

MARK SPÖRRLE | CLAAS TATJE

TSCHUSING  
**DEUTSCHE**  
**BAHN**  
TODAY

Klimafreundlich reisen,  
ohne wahnsinnig zu werden

LÜBBE

nover einige Minuten vor der geplanten Ankunft an. Reisen, die sonst nur im »Zurück in die Zukunft«-DeLorean<sup>8</sup> möglich schie-  
nen – in solchen Momenten liebt man sie, die Bahn.

*Wie kann es sein, dass der Zug auf den Lokführer  
warten muss?*

Was kann der Mann oder die Frau in der Lok dafür, wenn ein  
Zug zu spät ist? Wie holt man Verspätungen trickreich wieder  
auf? Und woran hakt es noch im Zugverkehr, fragten wir Claus  
Weselsky, Lokomotivführer und Vorsitzender der Gewerkschaft  
Deutscher Lokomotivführer (GDL).

***Herr Weselsky, Sie sind in Kreischa bei Dresden aufge-  
wachsen. Wie kamen Sie zur Reichsbahn?***

*Eigentlich wollte ich zur Marine. Ein möglicher Weg dahin  
war die Ausbildung bei der Reichsbahn zum Dieselmotoren-  
Schlosser. Ich habe mich dann während der Lehre für die  
Laufbahn zum Lokomotivführer entschieden.*

***Wie hat ein Reichsbahner damals auf die Deutsche Bun-  
desbahn geschaut?***

*Gar nicht, warum sollte ich? Unser Beruf war recht militä-  
risch organisiert mit hohem Verantwortungsbewusstsein und  
hohen Wissenstand über Vorschriften, Fahrzeug und das  
Bremsverhalten von Zügen: Denn das Fahren ist gar nicht so  
entscheidend, im Bremsen liegt die Kunst.*

---

<sup>8</sup> Marty McFly kam immer zu spät zum Frühstück und nie pünktlich zur Schule,  
aber eines Tages kam er um Jahre zu früh.

### ***War die Reichsbahn damals pünktlicher als die ICE-Flotte heute?***

*Absolut. Wir alle kannten die Pünktlichkeitsziele und wie man sie wieder erreicht. Die Zugpünktlichkeit wurde systematisch überwacht. Für Berufspendlerzüge galt die höchste Überwachungskategorie drei. Schon bei einer Verspätung von einer Minute wurden alle Hebel in Bewegung gesetzt, um die Züge wieder pünktlich zu machen. Der Schlüssel dazu war nicht, schneller zu fahren, sondern schnell zu beschleunigen und schnell zu bremsen. Der Bremsweg sollte – unter Einhaltung aller Sicherheitsvorgaben – ausgereizt werden. Die Bremskurve kann kein Computer abbilden. Da holt man viele Verspätungsminuten raus.*

### ***Wie gewinnt man Zeit beim Bremsen?***

*Heute ist die Ausbildung oft so flach, dass die Lokomotivführer das Streckenprofil kaum kennen und dann die Zugkraft gar nicht richtig steuern können. Die Digitalisierung und Automatisierung stellt dem Lokomotivführer Hilfsmittel zur Verfügung, zum Beispiel wann er bremsen oder beschleunigen soll. Aber Menschen mit guter Ausbildung sind dazu viel besser in der Lage. Denn es spielt auch eine große Rolle, ob man mit Laub auf den Schienen durch eine Regenfront fährt oder im Sommer bei trockener Hitze. Das macht ein guter Lokomotivführer besser als ein PC, der stets auf absolute Sicherheit programmiert ist. Mit der Folge, dass oft viel zu früh gebremst wird. Das kostet dann bei jedem Halt ein, zwei Minuten.*

### ***Wann haben Sie zuletzt einen Zug gesteuert?***

*Meine letzte Fahrt war 1992 in einem Doppelstockzug von Pirna nach Dresden/Meißen. Das ist meine Stammstrecke gewesen. Ich war damals schon im Personalrat engagiert.*

***Sie engagieren sich seit über 30 Jahren in der Gewerkschaft. Sind seit über zehn Jahren GDL-Vorsitzender. Hat sich das Bahnfahren in dieser Zeit verändert?***

*Früher war Pünktlichkeit das höchste Gut, auch bei der Deutschen Bundesbahn.*

***Na ja, Verspätungschaos gab es auch in den 80er Jahren.***

*Klar gab es auch früher Verspätungen. Aber Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit im Anschluss und Sicherheit, das war unser Ehrenkodex. Dem wurden viele Prozesse untergeordnet. Heute tönt die Bahn immer noch: Drei Viertel der Züge sind pünktlich. Aber 25 Prozent der Fahrgäste erleben eine Verspätung und buchen vielleicht nicht mehr bei uns. Das ist wertvernichtend. Mich als Eisenbahner trifft das ins Mark.*

