19.03.2019

„Ausgequetscht wie eine Zitrone“

Seit einigen Tagen beschäftigt er die deutschen Medien: der Offene Brief eines Lokführers. Er gibt einen ungeschönten Einblick in die Realität im deutschen Eisenbahnverkehr: über Infrastruktur und Fahrzeuge, über Arbeits- und Einsatzbedingungen. Er zeigt, was alles schiefläuft. Und er gibt wieder, wie viele Beschäftigte der Bahn(en) die Entscheidungen des Top-Managements sehen.



Der Brief zeigt viele Schwachstellen auf, die auch die EVG aktuell in ihrer Kampagne „Mehr Bahn für die Menschen“ definiert. Er ist daher aber auch wichtig, um zu zeigen, was alles getan werden muss, um die Eisenbahn wieder zu einem funktionierenden und attraktiven Verkehrsmittel zu machen – attraktiv für Fahrgäste, für Güterverkehrskunden und für Beschäftigte.

Der Lokführer hat sich an die DB Welt und an verschiedene Medien gewandt. Und auch an die Redaktion der imtakt. Wir dokumentieren sein Schreiben hier in leicht gekürzter Fassung. Der Name des Autors ist uns bekannt, er ist Mitglied der EVG.

Das sagt unser Kollege...

...über sich selbst: Ich bin sehr gerne Lokführer bei der DB, es ist ein guter Beruf, ist vielseitig, abwechslungsreich mit großer Verantwortung. Ich bin ein stets pflichtbewusster und loyaler Beamter. Ich würde ohne zu zögern jederzeit wieder Lokführer werden. Nur leider wird es einem durch die widrigen Umstände heutzutage verdammt schwer gemacht, seine Arbeit noch mit Freude auszuüben.

...über die Bahnreform: Was ich in den letzten 20 Jahren mit ansehen musste, ist ein Albtraum, aus dem es kein Erwachen gibt, man denkt sich immer schlimmer können "die da Oben" es doch nicht noch machen, aber nein...weit gefehlt, unsere Manager können das mit der Leichtigkeit des Seins. Die Steigerung von Chaos heißt Deutsche Bahn und das ist noch ein Kompliment. Mit dem, was seit 1994 alles schiefgelaufen ist, könnte ich dicke Bücher füllen und viele Romane schreiben, aber ich habe in der wenigen Freizeit die mir zur Verfügung steht wahrlich besseres zu tun. Außerdem wird seit jeher grundsätzlich alles auf dem Rücken der Beschäftigten an der Basis ausgetragen.

Was haben wir nicht alles an Umstrukturierungen und "Umorganisationsorgien" über uns ergehen lassen müssen; die haben alle nichts gebracht, sondern es von Mal zu Mal nur noch verschlimmert. Externe Beraterfirmen hinzugezogen, die von der Eisenbahn nicht den blassesten Schimmer haben. Die Consulting Agenturen haben der DB nichts gebracht, außer unnütz ausgegebenes Geld, deswegen habe ich über die Jahre hinweg schon lange den Eindruck gewonnen, als ob unsere "studierte Elite" nicht mehr die notwendigen Fähigkeiten besitzt, die anstehenden Probleme adäquat zu lösen. Es kommt mir immer so vor, als ob die leider nichts verstehen, kennen alles nur aus der Theorie, haben keine Ahnung (aber davon viel), es fehlt halt ganz einfach das praktische Wissen, meinen tolle Ideen zu haben, wollen das Rad neu erfinden und starten ihre Projekte (siehe P & D bei DB-Cargo), nach 3 Jahren sind die wieder weg, die Identifizieren sich ja überhaupt nicht mit der Bahn, dem Unternehmen; der Scherbenhaufen, den sie aber hinterlassen haben, ist noch da. Dann kommt der nächste mit einer anderen neuen "Wahnsinns" Idee und das gleiche Spiel geht von vorne los. Ich fege seit 20 Jahren die Scherbenhaufen weg, den uns unsere studierten BWL'er hinterlassen. Kein Wunder, warum es bei der Bahn nicht voran geht, keine langfristige vernünftige wohl überdachte Strategie erkennbar. Ganz im Gegenteil, sehr langjährige erprobte, ein hervorragend organisierter Betrieb und vor allem funktionsfähige Strukturen wurden ohne Not einfach über Nacht völlig überhastet, unüberlegt und umsonst einfach so geopfert, für irgendwelche "Visionen"? Die Praxis bei der Eisenbahn unterscheidet sich eben ganz ERHEBLICH von der Theorie, das habe ich in 30 Jahren oft genug

