



Roman Liebscher trainiert im Simulator der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft in Karlsruhe eine Stadtbahnfahrt. Die Ausbilder überwachen jeden Schritt und können bei Bedarf korrigieren.

Foto: Reto Bosch

Von unserem Redakteur
Reto Bosch

Jede Fahrt beginnt mit einem Befehl. Einem schriftlichen Befehl. Die Rede ist nicht von einer militärischen Spezialeinheit, sondern vom Fahringsimulator, in dem die AVG in Karlsruhe ihre Zugführer ausbildet. Nach einem festgelegten Schema informiert der Fahrdienstleiter (gespielt von Ausbildungschef Torsten Krüger) per Funk den Fahrschüler über die Strecke und deren Besonderheiten. Die Stunden im Simulator gehören zur neunmonatigen Trainingszeit für angehende Triebwagenführer. Sie sind Mangelware, die AVG hat großen Bedarf. Weil Lokführer fehlen, fallen immer wieder Züge aus. Und das verärgert Pendler und Kommunalpolitiker gleichermaßen.

Roman Liebscher hat im September vergangenen Jahres mit der Ausbildung begonnen. Er sitzt im Führerstand, große Monitore täuschen eine tatsächliche Fahrt vor. Es läuft

„Wir stehen mit der gesamten
Wirtschaft in großer Konkurrenz
um Arbeitskräfte.“

Nicolas Lutterbach

alles glatt. Bis sein Zug ein defektes Rot-Signal erreicht. Er darf unter keinen Umständen weiterfahren. Liebscher kontaktiert die Leitstelle. Torsten Krämer erklärt, was zu tun ist, Liebscher muss alles aufschreiben und wiederholen. Genau so würde es auch im Ernstfall ablaufen. Die Leitstelle hat den Überblick, kann Risiken minimieren, und der Lokführer schwarz auf weiß belegen, dass er sich korrekt verhalten hat. Das Verfahren wirkt unheimlich bürokratisch, dient aber der Sicherheit. Roman Liebscher macht alles richtig, wird von den Ausbildern gelobt. „Ich bin Quereinsteiger“, meint der Fahrschüler. Er ist sicher: „Dieser Beruf macht viel Spaß.“ Auch, weil man viel mit Menschen zu tun habe.

Der Ruf der Stadtbahn in der Region Heilbronn ist ramponiert. Weil Verspätungen Pendler nerven. Weil immer wieder ganze Züge ausfallen. Hauptproblem: Fehlendes Personal. Die AVG arbeitet auf der S4 von Karlsruhe nach Öhringen mit der Deutschen

Ohne Befehl bleibt der Zug stehen

REGION AVG bildet Lokführernachwuchs im Simulator aus –
Neunmonatige Zusatzqualifikation mit Prüfungen

Bahn zusammen. Und der laufen die Lokführer weg – weil ab 2019 andere Unternehmen das Stuttgarter Netz bedienen und deshalb die Perspektive fehlt. Die AVG hilft mit eigenen Leuten, die dann an anderer Stelle fehlen. „Wir stehen mit der gesamten Wirtschaft in großer Konkurrenz um Arbeitskräfte“, sagt AVG-Sprecher Nicolas Lutterbach. 350 Lokführer seien im Einsatz, aber das reicht nicht. 20 bis 30 mehr müssten es schon sein.

Anzeigen Deshalb hat die AVG ihre Bemühungen verstärkt, Personal zu gewinnen. Poster in Stadtbahnen. Anzeigen auf Web-Seiten. Präsenz bei Jobbörsen. Vor allem setzt das Unternehmen auf die eigene Ausbildung. Die Kapazitäten wurden erweitert, mit Heilbronn ist ein weiterer Standort dazugekommen. Sieben Kurse mit je zwölf Plätzen stehen zur Verfügung. Nicht immer sind die Kurse ausgebucht. Welche Voraussetzungen

müssen Interessenten erfüllen? Lutterbach: „Die Bewerber müssen mindestens 21 Jahre alt sein, einen Kfz-Führerschein besitzen, gut Deutsch sprechen und eine abgeschlossene Berufsausbildung vorweisen können.“ Die Fachrichtung ist nicht entscheidend, der AVG geht es darum, dass die potenziellen Stadtbahnfahrer eine gewisse Reife mitbringen. Um Interessenten direkt nach der Schule binden zu können, bietet die AVG inzwischen die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst an.

Torsten Krämer schätzt seinen Beruf. Er sitzt gern im Führerstand, er gibt sein Wissen

auch gerne weiter. Die Ausbildungsinhalte könnte er im Schlaf referieren. Den Auftakt macht eine 21-tägige Grundausbildung. Wie funktionieren die Bremsen? Welche Bedeutung haben die einzelnen Signale? Wer dieser ersten die zweite Etappe folgen lassen will, muss eine Zwischenprüfung bestehen. Die Ergebnisse fallen unterschiedlich aus. „Mal kommen alle durch, mal schaffen es einige nicht“, sagt Krüger. Weiter geht es mit dem Regelbetrieb. Viel anspruchsvoller sind natürlich Situationen, in denen die Lokführer unerwartete Probleme lösen müssen – das ist ein zentraler Ausbildungsinhalt. Neben der Theorie steht die Praxis. Im Simulator oder auf der Strecke.

