

Vergleiche zwischen Zug und Flugzeug

Die Eisenbahn muss sich auf ihre Stärken besinnen



Hartmut Ringen

18

Zugbegleiter

Will die Eisenbahn auch künftig eine Chance im sich verschärfenden Wettbewerb haben, muss sie auf ihre ureigenen Stärken setzen und zu Sicherheit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zurückfinden.

Auch wenn ein Unternehmen motivierte Mitarbeiter hat und ein überzeugendes, dauerhaft attraktives Produkt anbieten kann, tun die Führungskräfte gut daran, stets an der weiteren Verbesserung dieser Faktoren zu arbeiten. Hierbei muss immer die Frage im Vordergrund stehen, was sinnvoll, notwendig und umsetzbar ist. Doch leider stellen sich viele Manager diese Frage gar nicht erst, sondern versuchen stattdessen, die erfolgreichen Konzepte anderer Unternehmen einfach zu kopieren und diese, angeblich noch effizienter, auf den eigenen Betrieb anzuwenden. Vor allem im Eisenbahnverkehr wird häufig auf andere Verkehrsmittel geschaut. So versuchen einige Eisenbahnunternehmen immer wieder, ihre Produkte und Dienstleistungen an das offenbar als Vorbild empfundene Flugzeug anzupassen.

Erhebliche Unterschiede der Verkehrsmittel

Doch wie sinnvoll sind diese Maßnahmen, die im Übrigen

später im betrieblichen Alltag auf Gedeih und Verderb von den Mitarbeitern umgesetzt werden müssen? Vergleicht man beispielsweise den Airbus

A 380 mit einem ICE 3 als Doppel-einheit, stellt man schnell fest, dass es allein hinsichtlich der Kapazität und der personellen Besetzung erhebliche

Unterschiede zwischen den beiden Transportmitteln gibt. Während der A 380 bei durchschnittlich 510 Passagieren über eine Besatzung von 24 Crewmitgliedern verfügt, kann der ICE 3 (Doppel-einheit) bei voller Auslastung lediglich mit 13 Mitarbeitern bei rund 860 Reisenden aufwarten. An einem Wochenende oder an verkehrsstarken Tagen erreicht die Zahl der Fahrgäste im Zug oft spielend die 1 000er-Marke – bei unverändert 13 Mitarbeitern. Spielt man das Rechenexempel konsequent durch, müsste der ICE aufgrund der doppelten Fahrgastzahl des Flugzeugs 48 Mitarbeiter an Bord haben; das wären bei 16 Wagen drei Mit-

arbeiter pro Wagen. Verstärkt wird das Gefälle zugunsten des Flugzeugs noch durch die Vielzahl der Mitarbeiter, die sich vor, während und nach dem Flug um die technische Sicherheit der Maschine, die Gepäckverladung, Check-in, Boarding und nicht zuletzt um den Service an Bord kümmern.

Geschick und Umsicht sind gefragt

Bei der Bahn hingegen sind die Zugbegleiter als Allrounder gefragt. Sie stehen den Fahrgästen jederzeit als Ansprechpartner zu Tickets, Tarifen und Fahrtverlauf, zu Sitzplätzen und Gepäckverstaung zur Verfügung. Hinzu kommen Streckensperrungen, Verspätungen, fehlende Wagen, ausgefallene Klimaanlage, medizinische Ersthelfertätigkeiten oder sonstige, mit Geschick und Umsicht zu lösende Unregelmäßigkeiten. Auch die Gastronomen und 1.-Klasse-Betreuer haben ihre eigenen und somit andere Herausforderungen als die Kollegen in der Luft. Der Ausfall von Technik in der Küche etwa heißt hier zuweilen aufwendige, komplette Umplanung, um den bestmöglichen Service anbieten zu können. Neben der Betreuung der Bistros und der Restaurants wird nicht zuletzt auch der Service in der 1. und der 2. Klasse durch sechs Mitarbeiter aufrechterhalten. Eine Leistung, die bei 16 Wagen, zwei Bistros und zwei Restaurants eine echte Herausforderung darstellt.

Lokomotivführer sind unersetzlich

Entspricht die Flugzeugcrew dem Zugpersonal, so findet der Pilot, um im Bild zu bleiben, sein Gegenstück im Lokomotivführer. Doch während niemand im Ernst daran denkt die Piloten abzuschaffen, erwägt die DB auf Betreiben ihres Vorstandsvorsitzenden Rüdiger Grube die baldige Einführung des autonomen Fahrens – und nimmt dabei das Verschwinden eines

kompletten Berufsstandes zumindest billigend in Kauf.

