

Lokführer unterwegs:

Mit dem „80909“ auf großer Fahrt quer durch Deutschland

> Zweimal wöchentlich rollt der Connex-Güterzug mit der unscheinbaren Nummer „80909“ aus dem Rheinland bis nach Bayern, um die Glasindustrie zeitnah mit Rohstoffen zu versorgen. Eine Reportage aus dem Alltag der Kollegen im Güterverkehr.



Aus: Connexpress 5/2005. Abdruck mit freundlicher Genehmigung der Redaktion.



Ein Hotel in Dortmund, Mittwochmorgen um 2.55 Uhr. Der Wecker von Marcel Madaus klingelt. Es ist der Moment, wo vielleicht jeder Fahrdienstmitarbeiter eines Verkehrsunternehmens an seiner Berufswahl zweifelt – so übermächtig ist der Wunsch weiterzuschlafen. Doch es hilft nichts: aufstehen, duschen, die Sachen zusammenpacken. Die Augen brennen, die Beine sind schwer. Um 4.00 Uhr ist schließlich Dienstbeginn auf der Lok am Bahnhof Dortmund-Obereving. Die Lok soll als Leerfahrt ohne Waggon, der Fachmann sagt Lz-Fahrt, zum Bahnhof Köln-Eifeltor rollen.

Dort wird sie den Güterzug mit der Nummer 80909 übernehmen und wieder einmal Quarzsand und Soda ins Saint-Gobain-Glaswerk nach Neuburg an der Donau bringen.

Kurz vor 4 Uhr treffen die Lokführer Marcel Madaus und Martin Nimke im weitläufigen Bahnhof von Dortmund-Obereving ein. Nach kurzer Suche finden sie „ihre“ Lok, die Connex 185-CL 001, und schließen die Fahrertür auf. Kurzer Gang um die Lok, die ein Kollege der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) dort um zwei Uhr nachts abgestellt hat. Mit der Taschenlampe wird das Fahrwerk in Augenschein genommen, alles in Ordnung.

Unbekannte Literatur namens „La“ ((?)) Heute soll Martin Nimke den Zug als „Triebfahrzeugführer“, kurz „Tf“, bis Kornwestheim bei Stuttgart fahren und dabei von Marcel Madaus begleitet werden. Der Grund: Nimke fährt zum ersten Mal diese Route und soll Streckenkenntnis erwerben, dazu ist die Begleitung eines streckenkundigen Kollegen vorgeschrieben.

Während Nimke die 84 Tonnen schwere Connex-E-Lok „aufrüstet“, also den Stromabnehmer anhebt, alle Computersysteme hochfährt und die wichtigsten Funktionsprüfungen vornimmt, stellt Madaus die Fahrplan- und Streckenunterlagen für die Fahrt zusammen. Er sucht aus einem großen Korb mit Dutzenden Fahrplanbüchern der verantwortlichen DB Netz die vier Bücher zusam-

men, die für die heute befahrenen Strecken die „zulässigen Geschwindigkeiten“ metergenau darstellen.

Dann holt er die Fahrzeiten und Fahrstrecken der heutigen Zugfahrten aus seiner Tasche, die DB Netz übermittelt hat.

Schließlich sucht er nach den drei Ausgaben der „La“, dem „Verzeichnis der Langsamfahrstellen“, die die heutige Fahrstrecke abdecken.

„La“, das ist ein ziemlich unbekanntes literarisches Werk und doch ist es vielleicht die meistgedruckte Taschenbuchausgabe Deutschlands. Jede Woche neu erscheinen fünf Ausgaben der La für die einzelnen Netzbezirke, die jeweils ab Montag, 0 Uhr gültig sind und alle für die Lokführer wichtigen Besonderheiten der Strecken darstellen. „Jeder Lokführer auf jeder Lok muss die aktuelle La mitführen“, erläutert Madaus.

