

25 Jahre Deutsche Bahn AG

25

Gesichter der DB, Folge 5: Carsten Hartwig, Lokführer, Betriebsüberwacher und örtlicher Betriebsleiter in Berlin



Fotos: Deutsche Bahn/Lémrich

Adlerauge

Ohne das fachliche Okay von Carsten Hartwig geht im Regionalverkehr in und um Berlin nichts. Züge und Kollegen müssen der Sicherheitsprüfung durch seinen kritischen Blick standhalten. Aber auch er selbst steigt noch in den Führerstand, seit über 30 Jahren ist er Lokführer aus Leidenschaft. Und hat dabei von Kartoffeln bis Atomsprengköpfen schon alles durch die Lande transportiert.

Der Arbeitstag von Carsten Hartwig beginnt in der Regel um kurz nach sechs. Zuerst wird Kaffee gekocht und dann, wenn langsam die Sonne aufgeht über den Abstellgleisen und dem Instandhaltungswerk von DB Regio in Berlin-Lichtenberg, wird die Betriebslage der letzten Nacht gecheckt

und es geht los. Für Außenstehende und wohl selbst für manchen Eisenbahner sind seine Berufstitel erklärungsbedürftig: Er ist in Personunion sowohl Betriebsüberwacher als auch örtlicher Betriebsleiter. Die Kurzfassung vorneweg: Hartwig kennt im Grunde nur drei Tugenden, Sicherheit, Sicherheit und Sicherheit. „Und die kommt immer vor Qualität und Pünktlichkeit.“

Als Betriebsüberwacher ist Carsten Hartwig, Jahrgang 1967, für den sicheren Eisenbahnbetrieb verantwortlich, sein Zuständigkeitsgebiet reicht dabei von Magdeburg bis Senftenberg, von Potsdam bis Neuruppin. „Es geht letztlich um zwei Dinge: Sind die Züge und das Personal einwandfrei? Wurde die Technik ordnungsgemäß gewartet,

wurden eventuelle Fehler behoben? Haben alle Mitarbeiter alle erforderlichen Zulassungen und Qualifikationen?“ Beispiel Lokführer: Jeder Kollege im Führerstand muss alle drei Jahre zur Tauglichkeitsuntersuchung beim Bahnarzt, ab dem fünfundfünfzigsten Lebensjahr jährlich. Außerdem müssen Fahrten im Simulator absolviert werden und begleitete Fahrten im Regelbetrieb. Kommt ein neuer Zug, muss die Berechtigung für die jeweilige Baureihe erworben werden, kommt eine neue Strecke, die Kenntnis für den jeweiligen Abschnitt. „Da muss man den Überblick behalten. Aber es ist eine wirklich sinnvolle und notwendige Arbeit. Wir wollen ja, dass die Fahrgäste sicher an ihr Ziel kommen.“

Ein bisschen Hierarchie muss sein

Und der örtliche Betriebsleiter, was macht der? „In dieser Funktion geht es um das Sicherheitsmanagement am Standort Lichtenberg.“ Hartwig holt einen dicken Ordner aus dem Schrank, das Betriebsstellenbuch. „Hier steht alles drin, bis ins kleinste Detail, von Arbeitsschutz bis Instandhaltung.“ Regeln sind in seiner Welt noch Regeln, keine bloßen Empfehlungen. „Hierarchie und Vorschrift, die Wörter mag heutzutage keiner mehr. Aber im System Eisenbahn geht es nicht ohne. Mir geht es da überhaupt nicht um Befehlstone und Kontrollletti. Aber bestimmte Abläufe müssen einfach geklärt sein.“ Da hört man auch den Notfallmanager sprechen. Hartwig gehört als solcher zusätzlich zu einer Art schnellen Eingreiftruppe im Bereitschaftsdienst, die zum Beispiel bei einem Unfall an einem Bahnübergang anrücken. „Zusammen mit einem Kollegen von der Infrastruktur bin ich dann vor Ort erster Ansprechpartner für Einsatzkräfte und Bahner.“ Schön seien diese Einsätze meist nicht. „Aber hier kann ich meine jahrzehntelange Erfahrung zum Wohle anderer nutzen.“ Hartwigs eindringlicher Appell: Als Autofahrer sollte man nie bei geschlossenen Halbschranken oder roter Ampel noch versuchen, über die Gleise zu kommen. Nie.

Seit 1984 ist Hartwig schon bei der Bahn, beginnt damals die Lehre zum Fahrzeugschlosser. Im gleichen Jahr lernt er seine spätere Ehefrau kennen. „Meine Frau war damals in der Ausbil-

dung zur Stewardess bei der Interflug. Als wir geheiratet haben, kam sie in die Disposition und Logistik. Wegen meiner Westverwandtschaft. Ich bei der Reichsbahn war da weniger Risiko in den Augen des Staates.“ Seit 1986 ist Hartwig Lokführer. „Und was wir alles gefahren haben. In der DDR gab es für uns keine Trennung zwischen Güter- und Personenverkehr. Da hat man zum Beispiel am Vormittag die Ernte vom Feld geholt, Kartoffeln und Rüben. Und nach dem Mittagessen ist man umgestiegen auf die Regionalbahn.“ Auch das Militär setzte auf die Eisenbahn. „Panzer und Artillerie hatte ich auch öfter hinten drauf. Und wenn manchmal selbst die Russen zwanzig Meter Sicherheitsabstand von den Wagen gehalten haben, dann konnten wir uns ja denken, was unter den Planen war.“ Ende der Achtziger war eben immer noch Kalter Krieg. Und auch mal ein Atomsprengkopf auf dem Zug.

Lokführer-DNA

Die Wende brachte Freude – zum Beispiel 1991 die erste „Westreise“ nach Ägypten – und Chaos. Hartwig lacht: „Da gab es Tage, da bin ich mit Hawaiihemd und Bermudashorts im Führerstand gesessen. Struktur und Ordnung waren etwas dahin für kurze Zeit.“ Kann man sich gar nicht vorstellen, wenn man ihn heute in seiner Unternehmensbekleidung sieht. „Die ziehe ich jetzt immer an, wenn ich fahre, das gehört dazu.“ Denn Lokführer, das ist Hartwig, trotz aller anderen Aufgaben, immer noch. „Und das bleibe ich auch.“ Dafür muss er im Jahr mindestens 100 Stunden im Dienst sein. „Ich war Ausbildungsloführer und Teamleiter. Der Beruf ist inzwischen Teil meiner DNA.“

Die hat ihn auch durch schwerere Zeiten getragen. Die Bahnreform 1994 hat er nicht in guter Erinnerung, „das war ein Lotteriespiel, viele Kollegen haben damals ihren Job verloren“. Er sei „mit etwas Glück“ durchgekommen. Aber die Arbeit bei der Eisenbahn sei eben noch nie ein Zuckerschlecken gewesen. „Da ist halt der Papa auch mal unterm Weihnachtsbaum nicht da, weil er Dienst hat.“ Den Stolz, Eisenbahner zu sein, spürt man bei Hartwig trotzdem in jeder Faser. „Das ist meine Heimat. Irgendwo auch meine Familie, ja. Etwas anderes wollte ich noch nie machen.“

Matthias Waha