

Spagat zwischen Verantwortung und Kritik

Felicitas Noorollah Zadeh sprach mit Triebfahrzeugführer Lukas L. (Name von der Redaktion geändert)

Kaiserstuhl (fnz). „Wenn ich groß bin, werde ich Lokführer!“ – das war schon Lukas L's Kindheitstraum. Ihn faszinierte es, die großen starken Maschinen mit mehreren Tausend PS zu kontrollieren.

Vor 30 Jahren waren Lokführer noch Respektpersonen in Uniform, die bewundert und anerkannt wurden, die man grüßte und deren Anweisungen beachtet wurden. „Heutzutage werden Lokführer oft von ungehaltenen Bürgern für Verspätungen, Ausfälle, kurz für alles, was schief läuft, verantwortlich gemacht, ja sogar für das Quietschen des Zuges in Kurven. Die ständige Angst, dass jemand vor den Zug springt, fährt mit“, erklärt ein ernüchterter Lukas L. Kürzlich konnten Triebfahrzeugführer auf der Linie S5 noch rechtzeitig Gegenstände auf den Gleisen erkennen. Sie haben schnell reagiert und damit ihre Fahrgäste vor Verletzungen und Schlimmerem bewahrt. Wer dankt ihnen dafür? Leider niemand. Es ist ihr Job, es ist selbstverständlich.

In wenigen Tagen wird der letzte Streckenabschnitt der Bahn zwischen Breisach und Gottenheim „mit deutlichen Angebots-Verbesserungen“, so das Versprechen, in Betrieb gehen. Doch Berichte über Strecken im Systemkreis der Breisgau-S-Bahn waren bekannterweise in letzter Zeit nicht grundlos eher kritisch. Die „stillere“ Seite der Medaille „schaut den ganzen Tag aus dem Fenster“.

Triebfahrzeugführer befinden sich im Spagat zwischen akkurat getakteten Fahrplänen in der Theorie und ihrer täglichen Arbeitspraxis. Die Elektrozüge für den Fahrbetrieb im Führerstand anzumelden ist mit erheblichem Zeitaufwand verbunden. Bis in den neuen Triebzügen die computergesteuerten Systeme betriebsbereit sind, verstreicht kostbare Zeit. Modernste Technik sollte die Arbeit erleichtern, verkompliziert sie aber oft, erklärt Lukas L. Verwirrend ist, so seine Schilderungen, obendrein der unübersichtliche Schilderwald auf der Kaiserstuhlbahn Ost. Manch ein Signal besteht nur aus laminiertem Papier, mit Draht an einem Pfosten befestigt. Regen und Wind haben deutliche Spuren daran hinterlassen. Manch eine Signaltafel wurde vom



Eine Tür pro Wagen.

Foto: Felicitas Noorollah Zadeh

Netzbetreiber durchgestrichen und somit ungültig gemacht, weil nach dem Praxistest einige Geschwindigkeitsvorgaben aus streckentechnischen Gründen korrigiert werden mussten. Auf Vorankündigungstafeln folgen mitunter keine ausführenden Signale. Auch vorübergehende Langsamfahrstrecken halten die Fahrt auf. Noch fehlt die klare Linie.

„Nicht immer kann die vorgesehene Geschwindigkeit eines Streckenabschnitts voll ausgefahren werden. Zeitweise kommt schon nach 800 Metern der nächste Haltepunkt, für den schon frühzeitig zu bremsen ist“, so Lukas L. Eine Störung könne sich auf das gesamte Streckennetz auswirken. Ankunfts- und Abfahrtszeiten könnten nicht eingehalten werden, Anschlüsse würden nicht erreicht, es entstünden Wartezeiten bei Zugbegegnungen an Kreuzungsbahnhöfen. Die Fahrgäste reagierten ungehalten, manche sogar aggressiv. Nicht selten komme es vor, dass Lokführer beschimpft, bespuckt oder angegriffen werden. „Ich musste mir schon Gewaltandrohungen gegen mich und meine Angehörigen anhören“, berichtet Lukas L.

