. "Solange er noch bei seiner Frau in Calw wohnte, kam er kurz vor Weihnachten bei uns vorbei", berichtet ein beamteter Bahner, der im Stellwerk des Stuttgarter Hauptbahnhofs Dienst schiebt. "Und zwar ohne Medien." Die jährliche informelle Informationsvisite wurde dem Kumpel-Typ, der sich gern als "ehrbarer Kaufmann" verkauft, hoch angerechnet. Nicht Grube sei verantwortlich für die Misere, heißt es, sondern seine Führungskräfte.

Bahnchef muss über Zustände Bescheid wissen

Grubes Besuche an der Basis beweisen aber auch, dass er entgegen seinen aktuellen Beteuerungen genau im Bild sein muss. Im Stuttgarter Hauptbahnhof hat er gesehen, dass das einst modernste Stellwerk Europas, das sogar ein chinesische Verkehrsminister besucht hatte, in einem "äußerst maroden Zustand" ist, wie ein Fahrdienstleiter sagt. Die Relais-technik stammt aus den 60er-Jahren und wurde bei SEL in Stuttgarter Stadtbezirk Zuffenhausen hergestellt. Ersatzteile baut die Bahn in einer eigenen Abteilung in Wuppertal aufwendig nach. Aber nicht nur die Sicherungstechnik ist überaltert. Inzwischen sind sogar die Klimaanlage und der Aufzug des Gebäudes neben Gleis 16 defekt.



Die Bahn machte mal mobil: Zuletzt präsentierte der bundeseigene Konzern das modernisierte Stuttgarter Stellwerk 1990 der Presse. Heute sind Besucher unerwünscht. Foto: Jo E. Röttgers

Die Zahlen der Dienstpläne seien geschönt, sagt ein altgedienter Stuttgarter Bahnbeamter. Und die Arbeit werde immer komplizierter, da sich wegen der Stuttgart-21-Baustelle täglich Änderungen ergeben. "Da möchte ich für die Frischlinge, die noch nicht fit sind, nicht die Hände ins Feuer legen", meint der Eisenbahner. Allein wegen den ständigen Umbauten im Gleisvorfeld, häufigen Weichen- und Bahnsteigsperrungen, alles "vorbereitende Maßnahmen" für das Tiefbahnhofprojekt, hätte der Personalschlüssel aufgestockt werden müssen. Aber nichts geschah. Stattdessen würden die Leute im Fahrdienst einen Berg von Überstunden und nicht genommenen Urlaubstage vor sich herschieben. Ein Kollege habe über 800 Überstunden. Der müsste ein halbes Jahr freinehmen, um sie abzufeiern.

Andere Eisenbahner berichten über Zwölfstundenschichten in Stuttgart's Stellwerk. Oder etliche aufeinanderfolgende Früh- und Spätschichten, zwischen denen es gerade mal neun Stunden Pause gibt. Mancher Fahrdienstleiter musste gar sechs, sieben oder acht Wochenenden hintereinander arbeiten. "Alles freiwillig, versteht sich." Und ein Ende des stressigen Arbeitseinsatzes sei nicht absehbar. Auch zu diesen Vorwürfen schweigt die Pressestelle der Bahn.

Beinahe-Zugunglück in Mainz

"Wir tragen als Fahrdienstleiter eine ähnliche Verantwortung wie ein Fluglotse", betont einer unserer Gesprächspartner. Er koordiniere den Bahnverkehr, stelle Weichen oder übernehme bei Störungen den Betrieb manuell. Das müsse gelernt sein. Und zwar für jedes Stellwerk mit einer etwa dreimonatigen Einarbeitungszeit. "Die Kollegen arbeiten in den sicherheitsrelevantesten Bereichen des Eisenbahnbetriebs", bestätigt auch Lokführer Thilo Böhmer, der viele Fahrdienstleiter kennt. Wegen kleiner Fehler seien schon schwere Unfälle passiert.

Zuletzt kam es am 1. August im Mainzer Hauptbahnhof um Haarsbreite zu einem Zugunglück. Eine S-Bahn war

auf ein falsches Gleis geraten und auf einen Gegenzug zugerast. Die Bahnen kamen nach einer Notbremsung nur knapp voneinander entfernt zum Stehen. Inzwischen ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen Verantwortliche der Bahn. Der ungeheure Verdacht steht im Raum, dass wegen Personalmangels im Mainzer Stellwerk unzureichend qualifizierte Fahrdienstleiter eingesetzt waren.

Seit Mitte der Neunzigerjahre hat die Deutsche Bahn AG ihr Personal halbiert. Die Folgen schlagen auch intern zu Buche: rund eine Million Überstunden bundesweit allein bei Fahrdienstleitern. Engpässe gibt es auch in den Werkstätten, bei den Lokführern oder den Zugbegleitern. In der Netzsparte, die im Konzernvorstand Volker Kefer verantwortet und zu der auch der Betrieb der Stellwerke gehört, beträgt das Durchschnittsalter der Beschäftigten inzwischen 47 Jahre. In wenigen Jahren werden die Alten gehen, ohne dass die Bahn auf ausreichend qualifizierten Nachwuchs zurückgreifen kann. Personalplanung sieht anders aus.

Viel Verantwortung, wenig Geld

Junge Eisenbahner fallen jedenfalls auf. Und sie sind völlig unterbezahlt. Sein 23-jähriger Kollege in Stuttgart tue ihm leid, sagt ein "alter Hase". "Der Junge geht mit gerade mal 1300 bis 1500 Euro netto nach Hause. Mit allen Zuschlägen und trotz Wochenendarbeit und Nachschicht. Wer will schon für so wenig Geld so viel Stress auf sich nehmen?"

In der Eisenbahnerstadt Kornwestheim war man einst stolz auf die Bahn, erzählen die Veteranen im Lehrstellwerk. In den 60er-Jahren hieß die Werbebotschaft noch "Alle reden vom Wetter. Wir nicht. Wir fahren immer". Heute fällt die Bahn nicht nur bei Sonne und Schnee aus, sondern ist nicht einmal gegen eine Grippewelle gefeit – wie in Mainz. "Der einzige Zug, der in Mainz pünktlich fährt", scherzt Thilo Böhmer, "ist der Rosenmontagszug."

Die Bahn sei kaputtgespart worden, so der Lokführer. Und die Zahlen geben ihm recht: Im europaweiten Pro-Kopf-Investitionsvergleich für die Schieneninfrastruktur nimmt Deutschland den vorletzten Platz ein. Die Schweiz gibt siebenmal so viel Geld für ihre Bahn aus. Und im Land der unterirdischen Jahrhundertprojekte schweigen die meisten verbliebenen Bahnbeschäftigten, weil sie Angst haben. Stolz auf "ihre Eisenbahn" sind sie schon lange nicht mehr.

Autor: Hermann G. Abmayr
Datum: 21.08.2013 (Update: 21.08.2013)
Ausgabe: 125
Rubrik: Macht & Markt – Politik und Wirtschaft