schmerzhaft kennengelernt. Es gibt so viele unvorhersehbare Variablen im täglichen Betrieb, selbst die beste Theorie kann die Praxis nicht annähernd ersetzten.



...die Arbeit eines Lokführers: Ich arbeite zurzeit bei DB Cargo, war vorher bei DB Regio, habe die Fahrberechtigung für 30 verschiedene Baureihen, eine sehr umfangreiche Streckenkenntnis und etwa 1,5 Millionen KM hinter mir mit entsprechender Erfahrung & Erlebnissen.

Ich habe viel zu oft eine 6 Tage Woche mit 50 / 55 Stunden Wochenarbeitszeit, Freizeit ist fast ein Fremdwort für mich geworden, mehr als 400 Überstunden angesammelt (es gibt Kollegen die haben 600 / 700...und mehr Ü-Stunden, da bin ich also nur Mittelfeld, Gott sei Dank), die ich Jahr für Jahr vor mir herschiebe wegen chronischem Personalmangels, wegen jahrelang verfehlter Personalpolitik, werde ausgequetscht wie eine Zitrone bis zum letzten Tropfen. Der Druck, der vom Arbeitgeber auf einen ausgeübt wird, ist erheblich / beträchtlich, quasi über Nacht sind plötzlich Schichten an meinen Ruhetagen drin, da heißt es dann nur, es waren noch Schichten offen, Du musst fahren. Alleine letztes Jahr habe ich mehr als 3600 min = 60 h Überzeit gemacht nur durch Schichtverlängerungen über das planmäßige Dienstende hinaus, soviel zu pünktlichem Feierabend, Freizeit & Familienleben. Work & Life Balance, was ist das?

Mein letzter Krankentag war im Februar 2004, ist also dieses Jahr 15 Jahre her (warum ist wohl der Krankenstand beim Fahrpersonal so hoch? Da muss man sich doch mal Gedanken darüber machen); seitdem komme ich brav jeden Tag auf die Arbeit. Ich bin so was von frustriert, demotiviert, überarbeitet, übermüdet (Schlaf ist für mich mittlerweile zu einem extrem kostbaren Gut geworden), ich schleppe mich inzwischen von Schicht zu Schicht.

...über die Unternehmenskultur: Bin noch Hauptlokführer, was habe ich für Dank und Anerkennung erhalten für meinen treuen unermüdlichen Einsatz rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr in den letzten 30 Jahren... einen kräftigen Tritt in den Allerwertesten, sonst nichts. Ich fühle mich als verbeamteter Lokführer bei der DB behandelt wie der letzte Dreck. Unsere Pausen & Aufenthaltsräume sehen manchmal aus wie unter aller Sau, die sind teilweise noch aus dem vorigen Jahrhundert. Ich finde, das Soziale hat sowieso stark nachgelassen. Früher war die Kantine im Frankfurter Hbf die ganze Nacht offen, man bekam selbst um Mitternacht noch eine vollständige warme Mahlzeit. Unzählige Kantinen wurden inzwischen geschlossen. Und die noch

offen sind, haben nur noch Büro- Öffnungszeiten. An die Mitarbeiter die im Schichtdienst arbeiten denkt keiner mehr, die haben ja nach 16 Uhr keinen Hunger.

Wozu machen wir eine Mitarbeiterumfrage? Es ändert sich ja doch nichts. Ich beteilige mich jedesmal daran, kann aber keinerlei positive Veränderungen wahrnehmen, ganz im Gegenteil: es wird schlimmer und schlimmer. Da gab es bei DB Cargo mal eine Belastungsstudie der TU Darmstadt für Triebfahrzeugführer, ich habe nach der Teilnahme nie wieder etwas davon gehört, wo sind die Ergebnisse geblieben? Die waren wohl so schlecht, dass man das Ergebnis nicht veröffentlichen möchte. Hier wird man an der Basis immer wieder auf's Neue für dumm verkauft.

