

25 Jahre Deutsche Bahn AG

25

Gesichter der DB, Folge 1: Hava Bilge, Zugbegleiterin aus Nürnberg



Fotos: Deutsche Bahn/Lémrich

Kinder der Neunziger

Hava Bilge ist genauso alt wie das Unternehmen, für das sie arbeitet, die Deutsche Bahn. Die Zugbegleiterin mit türkischen Wurzeln und fränkischem Akzent ist eine echte Servicequeen. Sie weiß, wie man Fahrgäste auch bei Verspätungen bei Laune hält. Und hat sogar Guido Maria Kretschmer geholfen, Fashion für die Bahn zu entwerfen.

Es ist 1994. Nelson Mandela wird Präsident in Südafrika, Kurt Cobain ist tot und im deutschen Fernsehen läuft zum ersten Mal „Akte X – Die unheimlichen Fälle des FBI“. Helmut Kohl freut sich über die fünfte Kanzlerschaft, zusammen

kommen Union und SPD damals übrigens auf fast 80 Prozent der Stimmen. Im Kino läuft Forrest Gump, im Radio Mariah Careys Without You. Fahrkarten kauft man am Schalter. Es gibt kein Smartphone, kein Instagram und kein Netflix. Irgendwie unvorstellbar. Ist aber erst fünfundzwanzig Jahre her.

Damals sagt das noch recht frisch wiedervereinigte Land Ja zur Privatisierung der Eisenbahn, sagt Ja zur Verschmelzung von westdeutscher Bundesbahn und ostdeutscher Reichsbahn. Die Deutsche Bahn AG ist geboren. Im gleichen Jahr und mit deutlich weniger Medienrummel erblickt

Hava Bilge das Licht der Welt. Geboren im Odenwald, zieht die Familie bald nach Franken, nach Nürnberg. Dort macht Bilge nach der Schule eine Ausbildung als Fachkraft für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen. Sie macht die Prüfung, arbeitet ein knappes Jahr, aber das ist es irgendwie noch nicht. Es fehlt etwas. Im Nachhinein ist klar: Es fehlten ihr die Menschen und das Reisen. Eine Freundin arbeitet bei der Bahn, erzählt viel darüber. „Das klang gut“, sagt Hava Bilge, „und ich dachte mir, ein großer Arbeitgeber mit vielen Möglichkeiten, das könnte passen“. Sie bewirbt sich, obwohl sie privat bis dahin kaum mit dem Zug gefahren ist, wird innerhalb von zwei Wochen eingestellt und macht den Quereinstieg zur 1. Klasse Stewardess. 2016, drei Jahre später, folgt dann die Weiterbildung zur Zugbegleiterin. „Beste Entscheidung ever.“

Kommunikation ist alles

Ob sie das auch an einem Freitagnachmittag denkt, wenn der Zug rappellvoll ist, alle heim wollen und der ICE schon zwei Stunden Verspätung hat? „Klar ist es manchmal anstrengend und stressig, aber wo hat man das nicht. Es gibt immer gute und schlechte Tage.“ Man müsse sich in die Fahrgäste hineinversetzen und einfach seinen Job machen. Auskünfte geben, Fragen beantworten, die Anschlussverbindungen checken, einen Kaffee bringen. Vier goldene Regeln gibt es laut Bilge für guten Service und zufriedene Kunden: „Du musst ruhig bleiben. Du musst zuhören. Du musst ehrlich sein. Du musst die Kunden ernstnehmen.“ Kommunikation ist alles. „Ich mache den Beruf ja wegen der Leute. Ich will, dass sie sich wohlfühlen bei mir. Meistens schaffe ich das auch.“ Bei der schier unendlichen guten Laune, die Hava Bilge ausstrahlt, glaubt man ihr das sofort. „Wenn dann am Ende noch jemand `Danke´ sagt, dann macht dieses Danke alles wett, was Du an dem Tag oder in der Woche erlebt hast. Dafür lebt man im Bordservice. Das ist für uns, was für den Schauspieler der Applaus ist.“

Danke gesagt hat auch Stardesigner Guido Maria Kretschmer. Denn der kürt nicht nur Shopping Queens, sondern designt seit Mitte 2017 auch die neue Unternehmensbekleidung der Deutschen