Großer Schreck: Die „La“ des Netzbezirks Süd ist nirgends zu finden. Zunächst werden zwar zwei andere La-Ausgaben genutzt, aber spätestens mittags muss die La Süd auf der Lok sein. Nimke telefoniert mit der Betriebsleitung, moniert, dass alle La auf allen Loks sein müssen, und stellt klar: „Ohne gültige La fahre ich nicht in den Netzbereich Süd ein!“ Sicherheit geht natürlich vor. Nach einigem Hin und Her wird ein Weg gefunden, wie die La Süd unterwegs auf die Lok kommt. „Das müssen wir mit den Kollegen noch besprechen“, sagt Nimke, „denn alle La müssen immer auf jeder Connex-E-Lok sein, schließlich müssen die jederzeit in ganz Deutschland fahren können!“

■ Zugewachsene Bahnstrecken

Inzwischen ist es deutlich nach 4 Uhr morgens, die Fahrt geht mit Verspätung in Dortmund los. Das Signal zeigt Grün/Gelb, „Ausfahrt frei, Langsamfahrt“, erklärt Madaus. Die Drehstromlok Baujahr 2001 beginnt mit ihrem charakteristischen Singsang der Leistungselektronik und setzt sich in Bewegung. Bald füllt der Duft

Anzeige

Neu: Ausdruck Ihrer digitalen Daten bis 42 cm Breite, bis 1.440 dpi

Rüdiger Eggert

Layoutsatz - Texterfassung
Druck-, Versand- und Webeservice
Telefon: (0 62 21) 38 03 96
Telefax: (0 62 21) 38 22 98
eMail: R.Eggert@t-online.de

*Sie geben mir Ihr Manuskript
und Ihre Gestaltungsidee.
Den Rest erledige ich,
bis zum Individualversand.*

Bücher, Zeitschriften, Kataloge, Broschüren, Anzeigen, Formulare, Prospekte, Geschäftsberichte, etc. aus einer Hand.

Impressum der Fahrgast – PRO BAHN ZEITUNG

erscheint viermal jährlich: am 1. Februar, 1. Mai, 1. August und 1. November.

Herausgeber und Verlag:
PRO BAHN e.V. Bundesverband,
Friedrichstraße 95, PB 98, 10117 Berlin,
Tel. 0 30/20 18 17 42, Fax 0 30/20 96 25 86
E-Mail: info@pro-bahn.de
Internet: www.pro-bahn.de
Konto Postbank Köln Konto Nr. 310 548 500,
BLZ 370 100 50

PRO BAHN ist Mitglied im
Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.
(vzbv), Berlin und im
Europäischen Fahrgastverband EPF, Brüssel.

Redaktion:
PRO BAHN, Gretchenstraße 26,
32756 Detmold,
Tel. 0 52 31/30 01 12, Fax 0 52 31/3 23 61,
E-Mail: pbz@pro-bahn.de.
Internet: www.der-fahrgast.de
Redaktionsteam: Rainer Engel, Detmold
(V.i.S.d.P.); Karl-Peter Naumann, Hamburg;
Joachim Kernitz, Norderstedt;
Dr. Klaus Schröter, Rheinbach.

Anzeigen und Vertrieb:
Anschrift siehe Redaktion.
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 20 vom Mai 2004.

Änderungen Ihrer Anschrift teilen Sie bitte mit an:
PRO BAHN e.V. Bundesverband,
Friedrichstraße 95, PB 98, 10117 Berlin,
Tel. 0 30/20 18 17 42, Fax 0 30/20 96 25 86
E-Mail: info@pro-bahn.de

Gestaltung:
Steuer Grafik Design, Königsberger Straße 6,
76532 Baden-Baden, Tel. u. Fax 0 72 21/37 65-73,
Fax -74, E-Mail: steuer.grafikdesign@arcor.de

Lektorat:
Text+Design Jutta Cram, Bismarckstraße 52,
86391 Stadtbergen, Tel. 08 21/4 33 95-73,
Fax -74, Internet: www.textplusdesign.de

Druck und Versand:
Rüdiger Eggert, Emmertsgrundpassage 4,
69126 Heidelberg, Tel. 0 62 21/38 03 96,
Fax 0 62 21/38 22 98, E-Mail: R.Eggert@t-online.de

Copyright:
2006 **PRO BAHN** e.V. Bundesverband, Bonn.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion oder des Fahrgastverbandes PRO BAHN wieder.

