

## **"Wo, Herr Grube, soll denn ein Ersatzzug herkommen?"**

### **Interview mit einem Zugbegleiter**

**Frage:** Kamen die Vorfälle mit ausgefallenen Klimaanlage, die sich am Wochenende vom 9., 10. und 11. Juli gehäuft hatten, für Sie und für Ihre Kolleginnen und Kollegen überraschend?

**Antwort:** Nein – keineswegs. Bei uns heißt es: Das musste ja so kommen. Zu behaupten, man sei – gar als Bahnchef – da "völlig überrascht" worden, ist wenig glaubwürdig. Mit den Klimaanlage – und zwar mit denjenigen in *allen* Fernverkehrszüge - gibt es nicht erst seit heute Probleme. Das wird schon daran deutlich, dass sie ein zentraler Bestandteil der Schulungen zur Wagen- bzw. Bordtechnik sind. Die Störhinweise zur Bordtechnik, die die Zugbegleiter mit sich führen, beinhalten auch Hinweise zur Klimaanlage. Es gibt auch Weisungen zum Thema. Außerdem wurden nicht nur Wagen, sondern auch Züge schon vor den Ereignissen vom 9., 10. und 11. Juli vom Zugpersonal oder vom Bordtechniker wegen defekter Klimaanlage ausgesetzt. Natürlich auch im Winter. Denn die Klimaanlage hat ja zu jeder Jahreszeit ihre Aufgabe zu erfüllen. Schließlich dürfte es als Echtzeitmeldung viele elektronische Zugberichte zur Störung der Klimaanlage geben, die in einer Datenbank zusammengeführt werden, und kaum ein Bordbuch, das nicht solche Meldungen enthält. Es schien einmal Anfang 2010 kurzzeitig so, als hätte sich die Situation etwas stabilisiert. Aber dann traten die alten Probleme wieder auf. Und diese sind sehr verschiedenartig, da es bei Störungen an der Klimaanlage nicht unbedingt um die Anlage selbst gehen muss. Denken Sie nur an die verminderte ZS-Leistung<sup>1</sup> eines ICE (75 Prozent, 50 Prozent) – sofort wirkt sich das auf die Klimaanlage als einem der größten Energieverbraucher im Zug aus. Das Problem tritt auch beim IC auf, wenn es Probleme mit der Energieversorgung gibt. Bei den Klimaanlage selbst gibt es viele Bauteile, die störanfällig sind und deshalb regelmäßig gewartet oder erneuert werden müssen. Dazu gehören auch die Filter. Also hier greifen viele Dinge ineinander. Deshalb ist es auch nicht falsch zu sagen, dass die Orientierung auf den Börsengang mit ihren verheerenden Folgen für Wartung, Instandsetzung und Erneuerung letztlich doch der eigentliche Verursacher der Probleme ist. Einige Bauteile, die unter Mehdorn ausgebaut wurden, sind im IC bis heute noch nicht wieder eingebaut. Dass die Klimaanlage unterdimensioniert sind, kommt hinzu und ist seit Jahren für Reisende und für uns ein offenes Geheimnis, was jetzt bei extremer Hitze zu besonderen Problemen führt. Sehen Sie, wenn es so wäre, wie Bahnchef Grube gegenüber der Presse kundtat (beispielsweise im "Stern") – nämlich, dass ihm davon beim ICE bisher gar nichts bekannt gewesen sei, dann fragt sich doch jeder Eisenbahner, was aus all den Meldungen geworden ist, die im EZB (elektronischen Zugbericht) abgesetzt wurden. Wir fragen uns da auch, was denn die Testfahrer so melden, die ja auch schwitzen, und wie die Berichte von Exzellenzfahrten aussehen, die ja speziell dazu eine konkrete Frage enthalten.<sup>2</sup> Auch das Notfallwasser und das Hitzegetränk als Kulanzleistung der Bahn sind schon sehr lange Bestandteil des Krisenmanagements zur gestörten Klimaanlage. Warum bloß – wenn das alles "bisher völlig unauffällig" war? Die entscheidende Frage ist doch: Wie sehen unsere Züge aus? Die Rede ist von der „Flotte“. Die Flotte wird jedoch von Tag zu Tag störanfälliger. Sie wird auch nicht größer, sondern eher kleiner.