...über die Digitalisierung. Wenn wir es noch nicht einmal schaffen, einen Zug sicher, pünktlich & wirtschaftlich von A nach B zu fahren, was eigentlich unser ureigenster Auftrag ist, solange brauchen wir mit anderen Sachen gar nicht erst anzufangen. Wir sollten uns als erstes damit beschäftigen, wenn das geschafft ist, ja dann kann der Rest kommen.

Seit 1994 hat es einen radikalen infrastrukturellen Kahlschlag bei der Bahn gegeben. Wir hatten / haben auch mechanische oder elektromechanische / DR-Relais - Stellwerke, gut sind alt... aber funktionieren. Stellwerksausfall wie bei den elektronischen ESTW (digital & Computerchips) heutzutage, die immer häufiger ihren Dienst versagen, störanfällig sind, hat es nicht gegeben oder nur selten. Wir werden uns noch wundern, wenn wir weiterhin so technikgläubig sind und nur alleine auf die digitale Karte setzen, was wir für Probleme bekommen werden. Einzelne ESTW, die riesige Fernsteuerbereiche umfassen, wenn so eines ausfällt, geht für Stunden gar nichts mehr und bringt den Betrieb weitläufig zum Erliegen. Ich möchte mir nicht ausmalen, wenn es Hacker jemals schaffen, sich in so ein ESTW einzuloggen, dann fahren eines Tages zwei Züge ungebremst aufeinander zu...! Von ETCS halte ich gar nichts, unausgereift, unerprobt, wird genauso störanfällig sein wie der Rest und garantiert schief gehen.

...über Absurditäten des Alltags. Zwei reale Fälle aus der täglichen Praxis, Fall Nr. 1: Ich fuhr letztens mit DB Regio als Gastfahrt von X. nach Z. Kurz hinter Y. ging die Klimaanlage aus, aha Hauptschalter gefallen dachte ich mir. Kurz danach Durchsage vom Zugführer: Wegen einer technischen Störung auf der Lok verschiebt sich unsere Weiterfahrt auf unbestimmte Zeit, soso! Nach 30 min bin ich zum Lokführer gegangen, wir haben versucht den Stromabnehmer zu heben, erfolglos. Zu zweit gelang es uns nicht, die Lok wieder zum Laufen zu bringen, obwohl wir alles versucht haben, unmöglich. Die Computerdisplays haben ja noch nicht einmal eine Störung angezeigt. Wir schaffen es ja noch nicht einmal unsere Loks störungsfrei zum Laufen zu

bringen, vielleicht sollten wir als erstes damit anfangen, bevor wir uns anderen Dingen zuwenden. Warum kauft unsere Führung für viel Geld funktionsunfähige Tfz? Leider kein Einzelfall, wie wiederholt Kollegen von DB-Regio berichten. Wir sind von 21:45 Uhr bis 0:05 Uhr auf der freien Strecke gestanden und haben uns dann von einer Lok (BR 101, die hat zum Glück ausnahmsweise funktioniert) vom Fernverkehr abschleppen lassen müssen, peinlich hoch 3! Da schämt / blamiert man sich als Eisenbahner ja in Grund und Boden. Unser Zugpersonal kann einem leidtun, sie bekommen den ganzen aufgestauten Frust u. Ärger der Fahrgäste direkt zu spüren, obwohl sie für die Versäumnisse keinerlei Schuld tragen. Und so was ist leider häufig an der Tagesordnung, kaum eine Zugfahrt, die störungsfrei vom Anfang bis zum Ende verläuft.