Redaktionsschluss Ausgabe Februar 2007: 1.12.06



von frischem Filterkaffee den Führerstand. „Jede CCL-Langstrecken-Lok (CCL = Connex Cargo Logistics, d.Red.) hat eine Kaffeemaschine an Bord, ebenso Fax, Mobiltelefon und natürlich auch DB-Streckenfunk“, sagt Madaus.

Es folgt eine nächtliche Leerfahrt bei Dunkelheit durch das Ruhrgebiet: Über etliche Abzweigungen, durch regennasse Rangierbahnhöfe, dunkle Industriebrachen, schlafende Städte geht es auf verschlungenen Schienenwegen nach Castrop-Rauxel, Herne, Wanne-Eickel, Gelsenkirchen Schalke, Bottrop-Süd, Oberhausen-West, Moers, Krefeld und Köln. Es gibt schnellere Wege durchs Revier, zumal mehrfach rote Signale auf Grund anderer Züge auch noch Halt erzwingen, viele La-Tafeln und eingleisige Abschnitte zu gemächlicher Fahrt veranlassen und die Unübersichtlichkeit der teilweise zugewucherten Strecken zur Vorsicht mahnt. Was man aus polierten ICE-Zugfenstern nicht sieht: Der Zustand des deutschen Schienennetzes verschlechtert sich rapide. Es gibt Brücken, die nur noch eingleisig und langsam befahren werden dürfen, schrottreife Stellwerkstechnik und Buschwerk, das sich um Oberleitungen rankt und die Strecke völlig einzuwachsen droht.

Madaus gibt dem „Tf“ Nimke die notwendigen Informationen zur Strecke, eifriges Blättern in den Streckenfahrplänen sorgt dafür, dass der Tf trotz des Gleisgewirrs im Ruhrgebiet immer den Überblick behält.

Erst nach fast drei Stunden wird Köln-Eifeltor erreicht. Dort findet sich der Güterzug 80909 erst auf intensives Nachfragen beim Stellwerk auf Gleis 206. Dorthin wurde er nachts von der Partnerbahn HGK gebracht. 185-CL 001 wird angekuppelt, Schwerarbeit für den Lokführer, die Bremsfunktion des Zuges überprüft und vor der nächsten Etappe noch ein menschliches Bedürfnis erledigt.

80909 besteht heute aus 17 vierachsigen Wagen mit jeweils 54 Tonnen Quarzsand, Gesamtgewicht des Zuges „nur“ 1.437 Tonnen. „Sonst sind es noch sechs Spezialwagen mehr, in denen Soda transportiert wird“, erklärt Madaus. Der Zug darf laut Fahrplan bis zu 1.795 Tonnen wiegen und muss bei einer Höchstgeschwindigkeit

von 90 km/h ein Bremsvermögen von mindestens „55 Brems-hundertstel“ aufweisen. Dieses Bremsvermögen wird heute nicht ganz erreicht, deshalb muss die Höchstgeschwindigkeit auf einem Teilabschnitt auf 80 km/h begrenzt bleiben.