<sup>1</sup>Zugsammelschiene – ein Kabel, das alle Wagen eines Zugs untereinander und mit der Lokomotive verbindet, um alle Einheiten von zentraler Stelle mit elektrischer Energie zu versorgen. Den Rückleiter der einpoligen Zugsammelschiene bilden die Gleise.

<sup>2</sup>Testfahrer = gewissermaßen verdeckte Ermittler, die im Auftrag des Bahnmanagements die Arbeit der Kolleginnen und Kollegen kontrollieren und bewerten. Exzellenzfahrten = angemeldete sogenannte Exzellenzmanager, die insbesondere die Arbeit des Zugpersonals in der "S-Klasse" - in der Ersten Klasse im ICE – kontrollieren und bewerten. Unter anderem ist vorgeschrieben und wird von den Exzellenzmanagern kontrolliert, dass die in der Ersten Klasse zur Verfügung gestellten vier Zeitungen (Welt kompakt, Süddeutsche Zeitung, Frankfurter Allgemeine Zeitung und Bild) im Zeitungshalter in der vorgeschriebenen Reihenfolge aufgereiht sind. ZUB = Zugbegleitpersonal.

Da wird zusammengekratzt, was noch da ist. In vielen IC-Zügen fehlt der Wagen 8. ICE mussten auch ausgesetzt werden, weil die Klimaanlage beim Lokführer nicht funktionierte. Dann die Überbesetzung kompletter Züge in Folge Verspätungen und Ausfall von Zügen – kurz: da wird es eng mit dem "Umsetzen von Reisenden" innerhalb eines Zugs, wie die grundlegende Abhilfemaßnahme beim Ausfall von Klimaanlage zunächst lautet. Da helfen dann auch keine Hinweise zur Vermeidung von Überbesetzungen, wie wir sie im Februar dieses Jahres u. a. aufgrund eingeschränkter Fahrzeugverfügbarkeit erhielten. Da helfen nur intakte Fahrzeuge und mehr Fahrzeuge. Bedenken Sie bitte: Bei einem Besetzungsgrad über 200 Prozent dürfen Zugfahrten nicht mehr durchgeführt werden. Da muss man sich doch fragen, wie es zu Zustände kommen kann, die solche Grenzsetzungen erfordern. Doch sie gehören zu unserem Zugbegleiter-Alltag.

**Frage:** Bahnchef Grube erklärte im Interview mit dem "Deutschlandfunk" vom 16. Juli, die Klimaanlage in den ICE-2-Garnituren sei "bisher nie auffällig" gewesen. Daher sei bisher nicht vorgesehen, bei der Generalüberholung dieser Züge, die noch 2010 beginnt, die Klimaanlage zu erneuern. Können Sie diese Erfahrung bestätigen – nicht auffällige Klimaanlage im ICE-2?

**Antwort:** Zunächst möchte ich sagen, dass sehr viele Kollegen im ZUB den ICE 2 für den schönsten ICE halten, den wir haben. Dass er überhaupt nicht auffällig war, kann ich nicht bestätigen. Vielleicht nicht ganz so auffällig wie der ICE-T oder der IC. Und da nunmehr enthüllt wurde, was doch schon lange bekannt ist – nämlich die Unterdimensionierung der Klimaanlage, die offenbar noch unter 30 Grad liegt - dürfte es sträflicher Leichtsinns sein, wenn die Klimaanlagen bei der Generalüberholung nicht ausgetauscht und nicht durch leistungsfähigere ersetzt werden.