Bahn – mit der tatkräftigen Hilfe von 60 operativen Mitarbeitern. Hava Bilge ist eine davon. „Es ging darum, dass wir, die wir die Klamotten jeden Tag tragen, von Anfang an mitreden können. Die Zusammenarbeit mit Guido war toll.“ Auch die neue Farbe, Burgundy, gefällt ihr, der frische Wind täte gut. Am meisten begeistert ist sie vom neuen Kleid, dass es jetzt erstmals gibt. „Ein Teil und man ist angezogen und sieht super aus.“ Am Ende hat auch das etwas mit Service zu tun. „Wer sich wohl fühlt in seinen Sachen und gut aussieht, der ist selbstbewusster und besser drauf. Das merken die Kunden.“ Auf diese Weise sind die 43.000 Bahnmitarbeiter in Uniform immer auch Botschafter des Unternehmens. „Ich bin nicht die Bahn. Aber ich vertrete die Bahn.“

Immer unterwegs

Bilge, die Türkisch, Deutsch und Englisch spricht, fährt am liebsten von ihrer Heimatstadt Nürnberg nach Hamburg, da seien die Leute so nett und die Stadt sei so schön. Manchmal übernachtet sie auswärts, als Zugbegleiterin ist man immer unterwegs, auch in der Nacht, auch am Wochenende, auch an Feiertagen. „Ein bisschen was muss man schon abgeben vom Leben, wenn man Schichtdienst arbeitet.“ Menschen, die von Montag bis Freitag im Büro sitzen, sind flexibler. „Aber das könnte ich gar nicht, irgendwo im stillen Kämmerlein sitzen, jeden Tag das gleiche sehen. Und man kann die Schichten ja planen, hat dafür auch mal unter der Woche länger frei.“ Zwei ihrer Freundinnen hat Hava Bilge inzwischen von ihrem Job überzeugt und sie auch zur Bahn geholt. So, wie sie einmal von einer Freundin zur Bahn geholt worden ist. Ab und zu fährt man zusammen oder trifft sich auf dem Bahnsteig. „Dann quatschen wir kurz, wenn es passt. Am besten ist es, wenn wir zusammen Dienst haben. Das ist nicht oft, aber immer mega lustig.“

Matthias Waha

25 Jahre Deutsche Bahn AG

25

Gesichter der DB, Folge 2: Michael Hallmann, Nachwuchskräftege- samtkoordinator in Berlin



Fotos: Deutsche Bahn/Lémrich

Coach Micha

Ungefähr 500 Azubis hat Michael Hallmann in seinem Leben selbst ausgebildet, bei über 1.000 war er beteiligt. Warum die Jugendlichen von heute alles andere sind als „trübe Tassen“, warum Digitalisierung auch ein Generationenkonflikt ist und warum er immer noch eine Woche im Jahr in der Jugendherberge schläft.

Das S-Bahn-Werk Schöneweide im Berliner Südosten ist ein magischer Ort. Ein bisschen ab vom Schuss, an der Bundesstraße 96a, kurz nach der Tankstelle links und dann ist man da. Industriearchitektur aus den zwanziger Jahren, freundlich durch die Klinkerfassaden, aber auch funktional

und weitläufig. Im zweiten Stock des Hauptgebäudes sitzt Michael Hallmann, vom Flur aus kann er in die Werkshalle schauen. Dort sind dutzende Wagen aufgebockt, es wird geschweißt, gehämmert und geschraubt. In Schöneweide findet keine Kosmetik statt, hier wird grunderneuert. Schwere Instandhaltung. Alles kommt zuerst raus und dann aufgearbeitet oder neu wieder rein: Böden, Sitze, Stromabnehmer, Türen, Drehgestelle, Motoren, einfach alles.

Geht man mit Hallmann durch die Hallen, dann hört man viel „Micha, na, alles klar?“ und „Wie geht's Dir, Micha?“. Eisenbahner duzen sich. Und,

ganz wichtig, Eisenbahner schütteln sich die Hände. Viele der Kollegen hier, meist Mechatroniker und Elektroniker, hat Hallmann selbst ausgebildet. Manchmal bleibt er auch einen Moment länger stehen, fragt nach, ob alles passt, ob er etwas tun kann. Und das fragt er nicht aus Höflichkeit. Das ist die Berufung von Michael Hallmann.