***Die Kunden sind doch wenigstens froh, wenn sie zuverlässig von A nach B kommen.***

*Solange Sie im ICE von einem Verkehrsknoten zum anderen fahren, von Berlin nach Hamburg oder von Köln nach Frankfurt, sind zehn oder 20 Minuten Verspätung ein Klacks. Damit kann man umgehen. Aber wehe, Sie müssen umsteigen. Da sind zehn Minuten Verspätung oft ein Drama. Dann stehen sie am Bahnhof dumm rum, und Ihnen wird Lebenszeit geklaut. Das wird von niemandem gemessen, aber im Bauchgefühl der Reisenden sinkt die Sympathie für mein Unternehmen dann rapide. Nur in der Statistik der Bahn spielt das keine Geige.*

***Wie kann es sein, dass ein Zug auf einen Lokomotivführer wartet?***

*Da kriege ich immer einen Wutanfall, wenn ich im ICE sitze und dann kommt die Durchsage: Wir warten noch auf den Lokomotivführer. Da bleibt doch beim Zuggast das Gefühl,*

*der hat es verpennt. Aber entweder kommt dieser Lokomotivführer aus einem verspäteten anderen Zug, oder es handelt sich um einen internen Fehler unserer Planung. Anstatt das klar zu benennen, wird die Schuld auf den Lokomotivführer geschoben. Das ist nicht fair.*

### ***Steckt dahinter ein grundsätzliches Problem?***

*Zum einen gibt es eine enorme Arbeitszeitverdichtung und dann die unrealistische Planung. Heute können Sie in fünf Minuten zum Beispiel in einem Kopfbahnhof wie Leipzig eine Zugwende machen. Ein Lokomotivführer steigt an der Spitze des einfahrenden Zuges aus, und sein Kollege steigt am anderen Ende des Zuges in die entgegengesetzte Fahrtrichtung in den Triebkopf ein. Wenn bei Zugverspätungen der ankommenden Züge nicht genügend zeitlicher Spielraum bis zur nächsten Leistung vorhanden ist, die vom ankommenden Lokomotivführer gefordert ist, dann wird genau diese unrealistische Planung auch in der Praxis nicht funktionieren. Allerdings ist dies durch den Lokomotivführer weder zu verantworten noch durch ihn abwendbar.*

### ***Weil zu knapp geplant wird?***

*Wenn ich zur Minute 15 in Leipzig ankomme und zur Minute 35 nach Berlin weiterfahren soll, dann ist jede Minute Verspätung bei der Ankunft in Leipzig Gift für die Anschlussbeziehung. Eigentlich müsste dann eine vor Ort anwesende Bereitschaft den zweiten Zug nach Berlin fahren, damit sich nicht weitere Verspätungen auftürmen. Diese Bereitschaften wurden in der Vergangenheit aus Kostengründen einfach wegrationalisiert, und nur durch unsere knallharten Forderungen finden diese Bereitschaften langsam wieder in den Betriebsalltag zurück.*

***Wie erklären Sie sich, dass jedes Kind Lokomotivführer werden will und Sie doch Personalknappheit haben?***

*Wollte ...! Ich kenne eine Zeit, da war Lokomotivführer der Traumberuf für fast jedes Kind. Aber ich musste miterleben, wie mein ehrenwerter Beruf in die Grütze gefahren wurde. Denn heute wollen viel weniger Jugendliche Lokomotivführer werden. Wenn der eigene Vater oder Onkel schlecht über diese Arbeit redet, und der sagt, Lokomotivführer ist kein Traumberuf mehr, suche dir etwas anderes, dann tritt genau dieser negative Effekt eines Imageverlustes verstärkt ein. Mit der Privatisierung gingen die Löhne systematisch runter, und die Verdichtung der Arbeitszeit nahm zu. Die Lokomotivführer, die noch begeistert von ihrem Beruf redeten, waren die Ausnahme. Das war der vorprogrammierte Tod auf Raten für einen ehrenwerten Beruf. Zum Glück haben wir seit 2008 unsere eigenen Tarifverträge durchgesetzt und in allen Eisenbahnverkehrsunternehmen nach oben angepasst. Heute sind wir auf einem wirklich beachtlichen Einkommensniveau angelangt und müssen uns nicht mehr verstecken. Zusätzlich positiv wirken die wesentlich verbesserten Arbeitszeitregeln, um die Inanspruchnahme in einem Schichtbetrieb, der rund um die Uhr aufrechterhalten werden muss, auch für Lokomotivführer und ihre Familien verträglich zu gestalten. Angesichts dieser Verbesserungen steigen auch wieder der Zulauf und das Interesse an unserem Beruf.*

## **WISSEN**

**Wie unpünktlich die Bahn wirklich ist. Und was sie dagegen tut**

Der ehemalige Bahnchef Rüdiger Grube redete gerne davon, dass die Deutschen positive Erlebnisse nur ein- bis zweimal weiter erzählen, schlechte Dinge hingegen mehr als zehnmals. Wie er das