■ Kollegiale Gesten

Um 8.15 Uhr, mit fast einer Stunde Verspätung verlässt 80909 Köln-Eifeltor und erreicht die Streckengeschwindigkeit von 80 oder 90 km/h, die von der E-Lok automatisch eingehalten wird. Plötzlich ein Anruf des Stellwerks Bonn: Befehlsaufnahme im Bahnhof Remagen. Langsame Einfahrt in Remagen, wo ist das Stellwerk, wo steht ein Netzmitarbeiter mit dem Befehl? Da, am Ende des Bahnhofs, mit seiner orangen Warnweste leicht zu erkennen. Der gegen Quittung überreichte schriftliche Befehl lautet: „Im Bahnhof Brohl nur 110 km/h fahren.“ Im Führerstand herrscht Heiterkeit, da der Zug ja ohnehin nur Tempo 90 fahren darf. „Da müssen wir aber scharf bremsen vor Brohl“, lachen die beiden Lokführer. Aber Vorschrift ist Vorschrift: Da diese Langsamfahrstelle in der aktuellen La nicht enthalten ist, müssen alle Züge einzeln informiert werden, Sicherheit geht nun mal vor.

Weiter geht es ohne Halt mit grüner Welle bis Worms, dort dann zehn Minuten Aufenthalt und Überholung durch einen Euro-City. Auffällig ist die Vielfalt der entgegenkommenden Güterzüge auf der Rheinstraße: Loks der SBB, von Rail4Chem, TX Logistics und ein Zug mit zwei britischen „Class 66“-Loks, deren Firmen-Logo keiner auf dem Führerstand erkennen kann. Natürlich sieht man auch viele Railion-Züge (DB Cargo), teilweise mit BLS-Loks der Schweizer Partnerbahn von Railion. Und immer wieder Regionalzüge in DB-Rot, später auch in Albtalbahnhof-Gelb. Einmal kommt es sogar zu einer „fliegenden Überholung“, der Connex-Zug befährt das linke Gleis. An dem Glastransport zieht auf dem rechten Gleis ein Railion-Zug vorbei. Alle Lokführer – ausnahmslos alle! – grüßen sich durch Handzeichen bei der Zugbegegnung,

mal betont freundlich, mal lässig. Bei allem Wettbewerb, diese kollegiale Geste ist den Eisenbahnern erhalten geblieben. Selten gibt es direkten Sichtkontakt zu DB-Netz-Mitarbeitern entlang der Strecke; falls doch, wird natürlich ebenso freundlich begrüßt.

Inzwischen ist die Verspätung aufgeholt. In Bruchsal kurzer Stopp, dann folgt aus dem Stand der Aufstieg vom Rheintal ins Württembergische. Mit Tempo 40 nimmt die Lok der Baureihe 185 die erste scharfe Steigung. Die Streckenunterlagen zeigen eine gezackte Linie entlang der Route, das Zeichen für eine Steigungsstrecke. Wenn man hier zum Halten käme, müsste der Zug besonders gesichert werden. Die Lok arbeitet schwer, das Display zeigt dem Lokführer eine Temperatur von 38 Grad für den Motorraum und 56 Grad für die Fahrmotoren. „Das ist im Sommer normal auf dieser Strecke“, erklärt Madaus. Im klimatisierten Führerstand ist von der Hitze sowieso nichts zu spüren.

■ Pünktlich am Ziel

Kilometer 62,0, kurz hinter Bretten: Hier ist der Grünwuchs entlang der Strecke besonders störend. Vor das Vorsignal Sbk 160 hat sich ein Baum geschoben, von den drei Baken, die das Vorsignal ankündigen, ist nur die erste zu erkennen, die anderen verschwinden ebenfalls im Grün. „Dass die Kollegen bei DB Netz viel zu wenig Geld für die Instandhaltung der Strecken und regelmäßigen Grünschnitt haben, ist ja bekannt“, sagt Lokführer Nimke. „Aber das hier geht zu weit. Vom rechtzeitigen Erkennen der Vor-

signale hängt der sichere Zugbetrieb ab!“ Er greift nach dem Formblatt „Meldung von unterwegs“ und wird auf diesem von Netz vorgegebenen Weg auf das Risiko der schlechten Erkennbarkeit des Vorsignals hinweisen, in der Hoffnung auf Abhilfe.