Leute fördern, wo es nur geht

„Junge Menschen formen, fachlich und sozial, ihnen eine Heimat geben ein Stück weit, darum geht es mir. Wenn man dann sieht, wie sie aus sich rauskommen, wie sie langsam ihr Potenzial entfalten, dafür macht man das.“ Dass das Formen nach der Ausbildung nicht zu Ende ist, hat Hallmann längst erkannt. Die Zeiten, in denen man einen Beruf lernt und den bis zur Rente fast unverändert ausübt, sind vorbei. Aber auch die Beschäftigten hätten vermehrt andere Ansprüche: „Die Leute wollen Herausforderungen, die wollen etwas verändern, die wollen mitmischen.“ Und rennen damit bei ihm offene Türen ein. Schon vor Jahren hat er etwa ein Qualifizierungsprogramm für Facharbeiter aufgesetzt. „Man muss die Leute fördern, wo es nur geht. Wenn sie nicht von selbst kommen, dann muss man hingehen und fragen, sag mal, willst Du nicht den Techniker machen, willst Du nicht den Meister machen. So verlieren sie nicht den Anschluss. Und das Unternehmen auch nicht.“

Hallmann wird 1964 in der Charité geboren, ist also Teil des geburtenstärksten Jahrgangs, den Deutschland je hatte. Ein Babyboomer. Das ist die Generation, die bald in Rente geht und allein durch ihre schiere Größe enorme Lücken reißen wird. Mit sechzehn lernt Hallmann bei der Reichsbahn Fahrzeugschlosser. Dann drei Jahre Dienst bei der Nationalen Volksarmee, so ging das schneller mit dem Studienplatz: Ingenieurpädagogik. Quasi Maschinenbau auf Lehramt. „Dass ich in Richtung Ausbildung gehen will, das war mir damals schon klar.“ Seit 1994 ist er nun bei der S-Bahn Berlin, war dort Leiter der Ausbildungswerkstatt, war Personalentwickler und ist jetzt sogenannter Nachwuchskräftegesamtkoordinator. Als solcher kümmert er sich übergreifend um die Belange aller Azubis und Dual Studierenden.

Mit Emmanuel Macron im Werk

Jedes Jahr im Herbst begleitet Hallmann die neuen Azubis auf ihr Startseminar, vier Tage im Harz. Eine jugenhefte Freude blitzt in seinen Augen, wenn er erzählt, wie er die Jugendlichen mit Karte und Kompass durch die Berge schickt auf Schnitzeljagd. „Handyempfang gibt es da nicht. Es hilft nur Teamwork.“ Vom ewigen Pessimismus gegenüber der Jugend von heute hält er gar nichts. „Das sind keine trüben Tassen, ganz im Gegenteil. Wenn meine Azubis eine Aufgabe haben und ein wenig Freiraum, dann laufen die zur Höchstform auf.“ Selbstverständlich schläft Hallmann auch mit in der Jugendherberge. Er begegnet dem Nachwuchs auf Augenhöhe.

Bei Prominenten macht er es übrigens genauso. Weil er maßgeblich an einem wegweisenden Projekt beteiligt war, das in Berlin seit 2015 auch jungen Flüchtlinge den Weg in eine Berufsausbildung bei der DB ermöglicht, hatte er schon hohen Besuch im Werk Schöneweide. Andrea Nahles war da, damals noch Bundesministerin für Arbeit und Soziales, genauso wie Emmanuel Macron, zu dem Zeitpunkt noch französischer Präsidentschaftskandidat. Die gelungene Integration zeigt er gerne, aber Hallmann will weniger Lorbeeren als vielmehr andere inspirieren. Und zeigen, welche Fehler sich vermeiden lassen. Da bleibt er bescheiden. Und ganz Pädagoge.

Als die aktuell größte Herausforderung sieht Hallmann die Digitalisierung und den Generationenwechsel im Konzern. „Das sind zwei Seiten einer Medaille. Wir müssen es schaffen, das Fachwissen der Alten und das digitale Knowhow der Jungen zusammenzubringen. Die einen wissen, welche Schraube bei welchem Motor man vorsichtiger andrehen muss. Und die anderen gehen ganz selbstverständlich mit Tablets um oder Virtual Reality.“ Das mit der Digitalisierung, das geht ihm überhaupt viel zu langsam: „Das ist wie waten durch Honig manchmal.“ Ob er nicht aber eigentlich zur anderen Seite des Generationenkonflikts gehöre? „Ich arbeite schon mein Leben lang mit Jugendlichen. Das hält jung.“

Matthias Waha

25 Jahre Deutsche Bahn AG

25

Gesichter der DB, Folge 3: Cornelia Kadatz, Bahnhofsmanagerin in Halle (Saale)



Fotos: Deutsche Bahn/Lémrich

Identität und Bockwurst

Einen Bahnhof managen, „das ist kein Job, das ist eine Aufgabe“. Reisende, Mieter, Verkehrsunternehmen, alle kommen an dieser wuseligen Drehscheibe zusammen. Um sich da Gehör zu verschaffen, braucht man Geschick, die richtigen Worte und manchmal ein Megafon. Cornelia Kadatz hat alles drei. In Sachsen-Anhalt ist sie verantwortlich für 130 Stationen und 60 Mitarbeiter.