**Frage:** Eine Reihe von Bahnexperten sehen beim Ausfall der Klimaanlagen einen Zusammenhang mit einem Abbau von Wartung und mit einem Sparkurs, den es vor allem seit dem Beschluss zum Bahnbörsengang – seit 2005 – gab. Der Vorstand der Bahn widerspricht dem strikt. Man habe nie bei der Wartung gespart. Im Gegenteil – es habe 2009 im Vergleich zu 2005 höhere Ausgaben für Wartung gegeben. Ist das auch Ihr Eindruck – sind die ICE-Garnituren, in denen Sie arbeiten, in der Regel in einem einwandfreien Zustand?

**Antwort:** Die ICE-Garnituren sind in sehr unterschiedlichem Zustand. Überhaupt macht die ganze Bahn den Eindruck eines sich sehr ungleichmäßig entwickelnden Unternehmens. Das war jetzt liebevoll formuliert. Oft haben wir den Eindruck, dass es sich um ein Unternehmen handelt, das sich Stück um Stück oder Zug um Zug zerlegt bzw. das zerlegt wird. Für die Zugfahrt besonders nachteilig ist das Zerschlagen der Bahn im Zuge der Bahnreform in einzelne Bereiche, die nur noch schwer gemeinsam handeln können, denn nach der Konzernrichtlinie „Züge fahren und Rangieren“ steht die Zugfahrt im Mittelpunkt. Dann kommt es eben auch zu solchen Verspätungsgründen wie „hohe Streckenauslastung“ oder „Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf“, Gründe, über die die Reisenden wegen ihrer Allgemeinheit lächeln, die aber in Wahrheit sehr ernst zu nehmen sind, weil sie viele Probleme bündeln. Sehen Sie, wenn eine Transportleitung nicht allein in den Nachtstunden nur sehr stark eingeschränkt handlungsfähig ist, weil auf Bahnhöfen das Personal fehlt, das bestimmte Aufträge überhaupt erst ausführen kann, dann wird es ernst. Zur Zugfahrt gehört eine exakte Planung und ein reibungsloses Zusammenspiel aller Bereiche – besonders wichtig ist dabei das Netz: einerseits die Verantwortlichen im Bereich Netz, andererseits die Schieneninfrastruktur als solche, die sich nach unseren Erfahrungen und nach den Berichten des Bundesrechnungshofs in einem zunehmend kritischen Zustand befindet.

Doch zurück zum ICE. Es gab kurzzeitig Züge, die waren wirklich störungsfrei. Aber das ist Geschichte. Dass es 2009 höhere Ausgaben gegeben hat, ist doch ganz klar – z. B. hatten sich beim ICE sicherheitsgefährdende Probleme angestaut. Die Kosten sagen hier vor allem etwas über die fahrlässigen Versäumnisse aus. Nicht mehr. Regelmäßig treten als Mängel auf: defekte Toiletten,

defekte Klimaanlage, Probleme mit Türen, Probleme mit der Kommunikation, gestörtes FIS (Fahrgastinformationssystem), Störungen an der Technik der Bordgastronomie, andere Zugbildung mit Auswirkung auf die Reservierung, Kupplungsprobleme von Teilzügen, defekte Bugklappen, EBULA-Störungen (elektronischer Buchfahrplan und Langsamfahrstellen – eine unabdingbare Voraussetzung für die Zugfahrt), ausgeschaltete Bremsen, verminderte ZS-Leistung bzw. verminderte Fahrleistung. Die ausgeschaltete GNT (bogenschnelles Fahren bei ICE-T) sei hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Aus den Werken hört man immer wieder, dass die Materialbevorratung unzureichend ist. Dass nach wie vor entscheidende Voraussetzungen – auch personelle - fehlen, um die Wartung ordnungsgemäß durchzuführen – zumal die Intervalle bedeutend verkürzt wurden, aber nicht mehr Fahrzeuge – somit auch nicht mehr Zeit - zur Verfügung stehen. Sie müssen immer sehen, dass kein Mangel für sich allein steht, sondern im Zusammenhang mit anderen Mängeln und Folgen zu sehen ist. Wenn z. B. bestimmte Wagen im Zug nicht mehr vorhanden sind, weil sie ersatzlos ausgesetzt werden mussten, dann fehlt unter Umständen das behindertengerechte WC. In diesen Fällen werden Weisungen erlassen, wie nun zu handeln ist. Aber diese und andere Weisungen, die auf Störungen reagieren, lösen kein Problem, denn am Zustand der Fahrzeuge oder der Flotte ändert sich gar nichts. Der ist und bleibt miserabel. So werden den Kollegen immer mehr Verantwortlichkeiten hinsichtlich Meldungen, Bestellungen, Kenntnis von Weisungen usw. aufgebürdet. Damit aber wird alles immer unüberschaubarer, die Handlungsfähigkeit vor Ort wird immer mehr eingeschränkt anstatt gefördert zu werden. Wir haben immer weniger Zeit für Routineaktivitäten und Eigeninitiative. An den entscheidenden Problemen ändert sich nichts – außer, dass es nun vermeintlich „Schuldige“ gibt.

