



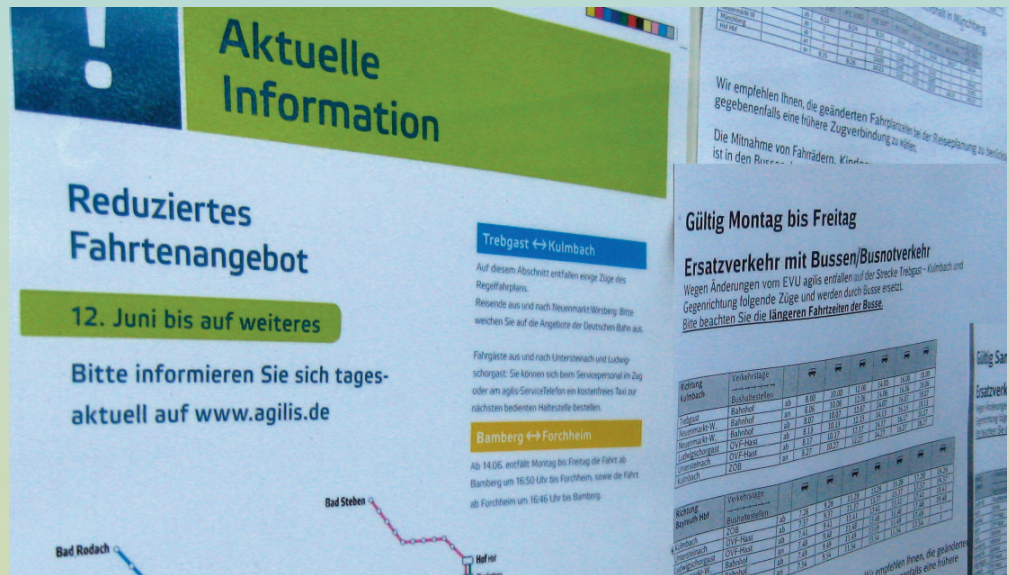
agilis - Nahverkehrs-Chaos mit "Lokführern light"

Das Dieselnetz Oberfranken – Hier dieseln Busse kreuz und quer durch einen chaotisch anmutenden Eisenbahn-Fahrplan. Die Firma agilis hatte an der Ausschreibung dieses weit verzweigten Bahn-Netzes teilgenommen und schließlich – wie bei den jüngsten Vergaben in Bayern, durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) üblich – als Billiganbieter den Zuschlag erhalten.

Während die agilis-Verantwortlichen auf Gleis-Baustellen als Grund für die Zug-Ausfälle und den Ersatzverkehr mit Bussen hinweisen, berichten Insider von ganz anderen Ursachen. So solle nämlich nicht genügend qualifiziertes Personal zur Verfügung stehen. Insbesondere mangle es dem Unternehmen an qualifizierten Lokführern.

Wir haben uns in Oberfranken umgesehen und stießen dabei auf Zustände, die Gänsehaut verursachen.

Schon bei der Ausschreibung des Dieselnetzes Oberfranken durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) warnte mobifair davor, wieder eine BEG-Billigvergabe auf den Weg zu bringen, bei der allein der niedrigste Preis eine Chance auf den Zuschlag hat. Allen Warnungen zum Trotz verzichtete die BEG auf die Festlegung von Qualitäts- und Qualifikationsstandards als Ausschreibungskriterien. Ein Tochterunternehmen der BeNEX GmbH, mit dem Namen "agilis" erhielt schließlich im Jahr 2009 den Zu-



Mitte Juni hat agilis seinen Betrieb aufgenommen; von Beginn an mit reduziertem Angebot. Die Aushangkästen in den Bahnhöfen sind voll mit Fahrplanänderungen, Hinweisen auf Zugausfälle sowie auf Bus-Ersatzverkehr. Ein unzumutbarer Wirrwarr für Bahnkunden.

schlag. Die BeNEX GmbH ist die Holdinggesellschaft der Hamburger Hochbahn AG für Verkehrsleistungen außerhalb Hamburgs. An BeNEX war zur Zeit der Ausschreibung auch der internationale Infrastrukturinvestor Babcock & Brown Public Partnerships aus Australien als Minderheitsgesellschafter beteiligt. Nachdem Babcock & Brown, 2009 von der Insolvenz bedroht, seine Beteiligung am Babcock & Brown Public Partnerships (BBPP) aufgegeben hat, sind die anglikanische Kirche und die Deutsche Bank in den Fonds eingestiegen, der inzwischen wieder unter neuem Namen firmiert. Während mobifair davor warnte, qualifizierte Eisenbahnberufe zu Anlernjobs verkommen zu lassen, prahlte die BEG, dass jeder Zug bei agilis eine zusätzliche Servicekraft an Bord haben werde.