Es ist noch eine dieser klassischen Eisenbahnerbiografien. Cornelia Kadatz ist schon ihr ganzes Berufsleben lang bei der DB. Und ein „Miki“ ist sie auch, ein Mitarbeiterkind. Ihr Vater war Fahrdienstleiter in der Nähe von Cottbus. Der hat ihr früh „den Blick geöffnet“ für das System Schiene.

Und bis heute wird die Lage des Konzerns natürlich zuhause am Küchentisch durchgesprochen.

Wäre bestimmt spannend, da Mäuschen zu spielen. Denn Kadatz hat so eine Art, die Dinge auf den Punkt zu bringen. Um den heißen Brei reden, das ist ihre Sache nicht. Als Frau bei der Bahn und in Führungsposition, ob das ein Thema sei? „Na klar ist das ein Thema. Wir brauchen mehr Frauen. Damit wir eine ausgewogene Mischung haben. Ich beobachte zum Beispiel, dass in Gesprächen eine größere Sachlichkeit herrscht, wenn eine Frau den Raum betritt.“ Ob es einen Unterschied gebe zwischen ehemaligen Bundesbahnern und Reichsbahnern? „Jeder ist irgendwo stolz auf seine Vergangenheit. Aber beide eint

das Bedürfnis, Eisenbahn zu machen. Am Ende geht die Linie nicht durch Ost und West, sondern durch administrative und operative Bereiche. Und durch Zentrale und Peripherie. Hier fehlt oft das Verständnis für den anderen.“

Service, Info, Kettensäge

Cornelia Kadatz kann das sagen, denn sie kennt viele Bereiche und Regionen. Geboren 1978 im brandenburgischen Bad Saarow, fängt sie mit 20 an als Duale Studentin bei der Güterverkehrstochter der Bahn: BWL mit Schwerpunkt Spedition und Transport. Sie arbeitet in Schwerin, Berlin und Mainz, wechselt später nach Potsdam, zur Führungskräfte schmiede der DB. Dort ist sie zuständig für die imposante Anlage, den Kaiserbahnhof. Ein Prachtbau vom Anfang des letzten Jahrhunderts, benannt nach Wilhelm Zwo. 2014 dann der Wechsel nach Halle: „Bahnhof ist Bahnhof, habe ich mir gedacht“, sagt Kadatz und zwinkert. Das Empfangsgebäude ist jedenfalls ähnlich beeindruckend. Seither ist ihr offizieller Titel Bahnstationsmanagerin. Wobei sie Bahnstationsvorsteherin besser findet.

Allein im Knoten Halle steigen täglich 40.000 Reisende ein, aus und um. Außerdem gehören noch 129 weitere Stationen zum Arbeitsgebiet von Cornelia Kadatz. „Ich war bei allen schon, aber natürlich bin ich öfter bei den großen.“ Also in Bitterfeld, Lutherstadt Wittenberg, Merseburg und Naumburg. Insgesamt 60 Mitarbeiter hat Kadatz. Sie arbeiten überwiegend an der DB Information, im Ansagezentrum, in der Fundstelle oder im Fahrplanbüro. Letzteres kümmert sich etwa um die Aushänge, wenn sich Fahrzeiten durch Baustellen ändern. „Oft höre ich: Ihr macht ja nur Service und Info, da an den Bahnhöfen. Wie wichtig das ist und wie anstrengend das sein kann, seine Frau oder seinen Mann zu stehen, das hat keiner auf dem Schirm. Meine Leute müssen es ja auffangen an schweren Tagen.“ Zum Beispiel, wenn schwere Stürme den Verkehr massiv beeinträchtigen, wie bei Xavier 2017 und Friederike 2018. An solchen Tagen läuft Cornelia Kadatz dann schon mal mit dem Megafon durch die Gegend. „Wenn die Ersatzhaltestelle außerhalb des Bahnhofs ist, wo unsere festen Lautsprecher nicht hinreichen, dann eben so. Die Reisenden

wollen informiert werden, da ist mir eigentlich jedes Mittel recht.“ Und wäre ein Baum vor die Ersatzhaltestelle geweht worden, dann hätte ihn Kadatz zur Not eigenhändig beseitigt: Sie hat vor einigen Jahren den Kettensägenschein gemacht. „Die Familie hat ein kleines Stück Wald. Da kann ich abschalten.“