**Frage:** Herr Grube hat sich am 14. Juli - also am Mittwoch nach dem Ausfall der Klimaanlage in mehreren Zügen - in einem Brief an "alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter" gewandt. Dort heißt es: "Für die Dauer der Hitzeperiode werden wir für unsere Kunden zusätzlich verfügbare Mitarbeiter auf den Bahnhöfen und Service Points einsetzen. Selbstverständlich werden auch die Getränkevorräte an Bord der Züge erhöht." Hat das geklappt – gab es danach mehr Personal in den Bahnhöfen und ausreichend Getränkevorräte?

**Antwort:** Diese Maßnahmen laufen jetzt erst an, wie es in der Information für den Bordservice 41/2010 vom 16. 07. heißt. Nach meiner Erfahrung wird das auch umgesetzt. Problematisch ist eben immer wieder, dass alles erst passiert, wenn es zum Krach kommt. Sie wissen – im Zusammenhang mit Verspätungen gab es eine ganze Weile den ständig eingesetzten MBS (Mobilen Bahnsteigservice). Also man greift hier nur auf vorher schon Vorhandenes zurück. Doch der Bereich Station und Service (das Personal auf den Bahnhöfen; W.W.) kann eine personelle Stärkung unbedingt vertragen. Diese Kollegen erleichtern wesentlich die Durchführung der Zugfahrt, indem sie bereits auf dem Bahnhof Voraussetzungen für die Lenkung der Reisenden schaffen. Der Servicepoint ist in der Regel der einzige Rettungsanker für die Reisenden und auch für das ZUB, das die Reisenden dorthin verweist.

**Frage:** In der Richtlinie 680.0050 ff. "Unregelmäßigkeiten im Betriebsverlauf – Fahrgastbetreuung" ist das Verteilen von Freigetränken geregelt. In *neuen* Weisungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB Fernverkehrs AG heißt es jetzt, das Zugpersonal solle im Fall des "Ausfalls der Klimaanlage" und bei "starken Komforteinschränkungen" für die Reisenden "kulant" vorgehen bei der "Verteilung von Freigetränken"? Ist das realistisch?

**Antwort:** Hinsichtlich der Kulanz ist es unbedingt realistisch. Das war schon früher so. Die Fürsorgepflicht für die Reisenden umfasst hier auch die Fürsorgepflicht für das Zugpersonal, das jetzt ebenfalls kostenlos Mineralwasser erhält. Aber man muss deutlich sagen: Die Fürsorgepflicht des Konzerns für seine Mitarbeiter auf dem Zug ist wohl mit dieser Maßnahme nicht einmal annähernd erfüllt. Immerhin geht es um die Gesundheit der Kolleginnen und Kollegen - und auch

darum, ihnen den Rücken zu stärken.