Mitte Juni dieses Jahres hat nun die agilis ihren Betrieb aufgenommen und tatsächlich, es ist jeweils zusätzlich zum Lokführer eine Begleitperson an

Bord. Anders als bei der Deutschen Bahn verlässt diese jedoch zwischendurch an den

Haltepunkten den Triebwagen nicht. Das heißt, auf dem Bahnsteig neben dem Zug sind



Ein kleiner Vogel ziert das Logo von agilis. Er soll Beweglichkeit und die Leichtigkeit des Reisens symbolisieren. Auf den Triebfahrzeugen allerdings macht das Design des stilisierten Vogels eher den Eindruck als müsse er schon in den ersten Monaten kräftig Federn lassen.

Foto: Frank Hercher



kurze Fragen von den dort stehenden Fahrgästen nicht möglich - Service ist irgendwie anders. Während DB-Regio mit ausgebildeten Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern unterwegs ist, versehen in den agilis-Zügen diese sogenannten Servicekräfte ausschließlich die Fahrscheinkontrolle. Dies auch dann, wenn der Zug an einem Bahnhof hält. Und so kann es passieren, so berichtet uns eine junge Frau aus Schney, die in Bad Staffelstein im dortigen Kurhotel arbeitet und an jenem Bahnhof aussteigen wollte, dass man aufgrund der Fahrscheinkontrolle den Ausstieg nicht rechtzeitig erreicht und der Zug sich bereits wieder in Bewegung setzt, bevor man die Möglichkeit erhält, auszusteigen. „Das ist ein unmöglicher Zustand“, empört sie sich.

Bei agilis haben die Verantwortlichen offensichtlich zwei Jahre lang geglaubt, dass man sich um Personal nicht bemühen müsse.

Personalpoker

Man war überzeugt, beim Personalpoker zwei Asses im Ärmel zu haben. Zum einen ist man nach dem Motto verfahren: "Wenn es soweit ist, dass wir die Strecken befahren, rennen uns die Lokführer von DB Regio die Türen ein". Das ging gründlich schief, wie man heute sieht.

Auch das zweite Ass stach nicht: Den Betriebsbeginn so zu legen, dass osteuropäische Arbeitnehmer nach Aufhebung der EU-Arbeitsbeschränkungen - ab 1. Mai dieses Jahres - als Billigkräfte massenweise zur agilis strömen können.

Turbo-Ausbildung

Nun sollen im Hau-Ruck-Verfahren Lokführer ausgebildet werden. Auch das kann nicht funktionieren, denn die



Gerd Knoth im Bahnhof Coburg: "Mit der Turbo-Ausbildung sind die Leute niemals fit für den Dienst in einem Bahnbetrieb"

bisherigen Ausbildungseinrichtungen ließen sich nicht erweichen, bei den agilis-Leuten nach neun Monaten in den Prüfungen bei gravierenden Fehlern beide Augen zuzudrücken. Jetzt aber laufen dem Unternehmen die Zeit und der Eisenbahn die Kunden weg. Nun, so hört man, sollen aus Langzeitarbeitslosen schon in sechs Monaten qualifizierte Lokführer werden. „Ein Gedanke, der Angst macht“, sagt ein Fahrdienstleiter und er scheint zu wissen, wovon er spricht.