Vaihingen/Enz: Überholung durch einen RegionalExpress, zwei ICE rasen auf den Schnellfahrgeleisen vorbei. Madaus reinigt den Führerstand und die Kaffeetassen mit Küchenrolle und Reinigungstüchern. 20 km weiter ist der riesige Rangierbahnhof Kornwestheim bei Stuttgart pünktlich gegen 14.30 Uhr erreicht. Hier heißt es „Kopf machen“, das bedeutet Abkuppeln der Lok, Umsetzen an das andere Ende des Zuges zur Weiterfahrt nach Neuburg an der Donau. Die Ablösung, Lokführer Enrico Pakull von der Bayerischen Cargobahn, steht schon bereit. Gemeinsam wird vor der Weiterfahrt die Bremsprobe gemacht, dann erfolgt die Übergabe an Tf Pakull.

Für Madaus und Nimke heißt es: Ab in die Übernachtung! Es bleiben gut acht Stunden Ruhe, bevor um Mitternacht der leere Gegenzug von Neuburg/Donau wieder nach Köln-Eifeltor zurückgebracht werden will.

Tf Pakull fährt den 80909 weiter und erreicht pünktlich um 20 Uhr Neuburg/Donau. Der Glasofen hat Nachschub, die Glasindustrie ist zufriedener Eisenbahn-Kunde, Connex hat Beschäftigung und DB Netz freut sich am zunehmenden Interesse an Güterzug-Fahrplantrassen. Wettbewerb führt zu mehr und besserem Schienenverkehr und davon haben alle etwas, nicht zuletzt auch die Autofahrer, denen allein der heutige 80909 Dutzende Lkw auf der Autobahn erspart hat.

Stichwort:

Konzerne: Namen, Macht und Geld **Connex ist Veolia**

Foto: Engel



Kampf um Kunden und Marktanteile: Der Interconnex versucht es mit Niedrigpreisen. Interconnex Leipzig – Dessau – Berlin vor der Abfahrt in Leipzig.

Unter dem Namen „Connex“ ist der weltweit tätige Verkehrsbereich des französischen Mischkonzerns „Vivendi“ in den deutschen Markt eingetreten. Vivendi geht auf ein Wasserunternehmen zurück, das bereits im Jahr 1853 gegründet wurde, die Compagnie Générale des Eaux.

Zunächst versorgte das Unternehmen Lyon mit Wasser, bald darauf auch Nantes und von 1869 an Paris. Générale des Eaux ist damit eines der ältesten noch bestehenden privaten Wasserunternehmen der Welt. Das Unternehmen expandierte immer stärker in andere Geschäftsbereiche und wurde bis Mitte der 90er-Jahre zu einem Mischkonzern mit über 3.000 Gesellschaften. Dann folgte eine Phase der Expansion im Bereich der Medien (Film, Bezahlfernsehen), die schließlich 2002 mit einem Verkauf des Konzernteils „Vivendi Environment“ an ein französisches Kapitalgeberkonsortium endete, um die Verluste des Mediengeschäfts zu decken. Der damit selbstständige Konzern, der weltweit Geld mit Wasser, Müll, Energie und Verkehr verdient, erhielt den Namen „Veolia“.

Dieser Name kommt nun auch in dem bisher unter dem Namen „Connex“ weltweit tätigen Unternehmensteil zum Tragen. „Connex“ wird nunmehr nur noch als „Produktmarke“ geführt. Veolia steht damit in einer Reihe neben den großen, weltweit tätigen Konzernen wie Arriva oder Vattenfall, die auch in Deutschland im Verkehrs- oder Energiebereich tätig sind. Zu einem solchen Konzern will auch die Deutsche Bahn AG durch den geplanten Börsengang werden – mit einem feinen Unterschied: Der Staat soll 51 % der Aktien halten. Andere Konzerne müssen sich darauf beschränken, ihre Macht mit politischem Einfluss zu sichern, was ihnen meist auch aufgrund ihrer Größe und der Bedeutung der Versorgungsaufgaben für die Öffentlichkeit gelingt.