Sicher: Es wird in der Rehel gewährleistet, dass ausreichend Notfallwasser auf den Zügen vorhanden ist. Hier sind die nichtbewirtschafteten Züge besonders wichtig. Eine ganz andere Frage ist dann allerdings, ob die Logistikstandorte ausreichend mit Logistikpersonal besetzt sind, um alle Anforderungen der Belieferung der Züge zu erfüllen. Da darf man sicher sein, dass auch hier eine Aufstockung mit Personal und Technik notwendig ist. Ebenfalls eine andere Frage ist es, welche personellen Voraussetzungen hinsichtlich des ZUB im Zug bestehen, um alle diese Weisungen und Regelungen umzusetzen. Sehen Sie – das klingt alles sehr gut: „Mitarbeiter gleichmäßig entlang des Zugs verteilen“ – insbesondere dort, wo Störungen auftreten. Aber die Besetzung der Züge mit Zugbegleitern ist in der Regel völlig unzureichend. Wenn ich 1:1<sup>3</sup> fahre, kann ich diese Regelung vergessen, zumal die Zugaufsicht besondere Anforderungen mit sich bringt. Selbst bei 1:2<sup>4</sup> ist die Umsetzung dieser Anforderung so gut wie unmöglich. Und sie benötigen die Kollegen auch zur Verteilung der Hitzegetränke im Zug. Schließlich kann man sich durch so einen Zug, zumal in der Hauptreisezeit, nur schrittweise vorarbeiten. Mich wundert immer wieder, dass kein Testfahrerbericht jemals die Frage nach dem „Warum?“ auslöst: WARUM geschieht etwas *nicht*? Es fehlt nicht an Regelungen. Es fehlt schlicht an Personal und Technik.

**Frage:** Fahrgäste im Katastrophen-ICE, der an dem besagten Wochenende in Bielefeld strandete, sagten, man habe auf dem Bahnhof selbst "ganz schön lange auf die Rettungskräfte gewartet". Und: "Es stimmt auch nicht, dass da Notärzte schon da gewesen wären." Wie sieht die Lage hinsichtlich Ärzten und Rettungskräften in der Regel aus, wenn ein Zug außerplanmäßig zum Halten gebracht wird?

**Antwort:** Das ist von der Bahn klar geregelt. Zunächst muss man sagen, dass sich ja im ICE und auch im IC Notarztkoffer befinden, die immer aktuell bestückt sind. Für den Fall, wo sich bereits im Zug nach dem Ausrufen ein Arzt findet (und es wird immer sofort ausgerufen), der das ZUB unterstützt – und diese Hilfe gibt es häufig. Ansonsten ist der Meldeweg eindeutig: Bei Bedarf eines Notarztes wird der Zugchef das dem Lokführer übermitteln und dieser meldet weiter an den Fahrdienstleiter und die Kette wird vervollständigt. Es erfolgt die Rückmeldung, wo der Halt durchgeführt wird. Dort ist dann auch der Notarzt vor Ort bzw. er kommt an den Zug. Ob weitere Rettungskräfte erforderlich werden, hängt vom Ereignis ab; das ergibt sich also aus der Vormeldung, den Umständen usw. Natürlich wird der Zugchef auch mit der Transportleitung sprechen. Aber der Meldeweg ist aus gutem Grund eindeutig festgelegt. Zur Lage in Bielefeld habe ich keine Informationen. Bekannt ist aber, dass die Bahn mit dem Technischen Hilfswerk Verträge zur Mitwirkung abgeschlossen hat. Das hat allerdings vor allem damit zu tun, dass wir zu wenig Personal haben, dass Leistungen ausgelagert wurden, um Personal der Bahn, das sich immer noch besser vor Ort auskennt und *ständig* präsent sein kann, einzusparen. Die Servicemitarbeiter müssen mittlerweile unter Umständen in einer Schicht zwischen mehreren Bahnhöfen hin und her pendeln. Hier sei erwähnt: Es ist seitens der Bahn unverantwortlich, die Trennung der Aufgabenverteilung im Zug so zu straffen, dass nur noch der Zugchef und der 1. Betreuer, der auch zugchefberechtigt ist, eine Ersthelferausbildung zu absolvieren hat und für betriebliche und bestimmte wagentechnische Handlungen geschult wird. Das ist ein eindeutiger Rückschritt, der sich nur durch Einsparung erklärt. Das wäre früher undenkbar gewesen.