Das wird auch in einem Gespräch in Coburg deutlich zu dem wir uns mit Gerd Knoth treffen. Seit 19 Jahren ist der 47-jährige aus Lichtenfels Lokführer und gehört dem Betriebsrat DB Regio Nordost Bayern an. Auch er stellt sich immer wieder die Frage, warum agilis nicht die zweijährige Vorlaufzeit seit dem Gewinn der Ausschreibung genutzt hat, Lokführer anständig ausbilden zu lassen. "Mit der Turbo-Ausbildung sind die Leute niemals fit für den Betriebsdienst bei der Eisen-

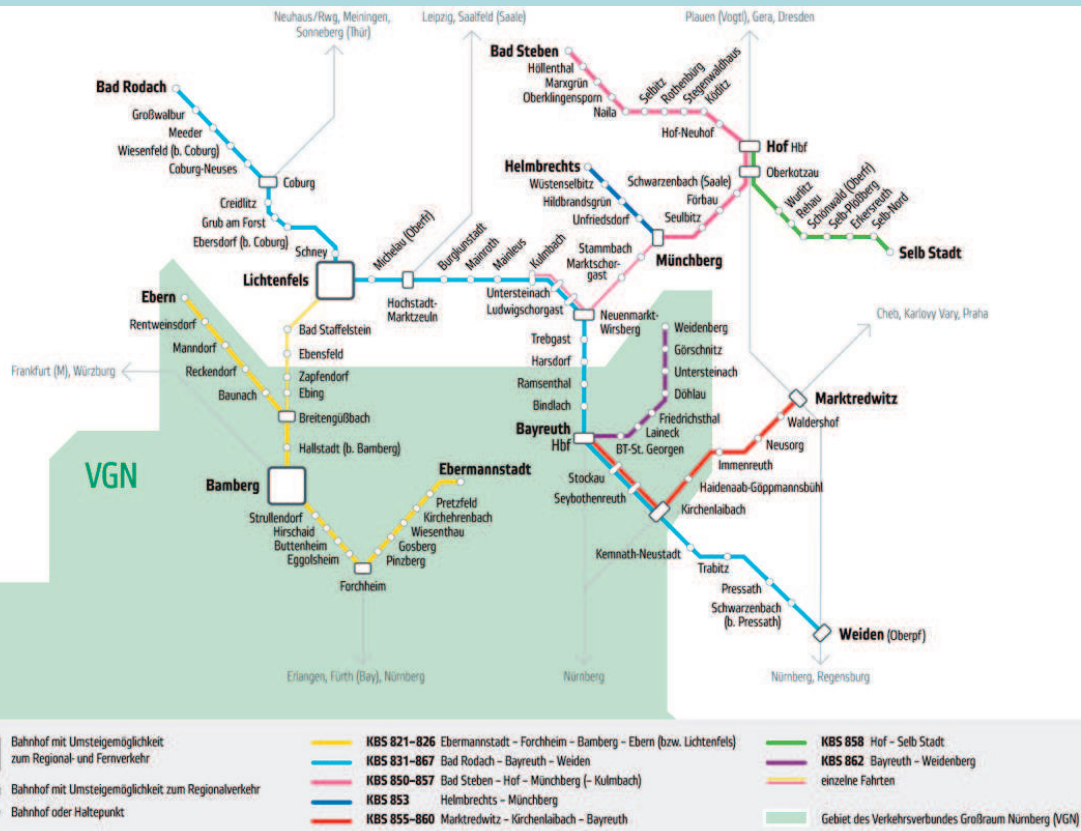
bahn", sagt Gerd Knoth und fügt an: "wenn die Ausbildung jetzt noch weiter verkürzt werden soll, steht uns ja noch einiges bevor."

Schier endlos und unglaublich sind die Erlebnisse mit den neuen agilis-Kollegen bereits in den ersten beiden Monaten des agilis-Bahnbetriebs. So hatte bei Hochstadt-Marktzeuln der Fahrdienstleiter keinerlei Möglichkeit, sich in deutscher Sprache mit einem der agilis-

Fortsetzung
nächste Seite



agilis-Zug auf der Fahrt nach Weiden bei einem Halt in Bayreuth.



Das Nahverkehrs-Dieselnetz Oberfranken

Lokführer über Funk zu verständigen und ihm einen Befehl zu erteilen. Schließlich schrieb er die Anweisung auf und brachte sie an das Triebfahrzeug. Mit welchem Erfolg, ist nicht überliefert.

Bei Trebgast überfuhr ein agilis-Triebfahrzeug ein Haltesignal. Der Fahrdienstleiter machte Meldung und der Lokführer wurde abgelöst.