Am Ende haben die Fahrschüler erneut eine Prüfung zu bewältigen. Auch hier gibt es Kurse, die komplett durchkommen. Krügers Schützlinge sind bunt gemischt: ab 21, auch mal an die 60 Jahre alt, ganz unterschiedliche Vorbildungen. Wichtig ist Krüger, dass die Männer und Frauen mit Spaß bei der Sache, zuverlässig und verantwortungsbewusst sind. Schließlich liegt das Schicksal der Fahrgäste in ihren Händen.

Gehalt Im Ausbildungszentrum der AVG gibt es niemanden, der nicht von den Reizen des Berufs schwärmt. Obwohl es natürlich auch Erschwernisse gibt: Schichtdienst, unangenehme Fahrgäste, Dienst an Wochenenden und Feiertagen, von den schrecklichen Erfahrungen bei Suiziden ganz abgesehen. Gibt es Möglichkeiten, den Job attraktiver zu machen? Torsten Krüger denkt nach. „Am Gehalt könnte man ansetzen“, meint er.

Stadtbahnfahrer verdienen zwar nicht schlecht, aber natürlich wäre ein höheres Einkommen ein gutes Argument im Wettbewerb der Unternehmen. Das Einstiegsgehalt beziffert Krüger auf 2800 bis 3000 Euro. Dann geht es in Stufen aufwärts. „Die betriebliche Altersversorgung ist allerdings sehr gut“, sagt der Ausbilder. Für Roman Liebscher ist ein weiterer Aspekt wichtig: „Ich habe einen krisensicheren Job gesucht.“



Karlsruher Modell: Die Stadtbahnzüge können auch auf Zugstrecken verkehren.

Foto: Archiv/Veigel

Standort Heilbronn soll Entlastung bringen

AVG bildet nun auch im Oberzentrum aus – Neue Wagenhalle für Wartung und Reinigung geplant

Von unserem Redakteur
Reto Bosch

REGION Die Lokführer der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) werden für das Karlsruher Modell ausgebildet. Das Besondere: Die Wagen können innerorts auf Straßenbahn- und außerorts auf Zugstrecken verkehren. Vorreiter dieser Technik ist der kommunale Karlsruher Verkehrsverbund (KVV), dem auch die AVG angehört. Im Jahr 1992 startete die erste Zwei-System-Stadtbahnlinie zwischen der Karlsruher Innenstadt und Bretten. Diese Idee haben inzwischen viele Regionen aufgegriffen.

Straßenbahnen fahren mit 750 Volt Gleichspannung, die Deutsche Bahn mit 15.000 Volt

und Wechselspannung. Die Triebwagen der AVG sind so gebaut, dass sie mit diesem Wechsel zurecht kommen. Die Streckenlänge des Karlsruher Stadtbahnnetzes ist nach KVV-Angaben auf 663 Kilometer angewachsen. Im Einsatz seien 203 Stadtbahnen, 146 davon verfügen über die Zwei-System-Technik. Insgesamt befördert der KVV mehr als 170 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Die Fahrgeldeinnahmen beziffert das Unternehmen auf rund 139 Millionen Euro.

Um auf die ständigen Personalprobleme reagieren zu können, hat die AVG den Standort Heilbronn gestärkt. Dort bietet sie Ausbildungen an. Auch in technischer Hinsicht wird Heilbronn in den kommenden Jahren ausge-

baut (wir berichteten). Auf einem knapp 5000 Quadratmeter großen Areal am alten Busbahnhof errichtet das Verkehrsunternehmen eine Abstellanlage mit Wagenhalle für die Züge der Linien S4, S41 und S42.

Büroräume Dort warten und reinigen die AVG-Leute die Fahrzeuge, vorgesehen sind zudem Sozial- und Büroräume für die Mitarbeiter. Kosten: rund 7,5 Millionen Euro. Die Bauarbeiten beginnen spätestens nach der Bundesgartenschau. Die AVG geht davon aus, dass der Komplex zwei Jahre später den Betrieb aufnehmen kann. „Heilbronn ist ein zentraler Knotenpunkt in unserem Stadtbahnnetz. Mit dem Ausbau des Standortes werden

wir die betriebliche Qualität deutlich verbessern können. Davon werden auch unsere Kunden profitieren“, erklärte Standortleiterin Nadine Günther bei der Vorstellung der Pläne.

Insbesondere bei der Wartung der Wagen könnten durch den Neubau Betriebsabläufe optimiert werden. Derzeit müssen die Züge auch wegen kleinerer Defekte nach Karlsruhe gebracht werden. Klar: Gehen diese Arbeiten in Heilbronn über die Bühne, fallen die Fahrzeuge nicht so lange aus. Vorgesehen ist ein Drei-Schicht-Betrieb, in dem sich 14 Mitarbeiter darum kümmern sollen, dass die Bahnen rollen. Die Anlage bietet Platz für 13 Stadtbahnen.