**Frage:** Wie ist allgemein die Lage der Zugbegleiter in diesen Tagen und bei solchen Ausfällen der Klimaanlage? Der Bahn-Vorstandschef sagt: "Es gibt da klare Richtlinien, nach denen müssen sich die Lokführer und unser Zugpersonal verhalten. Wenn bestimmte Werte überschritten werden, dann müssen sie selbst entscheiden, dass dieser Zug auch dann im nächsten Bahnhof zum Stillstand

<sup>3</sup>Ein Zugchef und ein Zugbegleiter.

<sup>4</sup>Ein Zugchef und zwei Zugbegleiter. Fahrten 1:0 sind im "Unternehmen Zukunft" allerdings auch Teil der ZUB-Praxis: nur ein Zugbegleiter, der oder die Mädchen für alles und unter anderem Zugchef oder Zugchefin ist.

kommt." Wie lautet denn der "bestimmte Wert"? Und was heißt dann da "selbst entscheiden"?

**Antwort:** Die Störung wird vor Ort wahrgenommen. Die Lage muss zunächst vor Ort eingeschätzt werden. Ist ein ganzer Zug von dem unverantwortbaren Zustand - in unserem Fall der ausgefallenen Klimaanlage - betroffen, das heißt *alle* Wagen – und dies ist aus dem elektronischen Zugbericht oder auch einer fernmündlichen Meldung allen ersichtlich, die mit der Zugüberwachung befasst sind, dann wird der Zug am nächsten geeigneten Bahnhof anhalten. Sind einzelne Wagen betroffen, wird das ebenfalls geschehen, wenn der Zugchef dies fordert – in der Regel gibt es Rückfragen z. B. von der Bordtechnik, die der Zugchef auch selbst mit dem Absetzen der Meldung einfordern kann. Ich kenne keinen Lokführer oder Zugchef, der sich vor einem unvorhergesehenen Halt oder einer Forderung nach einem Halt fürchten würde. Der Halt ist nicht das eigentliche Problem - auch bei anderen technischen Störungen: offene Tür, Geräusche am Fahrwerk etc. sind unvorhergesehene Halte nötig: Da wird informiert und abgestimmt mit dem Fahrdienstleiter und der Transportleitung, aber nicht lange beantragt. Zieht jemand die Notbremse, hält der Zug auch. Viel wichtiger ist der Halteplatz bzw. der Ort, an dem gehalten wird. Denn das muss dort *möglich* sein – auch hinsichtlich der Sicherung der Reisenden. Da müssen dann schon andere mitwirken. Und im Falle von Hilfemaßnahmen, ist der Halt natürlich nur dort sinnvoll, wo die Hilfe am schnellsten eintrifft und am effektivsten gewährleistet ist. Also es gibt verschiedene Störungen, die einen Halt am nächsten geeigneten Bahnhof oder einen sofortigen Halt erzwingen – ein Zug kann aus technischem Grund auch liegen bleiben. Richtwerte gibt es da in den entsprechenden Konzernrichtlinien – je nach Art der Störung oder nach Art der Situation. Vereinfacht: Es geht um die Frage, wann ein Wagen oder ein Zug auszusetzen sind. Allerdings eine Richtlinie hinsichtlich der Klimaanlage, bei soundsoviel Grad haben Sie das und das zu veranlassen, gibt es nicht.