Signalkennntnis fehlt

Auch mit der Kenntnis der gängigsten Signale haben die Lokführer im Dieselnetz Oberfranken ihre Probleme. Ein Signal, das eigentlich zum Alltag eines jeden Lokführers gehört, ist das Sh1. Es zeigt ein rotes und zwei weiße Lichter. Es fordert zur langsamen Vorbeifahrt bei Rangierfahrten auf. Im Funkverkehr mit dem Fahrdienstleiter sagte der schon länger dort stehende Lokführer, dass er an der "roten Ampel mit den zwei weißen Lichtern" stehe und auf Grün warte. Solche Erlebnisse lösen bei

den altdienstlichen Eisenbahnern verständnisloses Kopfschütteln aus.

Eine Stunde zu früh

Dazu zählt zum Beispiel auch die Geschichte über den Lokführer, der aus Bad Rodach kommend mit seinem Zug wie ein Geist im Morgengrauen eine Stunde zu früh in Coburg-Neuses auftaucht, weil er sich in der Zeit um eine Stunde vertan hatte.

Ein anderer Triebfahrzeugführer war auf der Strecke von Ebern nach Bamberg unterwegs ohne das Funkgerät einzuschalten. Das heißt, dass er auf dieser Fahrt für Notfallmeldungen und Nothaltebefehle nicht ansprechbar war. Glücklicherweise war dies nicht nötig.

Falsche Seite

Auch gibt es zu denken, wenn Lokführer nicht über eine ausreichende Orts- und Streckenkennntnis verfügen.

So beschwerte sich ein Lokführer der kurz zuvor seinen

Zug bestiegen hatte beim Fahrdienstleiter, dass es doch an der Zeit wäre, das Ausfahrtsignal auf Grün zu stellen. Auf die Entgegnung des Fahrdienstleiters, dass dies bereits seit fünf Minuten geschehen sei, entgegnete sinngemäß der Triebfahrzeugführer: "hältst du mich für blöd, ich stehe doch direkt davor und es zeigt Halt." Die Antwort des Fahrdienstleiters lautete daraufhin etwa so: "Nein ich halte Dich nicht für blöd, aber kann es vielleicht sein, dass Du auf der falschen Seite von Deinem Zug sitzt?" "Es war tatsächlich so, er saß abfahrtsbereit auf dem falschen Führerstand."

"Wenn ein Lokführer noch nicht einmal weiß, in welcher Richtung sein nächstes Ziel liegt, spricht das nicht für ausreichende Orts- und Streckenkennntnis" sagt Gerd Knoth.

Die Kollegen von agilis tun Gerd Knoth leid: "Sie geben bestimmt alles, um den Betrieb am Laufen zu halten, doch wenn schon an der Ausbildung

der Beschäftigten gespart wird, ist das unverantwortlich und nicht nachzuvollziehen", sagt er.

Ziel Lokführerin

Die jüngere seiner beiden Töchter, Lena, durchläuft derzeit eine Ausbildung als Eisenbahnerin im Betriebsdienst. Im kommenden Jahr ist sie damit fertig. Ihr Ziel ist natürlich Lokführerin zu werden und dem Papa nachzueifern.

Drangvolle Enge

"Am schlimmsten ist es ja morgens und wenn Schulschluss ist", sagt ein älterer Herr, als er uns auf dem Bahnsteig des Bahnhofs Bayreuth fotografieren sieht. "Kundenfreundlicher Nahverkehr sieht anders aus. Wären das Hühner statt Menschen, hätte der Tierschutz längst für die Einstellung dieser Transporte gesorgt," sagt der freundlich gegen die Sonne blinzelnde Herr mit grauem Haarkranz.

Wenig später, im Zug von Bay-



reuth nach Neuenmarkt-Wirsberg scheitern zwei russisch sprechende Männer dabei, einer davon in "Klitschko-Format", ihre Beine zwischen den Sitzreihen unterzubringen. Lachend schrauben sie sich mühsam wieder aus der Enge hervor und setzen sich auf die "Vis-à-vis-Sitze" die ihnen mehr Beinfreiheit bieten.

Mangelnde Kenntnis

Wir sind in Hof mit Matthias Unger verabredet und treffen ihn bei DB Regio Nordost Oberfranken. Auch er zeigt sich entsetzt über das Ausbildungsniveau und die Hau-Ruck-Methoden, mit denen aus Langzeitarbeitslosen mit Bildungsgutscheinen der Arbeitsagentur Lokführer gemacht werden sollen.