Schmelztiegel Bahnhof

Cornelia Kadatz liebt ihre Bahnhöfe. „Das ist hier nicht Champagner und Kaviar. Aber ein Bahnhof ist auch mehr als eine Bockwurstbude mit Gleisanschluss. Bahnhöfe sind identitätsstiftend, jeder hat eine Beziehung dazu. Sie gehören einfach zur Stadt. Der eine kommt nur zum Einkaufen, die andere fährt von hier jeden Tag zur Arbeit.“ Grundsätzlich gesprochen entwickle man mit Eisenbahn Quartiere und ganze Regionen. Halle etwa hätte durch den Anschluss an die neue Schnellfahrstrecke Berlin-München enorm gewonnen.

Ihre Aufgabe sei es, sicherzustellen, dass alles läuft, von Information über Instandhaltung bis Sauberkeit. „Ein Bahnhof, auch ein großer, ist ein überschaubarer, erlaubarer Kosmos. Das hilft sehr.“ Man kennt sich, die Bahnkollegen von Services, Sicherheit und Netz, die Bundespolizisten, die Mieter, die Vertreter der verschiedenen Verkehrsunternehmen und auch die lokale Politik. „Der Bahnhof ist ein Hub, ein Schmelztiegel, deswegen habe ich vor allem eine sortierende und koordinierende Rolle. Man muss alle anderen mitdenken und ist im Zweifel für alles verantwortlich, auch für Mülleimer und Toiletten.“ Oder dafür, den Verkehr zu organisieren, wenn ein Teil des Bahnhofs gesperrt werden muss. Denn in Halle werden bis 2021 alle Gleise und Bahnsteige komplett neu gemacht. Auch ein Schlüsselwort in der täglichen Arbeit von Kadatz deshalb: Telefonkonferenz. „Wenn ich möchte, dass es funktioniert, müssen alle miteinander sprechen. Ganz oft und immer ehrlich. Als Infrastrukturbetreiber bin ich dabei neutral. Am Ende geht es immer um den Kunden und was er auf seiner Reise erleben möchte.“

Matthias Waha

25 Jahre Deutsche Bahn AG

25

Gesichter der DB, Folge 4: **Mohammad Alkhalaf**, Auszubildender zum Elektroniker für Betriebstechnik in Hamburg



Fotos: Deutsche Bahn/Lêmrich

Geerdet und vernetzt

Mohammad Alkhalaf hat im Herbst 2018 eine Ausbildung zum Elektroniker für Betriebstechnik bei der Deutschen Bahn begonnen. Kein Wunder, möchte man meinen, hat er doch schon als Jugendlicher seinen ersten PC repariert. Aber der Weg zur Bahn war kein einfacher: Er führte von Syrien über die Türkei und Italien bis nach Hamburg.

Seinen Einstieg ins Berufsleben hatte sich Mohammad Alkhalaf anders vorgestellt. Nur dass er Karriere machen möchte, das war ihm klar. Und dass er das schaffen wird, steht außer Frage: Alk-

halaf, Jahrgang 1992, ist ein außerordentlich zielstrebig und ehrgeiziger junger Mann. „Ich will alles über Elektronik wissen,“ sagt er. Deshalb habe er sich für die Ausbildung bei der DB entschieden. Zusammen mit seinen Kolleginnen und Kollegen möchte er dafür sorgen, dass die Züge sicher und zuverlässig fahren. Später wird er die Elektroanlagen im ICE warten und reparieren. Daher lernt er nun Stromkreise zu planen, Material und Arbeitszeiten zu kalkulieren und Leiterplatten zu löten. Was ihm am besten gefalle? Die Antwort kommt prompt: „Alles.“ Er grinst, überlegt kurz und präzisiert dann. „Mir gefällt, dass

wir selbstständig arbeiten dürfen, schon vom ersten Tag der Ausbildung an. Die Ausbilder bieten uns keine fertigen Antworten, sondern helfen uns, die Lösung selbst zu finden.“

Die Deutschkenntnisse, die sich der Syrer in den letzten drei Jahren angeeignet hat, sind beeindruckend. Einen kleinen Nachteil habe er als Nicht-Muttersprachler dennoch: „Wenn wir eine Aufgabe bekommen, dann ist das für alle Azubis eine Herausforderung. Aber für mich gleich doppelt, denn ich muss die Aufgabe zuerst einmal für mich übersetzen, bevor ich sie lösen kann.“