**Frage:** In den "Weisungen für die Mitarbeiter/innen im Bordservice der DB Fernverkehr AG" vom 12.7.2010 – das war ein Tag nach dem erwähnten Wochenende – heißt es: "Falls nach einem starken Temperaturanstieg in einzelnen Wagen die Umplatzierung von Reisenden in Wagen mit funktionierender Klimaanlage nicht möglich ist oder die Klimaanlagen in mehreren Wagen oder im ganzen Zug ausgefallen sind, informieren Sie telefonisch umgehend die Transportleitung und stimmen mit ihr das weitere Vorgehen ab. Dabei kommt insbesondere die Unterbrechung der Fahrt an einem Bahnsteig in Betracht, so dass die Reisenden ins Freie gelangen können." Wer entscheidet da letzten Endes – die Transportleitung? Der Zugchef?

**Antwort:** Beide im Zusammenwirken. Wobei es in einer Weisung vom 16. 07. 2010 ausdrücklich heißt: „Sie als Zugchef entscheiden darüber, ob die Fahrt ggf. beendet wird. Teilen Sie der TP Ihre Entscheidung mit und stimmen Sie das weitere Vorgehen ab.“ Doch es soll ja realistisch zugehen. Und da muss man sagen, dass die Situation der Bahn – Verspätungen, Zeitdruck, weniger Fahrzeuge usw. – also der Druck, Druck zu machen, bislang nicht dazu beigetragen hat, das Selbstbewusstsein bzw. die Entscheidungssicherheit und Entscheidungsfreudigkeit der Transportleitung (die wieder unter dem Druck des Netzes steht) oder des Zugchefs zu stärken. Und wenn dann noch umfangreiche Stellungnahmen verlangt werden, ist das Maß voll. Sie müssen auch sehen, wer da alles auf dem Zug das Personal kontrolliert. Da kommt der RIX-Prüfer, der überprüft, ob die Ansagen dem Standard auch zeitlich entsprechen. Fünf Minuten Abweichung können hier schwerer wiegen als der Umstand, dass der Zugchef in dieser Zeit gerade notwendige Maßnahmen nach dem Prinzip der Dringlichkeit mit der Transportleitung abgestimmt hat. Da interessieren sich die Testreisenden<sup>5</sup> dafür, wie lange es dauert, bis die Fahrscheinkontrolle beginnt usw. Also eine solche Situation fördert nicht gerade das eigenverantwortliche Handeln.

**Frage:** Im Fall des am Ende in Bielefeld gestrandeten ICE-2 wurde kritisiert, dass der ICE nicht früher zum Halten gebracht wurde. Auf die Frage an Bahnchef Grube, warum "die Zugbegleiter" sich nicht für einen solchen früheren Halt entschieden hätten, antwortete Herr Grube: "Das kann ich

<sup>5</sup>Testreisende = Testfahrer; ; verdeckte Ermittler der Bahn. Siehe Anmerkung (1).

Ihnen jetzt im Einzelnen nicht sagen, warum der Mitarbeiter sich nicht dafür entschieden hat." Ist das so unklar oder sollte ein Bahnchef wissen, warum das Zugpersonal sich so verhält, wie es sich verhält?

**Antwort:** Vielleicht hat sich ja der Zugchef für einen früheren Halt entschieden. Und das war nicht realisierbar oder das wurde von einer anderen verantwortlichen Stelle abgelehnt. Wir wissen es bislang nicht. Eine solche Frage kann erst beantwortet werden, nachdem die Situation bzw. der Sachverhalt aufgeklärt sind. Es steht aber die Frage: Wie stark besetzt war der Zug? Wann gelang es dem ZUB überhaupt zu den Reisenden vorzudringen? Wie viel ZUB stand eigentlich zur Verfügung? Welche Meldungen hat der Zugchef abgesetzt? An welchen Bahnsteig passt der Zug? Wo wurde die Hilfe organisiert? Wo war sie am ehesten möglich? Seit wann war der Ausfall der Klimaanlage der Transportleitung bekannt? Wurde der Zugchef unter Druck gesetzt? Es gibt also viele Fragen. Die Gespräche mit der Transportleitung werden aufgezeichnet. Das könnte Aufschluss geben. Der Halt an sich ist noch keine Hilfe.

