

Fahrgastverband PRO BAHN ist empört

# Lokführergewerkschaft: „Das Fenster bleibt zu!“



➤ Mit Empörung hat der Fahrgastverband PRO BAHN die Auffassung der Gewerkschaft der Lokführer (GdL) aufgenommen, dass ein Lokführer für die sichere Abfahrt des Zuges und die Sicherheit der Fahrgäste auf dem Bahnsteig keine Verantwortung übernehmen dürfe, weil er sonst in die Gefahr strafrechtlicher Verfolgung geraten könnte.

## Germersheim

Eine Frau hilft einer anderen vom Bahnsteig aus beim Einsteigen. Die Türen schließen sich, ihr Arm wird eingeklemmt. Sie kann sich nicht befreien. Der Lokführer muss nicht mehr aus dem Fenster schauen. Die Bordelektronik hat das ordnungsgemäße Schließen der Türen angezeigt. Der Zug fährt ab. Die Frau rettet sich auf ein Kabel außen im Übergang zwischen den Wagen. Der Zug schafft 160 km/h und hat Neigetechnik. Nur zufällig entdeckt der – nach den Bestimmungen überflüssige, da im Zug das technische Abfertungsverfahren (TAV) installiert war – Zugbegleiter die Frau und zieht die Notbremse.

## Die DB hat gelernt

Die Deutsche Bahn hat aus dem schwerwiegenden Vorfall in Germersheim gelernt. Ist der Spalt zwischen Zug und Bahnsteig breiter als 34 Zentimeter, so soll der Lokführer aus dem Fenster sehen – „Betriebsblick“ genannt. Mehr noch: DB-Regio will für die Regionalzüge flächendeckend einen „Serviceblick“ einführen. Der Lokführer soll sich vergewissern, dass Reisegruppen und Familien nicht getrennt werden oder Gepäck stehen bleibt. In Hessen und im Nordosten gilt diese Weisung schon.

## GDL: Verantwortung – nein danke!

Die GDL-Gewerkschaftszeitschrift „Voraus“ schreibt dazu: „Die Tätigkeit des Lokomotivführers erfordert eine hohe Konzentration. Neben den Signalen, der Strecke und dem Fahrzeug haben sie auch örtliche und regionale Weisungen zu beachten. [...] Durch den [...] Betriebsblick bei einer Spaltbreite von mehr als 34 Zentimetern zwischen Zug und Bahnsteigkante wird der Lokomotivführer unnötig zusätzlich belastet. Außerdem werden Investitionen von rund 1,7 Mill. Euro für Spiegel oder Videoanlagen auf den betroffenen Bahnsteigen nötig [...]“

Die Gewerkschaft hat die DB aufgefordert, sowohl den „Betriebsblick“ als auch den „Serviceblick“ zu streichen. Gegen den Serviceblick spreche, dass Fahrgäste den Lokführer nach einem Unfall belasten und strafrechtlich verantwortlich machen könnten. Stattdessen soll die DB in allen Zügen Zugbegleiter einsetzen. Über dem Bericht prangt der Titel: „Entweder KIN [gemeint sind Zugbegleiter, d. Red.] oder das Seitenfenster bleibt zu.“

## PRO BAHN ist empört

Über diese Haltung ist PRO BAHN empört. Für einen Busfahrer ist es ganz selbstverständlich, dass er in den Rückspiegel schaut, obwohl der Straßenverkehr wesentlich stressiger ist als die Schienenfahrt. Für manches andere Eisenbahn- und U-Bahn-Unternehmen ist es ganz selbstverständlich, die Fahrer anzuweisen, dass sie auf den Bahnsteig sehen, bevor der Zug abfährt. Und die Fahrer tun es. Und das sollen die Lokführer der DB nicht können? Mehr Zugbegleiter wären natürlich eine feine Sache – aber der konkurrierende Bus fährt ohne Begleiter. So drohte mancher regionalen Bahn das Aus. Sicher gibt es auch eine Grenze für die Länge der Züge, die ohne Zugbegleiter auf die Reise gehen sollten – aber bei der Abfahrt nützt der Zugbegleiter nur etwas, wenn er den Zug auch „abfertigt“. Üblicherweise muss er sich jedoch heute schon gar nicht mehr darum kümmern. Die Frage, wie viele Wagen ein Lokführer sicher überblicken kann, stellt sich zu Recht.

In Germersheim war die Türsteuerung defekt. Immer wieder weisen Vorfälle darauf hin, dass sich ein Fall wie in Germersheim wiederholen kann. Immer wieder geschieht es, dass Züge anhalten und sich die Türen nicht öffnen lassen, weil sie klemmen oder der Lokführer die Freigabe vergessen hat. Immer wieder gibt es Berichte, das Reisende beim Aussteigen gegen ihren Willen getrennt wurden. Tests haben ergeben, dass Blindenstöcke, Hundeleinen und Kordeln von der Technik nicht sicher erkannt werden. Dass bisher kein tödlicher Unfall zu verzeichnen ist, ist schon fast ein Wunder. Lokführer sind nicht nur dafür da, ihre Fahrgäste sicher ans Ziel zu bringen. Dabei hilft ihnen viel Technik. Lokführer sind auch dafür da, sicher abzufahren. Dabei kann Technik nicht helfen, denn Fahrgäste sind keine Automaten.

Warum meint die GDL, dass Lokführer mit der Verantwortung für die sichere Abfahrt überfordert seien?

(red)