Flucht aus Syrien

Mohammad Alkhalaf wächst mit seiner Familie in einem Dorf im Nordwesten Syriens auf. Ob Fernseher, Lautsprecher oder Radio – bereits als Kind will er wissen, wie die Dinge funktionieren. Als sein erster PC nach ein paar Jahren kaputt geht, repariert Alkhalaf ihn kurzerhand selbst: „Ich habe einfach geschaut, wie die Leitungen verlaufen.“ Er lacht. „Hat geklappt.“

Noch lieber als Elektroniker wollte Alkhalaf Programmierer werden. Aber nach dem Abitur muss er erstmal zum Militär. Nach sechs Monaten als Soldat beginnt in seiner Heimat der Bürgerkrieg. Sein Gewissen zwingt ihn, zu desertieren: „Ich wollte niemanden umbringen. Und auch nicht selbst getötet werden.“ Zunächst kann er sich in den zwei Zimmern seines Elternhauses verstecken, die nach einem Brand noch geblieben sind. In einem Dorf, in dem es nichts mehr gibt außer Bomben und Raketen. Irgendwann beschließt Alkhalaf, zu gehen. „Ich musste an meine Zukunft denken. Daher habe ich mich entschieden loszuziehen, um Neues zu lernen und was zu erreichen.“ Es ist ein harter Weg, dessen Details er lieber für sich behält.

Wie viele Geflüchtete landet Alkhalaf 2014 zunächst in Italien. Zwischen der Ankunft in Europa und dem Erhalt seiner Aufenthaltsgenehmigung liegen ein Versuch, in Schweden Fuß zu fassen, die Rücksendung nach Italien und eine spontane Zugfahrt von Mailand nach Hamburg – der einzigen deutschen Stadt, deren Namen Alkhalaf bis dahin kennt. Außerdem 20 Tage Erstaufnahmелager in Neumünster, zwei abge-

lehnte Asylanträge sowie Hoffen und Bangen im Kirchenasyl. Als die Aufenthaltsgenehmigung im März 2017 endlich kommt, sind die meisten Ausbildungsplätze für dieses Jahr bereits vergeben. Über einen Bekannten erfährt Alkhalaf vom DB Bewerber Check-Up. Zwei Monate wiederholt er zusammen mit anderen Geflüchteten Mathe und Physik, paukt Deutsch. Danach gibt es Prüfungen – und für Alkhalaf dank sehr guter Ergebnisse einen Platz bei Chance Plus für Flüchtlinge. Das Programm der DB macht junge Geflüchtete fit für eine Ausbildung. Das bedeutet: Weitere zehn Monate Sprachkurs, Fachunterricht in der Berufsschule und erste praktische Arbeit als Elektroniker. „Das war wirklich eine große Chance für mich, sonst hätte ich den Ausbildungsplatz nicht bekommen.“

Kulturschock und Vorschriften

In Hamburg fühlt sich Mohammad Alkhalaf inzwischen sehr wohl. Auch wenn der Kulturschock am Anfang groß war. „In Syrien vertraut man einander. Ein Elektroniker arbeitet dort komplett eigenständig. Die Leute gehen davon aus, dass er seine Sache schon gut machen wird. In Deutschland musste ich lernen: Es geht nicht um Vertrauen. Es geht um Sicherheitsvorschriften und um Regeln.“ Das ist für ihn nicht nur typisch Deutsch, sondern vor allem typisch Bahn. „Die Bahn achtet extrem auf Sicherheit und Zuverlässigkeit.“ Im Laufe der letzten Monate habe er ein Bewusstsein für die vielen Vorschriften entwickelt. „Ich habe verstanden, dass wir bei der Bahn eine verantwortungsvolle Aufgabe haben. Es geht darum, täglich Tausende von Menschen sicher von A nach B zu bringen.“

Wo sich Alkhalaf in zehn Jahren sieht? Da ist es wieder, das verschmitzte Lachen. Zehn Jahre, das sei viel zu weit. Seine aktuellen Ziele werde er hoffentlich vorher erreichen. Und die lauten: Ausbildung fertig machen und danach den Meister. „Aber Erfahrungen will ich natürlich mein Leben lang sammeln“, ergänzt er. „Ich will schließlich alles über Elektronik wissen.“

Alexandra Winckler

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