**Frage:** Die Staatsanwaltschaft Bielefeld hat angekündigt, dass sie "wegen Körperverletzung und unterlassener Hilfeleistung gegen den Zugchef des ICE aus Berlin nach Köln ermitteln" würde. Oberstaatsanwalt Reinhard Baumgart sagte dazu: "Nach der ersten Durchsicht der Vorgänge wurde das Verfahren gegen den Zugchef eingeleitet." Es bestehe "ein Anfangsverdacht, dass er die Zugfahrt fortgesetzt habe, obwohl ihm bekannt war, dass die Klimaanlage ausgefallen war." (DAPD-Meldung vom 15.7.2010). Wie fühlt man sich da als Zugbegleiter? Ist das Vorgehen der Staatsanwaltschaft nachvollziehbar?

**Antwort:** Das Vorgehen der Staatsanwaltschaft ist nicht nachvollziehbar. Dass die Klimaanlage ausgefallen war, ist offenbar auch anderen Entscheidern bekannt gewesen, die auch von sich aus hätten handeln können und handeln müssen – schon vor der Abfahrt in Hannover. Und der Halt allein hätte nach den vorliegenden Meldungen offenbar noch keine wirkliche Hilfe bedeutet. Also da musste schon vieles zusammengehen. Ja – und als Zugbegleiter fühlt man sich hier der Willkür ausgeliefert. Denn auch aus der von mir bereits zitierten Weisung zum Halten eines Zuges geht ja hervor, dass der Zugchef seine Entscheidung abstimmen muss, weil eben nicht an beliebigen Stellen gehalten werden kann. Das zeigt auch, dass der Zugchef letztlich die Weisungen der Betriebsleitung auszuführen hat. Ein Halt auf freier Strecke kann in einem solchen Fall wohl gänzlich ausgeschlossen werden. Es sei denn, es wird die Evakuierung organisiert, was aber viel länger gedauert hätte. Ich halte es nicht für ausgeschlossen, dass sich Personale künftig dienstunfähig melden wegen überhitzter Züge. Ich darf noch ergänzen, dass der Bahnchef der Presse gegenüber äußerte, dass der Zugchef einen Ersatzzug anfordern soll. Das ist nun wirklich eine zündende Idee! Das wird der Zugchef machen und das hat er schon immer gemacht. Herr Grube wird uns allerdings die Antwort schuldig bleiben, wo dieser Zug herkommen soll.

**Frage:** Wir führen dieses Interview mit Ihnen anonymisiert. Wir benutzen dabei auf Ihre Bitte hin auch bewusst nicht Ihren E-Mail-account als Bahnbeschäftigter und auch nicht eine Telefonverbindung mit Ihrem Dienst-Handy. Warum diese Vorsicht? Bahnchef Grube hat erklärt, dass der Bespitzelungsskandal vollständig aufgeklärt sei und dass es Überwachungsmaßnahmen, wie es sie unter Bahnchef Hartmut Mehdorn gab, "nie mehr geben" werde. Sind Ihre Vorsichtsmaßnahmen nicht einigermaßen übertrieben?

**Antwort:** Diese Maßnahmen sind angemessen. Unter den Eisenbahnern heißt es locker: Die Bespitzelung der Mitarbeiter durch den Konzern übertrifft diejenige der DDR-Staatssicherheit bei weitem.

*Das Interview führte Winfried Wolf am 18. Juli 2010. Die erste elektronische veröffentlichte Fassung löste intensive Debatten unter Zugbegleitern und anderen Bahnbeschäftigten aus. Es gab auch Kritik an Details. Auf Bitte des Interviewten wurde das Interview am 28.7. vor dem Hintergrund dieser Debatten und der Kritik an drei Stellen*

*modifiziert. Wir bedanken uns auch für die kritischen Hinweise. "Ralf" vom Internetforum scheint Winfried Wolfgut zu kennen. Dann sollte er auch wissen, dass das Interview und der Interviewte authentisch sind..*