Fall Nr. 2: Ich sollte einen Zug von M. nach P. fahren. Es war der Feierabendzug und da meine Schicht über 11 h war, wollte ich wenigstens den pünktlich fahren. Ich hatte schon den ganzen Tag über Verspätung, denn meine erste Fahrt mit dem ICE zum Einsatzort war schon + 50 min. Diese Verspätung habe ich dann den ganzen Tag über hinter mir her gezogen. Ich kam also mit meiner Vorleistung aus B. deswegen schon verspätet in M. an, ließ meine Pause ausfallen und fuhr mit der Lok gleich auf den Zug. Der war schon fertig, dann anhängen, Bremsprobe mit Wagenmeister, lief alles glatt, wollte mich abfahrbereit melden 19:00 Uhr. Dann große Überraschung...Fdl teilt mir mit, mein Zug wird vom Rangierbahnhof P. wegen Kapazitätsproblemen verweigert! Leider keine Ausnahme. Also wenn man mit einem fix und fertigen Zug im Startbahnhof nicht abfahren kann, weil es im Zielbahnhof keine freien Gleise gibt.... dann ist ein absoluter Tiefpunkt erreicht! Wie stellen "Sie" sich das denn vor liebe Chefs? Soll ich auf der Lok übernachten? Dann verlange ich aber, dass der Pizzadienst kostenlos ist. Die Krönung war aber, ich wollte ja wieder nach Hause, am Bahnsteig stand noch ein Personenzug, der hätte längst abfahren sollen. Der ist dann ausgefallen, weil kein Personal vorhanden war, um den Zug von M. nach D. zu fahren. Effektiv habe ich in meiner Schicht von 10:41 h. einen Zug 60 KM von B. nach M. gefahren, sehr wirtschaftlich!

...über die Rolle der Eisenbahn: Schon Bismarck hat erkannt, dass die Eisenbahn eine hoheitliche Aufgabe ist, sie dient der öffentlichen Daseinsvorsorge und kann deswegen / darf unter keinen Umständen privatisiert werden, auch hat er gewusst, das die Eisenbahn niemals rentabel geführt werden kann und deshalb ein Staatsunternehmen bleiben muss, das aus Steuergeldern finanziert wird. Auch die EU ist da mit der Einstellung, dass es mehr Wettbewerb auf der Schiene geben müsste auf einem völlig falschen Pfad. Wettbewerb hat nicht nur Vorteile und sorgt längst nicht immer nur für niedrigere Preise. Da hätte es einen Aufschrei in der Bevölkerung geben müssen, aber nichts ist passiert. Die Privatisierung wurde einfach abgenickt

und durchgewunken, ein grundlegender schwerwiegender Fehler, welcher sich natürlich über kurz oder lang bitter rächt, wie wir heute anschaulich sehen können. Aber halt - die Politiker sind nicht alleine Schuld an der Misere, jeder Wahlberechtigte von uns, der 1994 diese Regierung gewählt hat sollte sich an die Eigene Nase fassen; wir als Wähler sind alle Mitschuldig am heutigen Zustand der Bahn.

Wehe, Wehe das Netz wird jemals privatisiert und aus dem Bahnkonzern herausgelöst, wie es der Herr Hofreiter und andere Unwissende fordern, dann werden wir beängstigende Zustände bekommen, die wir uns in unseren kühnsten Träumen nicht vorgestellt hätten! Die Eisenbahn ist ein Verbundsystem, schon immer gewesen, wo ein Rädchen in das Andere greift, sehr arbeitsteilig, das muss man erstmal kapiert haben und funktioniert deshalb nur reibungslos, wenn alles zusammen bleibt.

...die aktuelle Verfassung des DB-Konzerns: Der Herr Staatssekretär Enak Ferlemann hat's erfasst, nur leider viel zu spät, aber bekanntlich ist ja Einsicht der erste Schritt zur Besserung. In der "Lehmschicht des mittleren Managements" bleibt alles stecken und nichts dringt durch sie hindurch und verhindert somit eine effektive Führung des gesamten Konzernes DB. Er spricht mir aus der Seele, das denke ich schon lange. Wir haben 10.000 Häuptlinge und 100 Indianer, tja das Verhältnis müsste eigentlich gerade umgekehrt sein.