Ein zentraler Verzögerungsfaktor sei die Bahnsteig-Abfertigung, erklärt der Lokführer. Sie sei Routine und gleichzeitig ein komplizierter Zeitfresser. „Da die Führerstände bei den neuen Modellen weder mit Rückspiegel noch mit Außenkameras ausgestattet sind, bedeutet jeder Halt: Türen auf - aufstehen - Fenster auf - Bahnsteig kontrollieren - Türen schließen, wieder aus dem Fenster sehen - setzen - losfahren. Das kostet mehr Zeit als dafür veranschlagt ist.“

Währenddessen gibt es auch Probleme an den Türen: Erst wenn der Zug vollkommen stillsteht, fährt der Schiebetritt aus. Erst danach lassen sich die Türen öffnen. Da jedes Wagenteil bei 16 Metern Länge nur eine Tür pro Seite hat, müssen die Fahrgäste bis zu 10 Meter laufen, bis sie an der nächsten Tür sind. Je nach Zugrichtung sind die Einstiege am Bahnsteig an verschiedenen Stellen. Bevor sich die Türen wieder schließen, wird der Schiebetritt eingezogen. Das dauert – und ist eine enorme Verschlechterung im Vergleich zu den Dieseltriebfahrzeugen der ehemaligen BSB. Die 25 Meter langen RegioShuttles haben zwei Türen im Abstand von etwa 8 Metern, die zügig einzeln geöffnet und geschlossen werden können. Im Idealfall dauert das bei den RegioShuttles fünf Sekunden bis zur Abfahrt.

„Im Berufsverkehr kann sich bei den neuen ET die Bahnsteig-Abfertigung locker um drei Minuten verzögern. Zeit, die aufgeholt werden muss. Eine Illusion – bei ‚Haltestellen‘, welche mitunter nicht mal 800 Meter voneinander entfernt sind!“, schüttelt L. den Kopf. Für den regionalen S-Bahnverkehr sei weder „Coradia Continental“ mit der beschriebenen Ausstattung noch der für die anderen S-Bahnlinien der SWEG bestellte „Talent 3“ ideal. „Im Stuttgarter S-Bahn-System haben die ‚Flirt 3‘-Züge vom Hersteller Stadler zwei Türen pro Seite an jedem Wagenteil und die Triebköpfe sind mit Außenkameras oder ausklappbaren Rückspiegeln ausgestattet“, erzählt Lukas L. „So ausgerüstet ist eine sichere, schnelle und vor allem S-Bahn-konforme Abfertigung gewährleistet.“

Die Zeit an den Wendepunkten sei ebenfalls sehr knapp bemessen. Wenn nicht gerade die planmäßige Pause winkt, bleibe der Gang zur Toilette ‚auf der Strecke‘. Stattdessen eile der Lokführer durch den ca. 80 Meter langen Zug zum anderen Führerstand. Wieder beginnt ein Wettlauf mit der Zeit. Die Abfahrtsbereitschaft herzustellen dauert rund 5 bis 6 Minuten: in allen Systemen anmelden, persönliche PIN und Zugdaten eingeben. Systemprüfung und Bremsprobe ausführen. Zugnummer ins Fahrgastinformationssystem (FIS) eingeben. Fünf unterschiedliche Systeme laufen parallel und das nicht immer einwandfrei. Es dauert. Das französische Eingabegerät für den geforderten digitalen Zugbahnfunk in den Alstom-Zügen initialisiert mit der Arbeitsgeschwindigkeit eines 56k Modems. Die Zeit drängt. Der Lokführer sitzt ‚auf Nadeln‘. Und wenn ab Juni wieder rangiert werden soll, müsste diese Prozedur bei jedem „Kuppeln“ und „Flügeln“ ausgeführt werden. „Der veranschlagte Zeitpuffer bei der Fahrplan-Erstellung ‚am Reißbrett‘ ist dafür schon jetzt viel zu gering und in der Praxis nicht umsetzbar. Die Prioritäten Sicherheit, Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit unter einen Hut zu bekommen, erfordert höchste Aufmerksamkeit!“, betont Lukas L. Er und seine Kollegen absolvieren ein straffes Programm. Es gibt viele Gründe, mehr Verständnis und Anerkennung für die Triebfahrzeugführer aufzubringen, die „nur“ ihren Job machen.

Es ist mittlerweile 2 Uhr nachts. Lukas L. hatte seit einer Stunde keine Fahrgäste mehr im Zug. Mit einem Piepsen fahren die Bordcomputer in den aktiven Ruhezustand. Feierabend, nach 8 Stunden uneingeschränkter Präsenz. Der junge Mann hat seinen Traum verwirklicht. Eisenbahn-Romantik? Nostalgie? Eher nicht. Worin liegt der Reiz, trotzdem bei diesem Beruf zu bleiben? Lukas L. ist gerne Lokführer. Die Herausforderungen sind für ihn Anreiz genug. „Mehrere Tausend PS zu steuern ist gewaltig und ein wichtiger Teil der Lokführergemeinschaft zu sein ist ‚meins‘. Ich konzentriere mich auf das, was mir Freude macht. Und das andere ... na ja, jeder Beruf hat seine Schattenseite.“