An diesem Punkt, an der Schnittstelle zwischen technischen Neuerungen und einer Personalpolitik, die darauf abzielt, eine selbstbewusste Berufsgruppe zum Verstummen zu bringen, zeigt sich auch schon die Begrenztheit aller Vergleiche: Wo der Autopilot im Flugzeug sinnvoll und angebracht ist – und dort den Piloten im Übrigen weder ersetzen kann noch soll – fehlen heutzutage schlichtweg vergleichbare automatische Assistenzsysteme beim überwiegenden Teil der Fahrzeuge im Eisenbahnverkehr. Deshalb muss die Innovation darin bestehen, den Verkehr durch technische Unterstützung in allen Eisenbahnfahrzeugen und auf allen Strecken gleichermaßen sicherer, zuverlässiger und damit auch pünktlicher zu machen. Für den flächendeckenden Eisenbahnbetrieb in Deutschland mit seinem offenen System und jeder Menge äußerer Einflüsse gilt nach wie vor der Grundsatz: Nur ein gut ausgebildeter Lokomotivführer – in Zusammenarbeit mit gut ausgebildeten Zugbegleitern an Bord – kann auf plötzlich auftretende Störungen im Eisenbahnverkehr richtig reagieren und Reisende und Zugpersonal stets sicher ans Ziel befördern. Führerlose Züge sind aufgrund der Komplexität des offenen Systems Eisenbahn dazu gar nicht in der Lage. Kurzum: Die Vision autonomen Fahrens auf der Schiene ist weder realistisch, noch wird sie den an die Eisenbahn zu stellenden, höchsten Sicherheitsansprüchen gerecht. Als wichtigstes Sicherheitsorgan einer Zugfahrt sind und bleiben Lokomotivführer weiterhin unersetzlich.

Betriebliche Aufgaben sind unabdingbar

Von einer ähnlichen Unkenntnis des Systems Eisen-

bahn wie die geplante Abschaffung der Lokomotivführer zeugen auch die Ankündigungen einiger Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Zugbegleitpersonal aufgrund des technischen Fortschritts künftig nur noch für Serviceaufgaben einzusetzen. Doch Züge zu bewegen ist Teamarbeit: Kein Lokomotivführer kann von seinem Führerstand aus die Eigenschaften der einzelnen Wagens während einer Zugfahrt beurteilen und Entscheidungen über einen sicheren Fahrtverlauf treffen. Er ist hierbei zwingend auf die betrieblich ausgebildeten Mitarbeiter im Zug angewiesen. Erst dieses Zusammenspiel aus Lokomotivführer und Zugbegleitpersonal ermöglicht eine sichere und reibungslose Zugfahrt. Die GDL begrüßt sinnvollen technischen Fortschritt und unterstützt den Dienst am Kunden. Doch dies darf nicht zulasten der Sicherheit gehen. Hierzu ist betrieblich ausgebildetes Personal auf jeder Zugfahrt unabdingbar.

Bahn muss sich treu bleiben

Kurzum, Vergleiche führen nicht weit. Statt sich am Flugzeug ausrichten, muss sich die Eisenbahn, will sie auch künftig eine Chance im sich verschärfenden Wettbewerb der Verkehrsmittel haben, auf ihre ureigenen Stärken setzen und zu Sicherheit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zurückfinden. Dies aber ist nur mit genügend Personal, angemessener Bezahlung, guten Arbeitsbedingungen, Wertschätzung und Respekt möglich. Wenn die Führungskräfte in den Eisenbahnverkehrsunternehmen dies beherzigen würden, müssten sie nicht mehr nach anderen Verkehrsmitteln schießen.

C. D.

jurpartner
by ROLAND

für nur

4,31 €

im Monat* – speziell
für dbb-Mitglieder und
deren Angehörige

VERKEHRS- RECHTSSCHUTZ



Ist doch nur eine
Bagatelle!

Rufen Sie an unter:
030/4081 6454
www.dbb-vorsorgewerk.de/rechtsschutz

* Jahresbeitrag auf Monatsbasis für Verkehrs-Rechtsschutz für die Familie, SB 250 EUR
Versicherungsträger: Jurpartner Rechtsschutz-Versicherung AG



**dbb
vorsorgewerk**
günstig • fair • nah