"Es ist völlig egal, welches Eisenbahnverkehrsunternehmen hier unterwegs ist, es muss unbedingt die Sicherheit gewährleisten", sagt er.

Dass dies nicht der Fall ist, meinen auch seine Kollegen, die zum Teil schon mit mulmigem Gefühl in der Magengegend dort fahren, wo ihnen möglicherweise einer dieser 'Lokführer light' in die Quere kommen könnte.

Wer klare Signalstellungen, wie in Lichtenfels geschehen, nicht erkennt und sie als "zweifelhaftes Signalbild" identifiziert, gehöre nicht auf die Schiene, sagt Matthias Unger.

Für IHK-Prüfung

Auch wer bei Rot übers Signalfahrt und ohne Kontakt zum Fahrdienstleiter aufzunehmen, weiter in den Bahnhof einfährt, müsse aus dem Verkehr gezogen werden. "Das, was die Kollegen da draußen erleben, macht Angst und ein Regio-Kollege soll schon darum gebeten haben, nicht dort eingesetzt zu werden, wo die agilis unterwegs ist", erzählt Matthias Unger.



Matthias Unger in Hof: "Was unsere Kollegen da draußen erleben, macht Angst."

Er unterstützt die mobifair-Forderung, dass für den Lokführerberuf ein einheitlicher Ausbildungsweg festgelegt wird und nach einer - den Berufsanforderungen angemessenen Ausbildung - eine Prüfungsabnahme durch die IHK erfolgen muss.

Riesige Sauerei

Als eine "riesige Sauerei" empfindet er es, wenn agilis-Verantwortliche versuchen, mit dem öffentlichen Vorwurf "unkooperativ" zu sein, die Schuld an der Misere der DB Regio in die Schuhe schieben zu wollen. Es habe größter Kraftanstrengungen bedurft, nach der Vergabe des Dieselnetzes Oberfranken an agilis, den Beschäftigten bei DB Regio die Arbeitsplätze zu erhalten.

Wir können bei unseren Fahrten mit den agilis-Zügen noch viele Reaktionen auf das Angebot der neuen Bahn sammeln. Sei es der Gastronom aus Kulmbach, der gerade sein Auto in die Werkstatt gebracht hat und eher zufällig den Zug

nimmt und von den neuen Fahrzeugen überrascht, die helle, freundliche Farbgebung im Zug lobt. Da ist die Touristin mit Bergschuhen, rotem Rucksack und Wanderstöcken, die von den Streichungen im Bahnfahrplan genervt ist, oder das Ehepaar aus Schleswig-Holstein, das sich während der Fahrt zum Badeseesee in Treggast noch vor dem Aussteigen einig ist: "Fahrplanstreichungen, Ersatzverkehr und immer wieder Verspätungen sind unzumutbar. Für den Rest des Urlaubs nehmen wir das Auto und nächstes Jahr schauen wir mal, wo das hoffentlich besser klappt."

Zwangverschleppt

David aus Hallstadt arbeitet bei einem der größten Arbeitgeber der Region in Michelau. Es handelt sich um einen Kfz-Zuliefererbetrieb, mit weltweit über 2000 Beschäftigten. Im Fahrplan der agilis ist Michelau eine Bedarfshaltestelle auf der Strecke Lichtenfels - Kulmbach. Das heißt, der Lokführer

hält, wenn ein Fahrgast seinen Ausstiegswunsch über einen Signalknopf angezeigt hat - er sollte zumindest halten. "Es ist schon ärgerlich, wenn man morgens von der agilis zwangverschleppt wird, obwohl man lange zuvor den Ausstiegswunsch angemeldet hat", berichtet David über sein Erlebnis mit der neuen Bahn. Die Entschuldigung des Lokführers "das habe ich übersehen" kann die Betroffenen nicht wirklich überzeugen. Schließlich ist in ihren Augen der Lokführer eigentlich nur dafür da, jeweils im richtigen Moment loszufahren und anzuhalten.

Das versehentliche Weiterfahren war im Fall David nur ärgerlich, unterwegs aber, insbesondere auf eingleisigen Strecken oder in Bahnhofsbereichen, kann das „versehentliche Weiterfahren“ Menschenleben kosten - ja, Katastrophen auslösen.

Als Fahrgast hat man den Eindruck, hier wird noch Eisenbahn geübt. **Text und Fotos:**

Frank Hercher