Der Konzern DB ist in zahllose unübersichtliche Gesellschaften aufgespalten. Der Vorne weiß nicht was der Hinten macht, der Oben nicht was der Unten macht und der Links nicht was der Rechts macht. Ein Zuständigkeits-Wirrwarr ohnegleichen, konfus & konzeptionslos. Babylon war dagegen nur ein laues Lüftchen und Waisenknabe.

...die Verkehrspolitik: Die Bundesbahn war ein über lange Zeit gewachsenes Unternehmen, wohl strukturiert, hat funktioniert, wurde von Praktikern geführt, die den Betrieb noch kannten. Damals fuhren unsere Züge noch relativ pünktlich & zuverlässig („Alle reden vom Wetter, wir nicht. Deutsche Bundesbahn“) und heute : Zug fällt leider aus, ich kann mich nicht erinnern, dass ein Zug ausgefallen wäre, von den häufigen & ständigen Verspätungen ganz zu schweigen, schließlich gab es Reserven an Zugpersonal, an Wagen, an Lok's, alles war in ausreichendem Maße vorhanden. Heute verwalten wir nur noch den Mangel. Man hat die Bundesbahn zu Grunde gerichtet, vorsätzlich und völlig unnötig.

Warum die Bahn in Deutschland nicht vorankommt, liegt auch zum großen Teil an der hiesigen übermächtigen Auto / Lkw Industrie. Die Macht der Großkonzerne der Automobilindustrie in der Bundesrepublik ist gigantisch, das sollte jedem von uns unmissverständlich klar sein. Der Einfluss dieser Lobby in Berlin darf keinesfalls unterschätzt werden, er ist viel zu groß und subtil auf unsere Volksvertreter. Wenn es bei denen an die Substanz ans Eingemachte geht, werden sie mit der Keule Arbeitsplätze drohen, wie viele davon wegfallen würden. Da geht es um sehr, sehr viel Geld. Unsere Politiker knicken dann sofort ein. Die Arbeitsplätze, die vielleicht unter Umständen durch eine Verkehrswende wegfallen würden, könnten im Eisenbahnsektor neu entstehen.

...Großprojekte: Über Stuttgart 21 will ich gar nicht erst reden, wieder eine 100 % Fehlentscheidung der Verantwortlichen. Wird mehr als doppelt so teuer wie geplant, wie bei fast allen Großprojekten in D (jetzt bei 7 Milliarden), ob er jemals fertig wird? Flughafen Berlin lässt grüßen (noch so eine unverantwortliche Fehlentscheidung). Wie viel Milliarden haben wir dort inzwischen verbuddelt? VDE 8, genauso unnütz & unwirtschaftlich wie der Rest, Geldverschwendung. Geld das an anderer Stelle dringend fehlt und weitaus besser und vernünftiger angelegt wäre als bei solchen unsinnigen Prestige-/Großprojekten.

...den Güterverkehr: Das Mittelrheintal und deren Bewohner links & rechts davon ächzen seit langem unter der Last u. Lärmbelästigung der Güterzüge. Eine zusätzliche Trasse ab Koblenz Kbs 625 über Bad Ems / Limburg-Lahn weiter nach Frankfurt, dann in den Süden hätte längst elektrifiziert & zweigleisig ausgebaut gehört. Ebenso wäre es möglich gewesen von Troisdorf über Kbs 460 / 461, Au-Sieg / Altenkirchen / Limburg dann nach FF die Strecken entsprechen auszubauen und zu ertüchtigen. Da wären die ganzen unnütz & verschwendeten Milliarden wesentlich besser angelegt gewesen. Fehlentwicklungen / Entscheidungen im Verkehrssektor der Politik seit Jahrzehnten, kollektives Versagen auf der ganzen Linie. Wenn es so weitergeht, werden wir im Verkehr eines Tages ersticken. Der Transit-LKW-Verkehr hätte schon längst auf die Eisenbahn gehört. Siehe rollende Landstraße Freiburg / Novara einmal quer durch die Schweiz. Der Seehafenverkehr von Genua / Rotterdam alleine auf der Rheinschiene wird daher schon in naher Zukunft nicht mehr zu bewältigen sein. Die Folge davon: Der LKW Verkehr auf den Autobahnen wird extrem zunehmen, als ob es nicht schon schlimm genug wäre, in einem unvorstellbaren Ausmaß, die LKW Hersteller jubeln bereits heimlich, reiben sich fleißig die Hände und werden sich riesig freuen.

...Bahnkunden: Die Japaner sind sehr diszipliniert, in D ist die Disziplin auf breiter Front auf dem Rückmarsch. Das sehe ich jeden Tag anschaulich, wenn ich mit dem ICE auf die Arbeit fahre. Der ICE fährt in den Bhf ein, Wagenreihung & Beschilderung stimmen zufällig mal sogar überein, dann setzt trotzdem erstmal eine Wanderungsbewegung auf dem Bahnsteig ein, was für ein Durcheinander. Die Türen gehen auf, manche, die nicht warten können, drängen sofort in den Zug das führt schon zu Verzögerungen, sie kollidieren ja mit denen, die aussteigen wollen. Fast jeder, der aussteigt, bleibt unvermittelt stehen und zieht erstmal den Griff seines Trollys heraus, bevor es weitergeht, das führt ebenfalls zu Stau u. Verzögerungen. Bis die ersten dann ungehindert einsteigen können ist schon eine gewisse Zeit vergangen und genau -DA- fängt bereits die Verspätung an! Jeder von uns sollte sich also fragen, was er tun kann, um Verspätung zu vermeiden. Nicht immer nur dumpf über die Eisenbahn schimpfen und meckern. Ich war noch nie in Japan, aber ich glaube die Japaner bewältigen den Fahrgastwechsel wesentlich disziplinierter als wir hierzulande, denkt mal darüber nach.

...die möglichen Perspektiven: Wo liegt nun die Lösung des Problems? Kurzfristig gibt es bestimmt keine. Ich habe leider auch keine Patentlösung parat, nur ein paar Ansätze. Veränderungen fangen im Kleinen an bei jedem Einzelnen von uns. Des deutschen liebstes Kind ist das Auto, freie Fahrt für freie Bürger, da fängt es an. Solange wir das in der überwiegenden Mehrheit denken, wird sich nichts ändern. Wir bräuchten einen gesellschaftlichen Wandel / Konsens darüber, schon lange. Da wir in einer Demokratie leben, kann nur die Mehrheit deswegen etwas erreichen. Ein Volksbegehren wäre möglich, die Chancen sind aber verschwindend gering. Es geht also nur über unsere gewählten Abgeordneten. Die Mehrheit von uns müsste also zu seinem Wahlkreisabgeordneten gehen, ihm so richtig Dampf machen: „Wenn Sie sich in Berlin nicht endlich dafür einsetzen das der Eisenbahn absoluter Vorrang eingeräumt und zur Chefsache gemacht wird, dann werden wir Ihnen bei der nächsten Wahl nicht mehr unsere Stimme geben.“ Ja dann ändert sich vielleicht was, denn der Herr / Frau Abgeordneter will garantiert wieder gewählt werden, da verwette ich meinen Kopf darauf. Wenn es eines Tages heißen würde, das deutschen liebstes Kind ist die Eisenbahn und nicht das Auto, ja dann würde sich vielleicht was ändern. Geld ist genug da, kein Problem, es müsste nur an der richtigen Stelle ausgegeben werden. Wir hätten die beste Eisenbahn der Welt, davon bin ich felsenfest überzeugt. Wir besitzen -noch- das Potenzial dazu.

Unser ehemaliger Bundespräsident Roman Herzog sagte einmal "es muss ein Ruck durch Deutschland gehen" auf diesen Ruck warte ich seit jenem Tag,

bisher leider vergebens. Bei den meisten von uns hört mittlerweile die persönliche Wohlfühl-zone an der eigenen Nasenspitze auf. Gemeinwohl, was ist das? Hauptsache mir geht's gut, was kümmern mich die Anderen. Also, geschätzte Landsleute, jeder Einzelne von uns ist deshalb gefordert für Veränderungen zum Positiven hin zu sorgen. Wenn wir weiterhin schlafen, vor uns hin träumen, nichts unternehmen und tatenlos zuschauen wird sich nichts ändern und alles bleibt so wie es ist.