

Deutschlands letzte Schrankenwärter auf verlorenem Posten

Ausgekurbelt

Zug um Zug geht ein Stück Bahngeschichte zu Ende

Die Fenster mit Press-Span vernagelt, die Häuschen verlassen, von Efeu erobert und leer: Deutschlands letzte Schrankenwärter stehen auf verlorenem Posten. An weniger als 100 von 22.000 Bahnübergängen der Deutschen Bahn wird noch gekurbelt. Zug um Zug geht ein Stück Bahngeschichte zu Ende.

Klack – klack – klack! Zehnmal muss Mario Andernach vor seinem Häuschen die gusseiserne Kurbel drehen. Dann ist die Schranke geschlossen. Und genauso oft muss er kurbeln, um sie wieder zu öffnen. Dann kann der Zug kommen. Er hat das mal gezählt, aus purer Langeweile. „Macht 600 Umdrehungen.“ Pro Schicht.

Mario Andernach ist 35 Jahre alt und Schrankenwärter in Miellen an der Lahn. Ein Job, der eigentlich längst ausgestorben sein müsste. Alle Viertelstunde weist der Bahner die Bürger mit Muskelkraft und Stahlseilwinde hinter ihre Schranken. Dazwischen liegt ein Nichts – außer Warten. Zerstreuung gibt es nicht. Fernsehen, Radiohören, Lesen, alles strikt verboten. „Man muss sehen, wie man die Zeit rumkriegt.“ Andernach schafft das in jeder Schicht. Das macht ihn stolz.

In die Stille fiept ein schmutziggraues Streckentelefon. „Posten 55!“ brummt Andernach in die Leitung. In Jeans und schwarzem T-Shirt tritt er vor die Tür und dreht seine gusseiserne Kurbel. Schnell senken sich die rotweißen Schrankenbäume. Sie wippen in den Halterungen noch kurz nach, bis sie zum Liegen kommen. Andernach schlurft zurück. „Schranke geschlossen!“ ruft er in den Fernsprecher, zum Fahrdienstleiter. Kurze Zeit später zuckelt Regionalexpress 84450 aus Bad Ems vorbei. Hoch die Schranken. Erledigt der Fall, keine Vorkommnisse, wie in all den fünf Jahren nicht, seit der Rheinländer hier arbeitet.

Viel ist nicht los in Miellen. Weiße Einfamilienhäuser, Jägerzäune und sorgfältig frisierte Gärten, soweit das Auge reicht. Alles döst: Katzen liegen träge in der Sonne, Vögel kleben stumm auf Telegrafendrähten. Das Örtchen im Tal zählt 444 Seelen, fünf Vereine – und einen Schrankenposten, den kleinsten der Republik. Arbeitsplatz für eine Handvoll Frauen und Männer, die der Fortschritt übersehen hat.

Andernach und seine drei Kollegen sind die einzigen weit und breit, die der Computer noch nicht gefressen hat. Sie gehören zu den letzten ihrer Zunft in Deutschland. Handarbeit statt Hightech: An weniger als 100 von 22.200

Übergängen der Deutschen Bahn halten noch Frauen und Männer im Schichtdienst Wache, 470 insgesamt. Höchstens die Hälfte von ihnen bedient die Schranken mit Muskelkraft. Vor fünf Jahren gab es noch 940 Schrankenposten, darunter 300 Kurbelstellen. Bis 2011 spätestens soll überall Schluss sein. In Berlin, Hamburg und Bremen haben die letzten Schrankenwärter schon jetzt ausgekurbelt.

Das winzige Häuschen samt Schrankenwärter Andernach thront auf einem Betonpodest direkt neben den Gleisen. Ein bisschen erhöht, als wollten beide ihr gefährdetes Terrain für immer verteidigen. Vier Quadratmeter Charme der 60er Jahre hinter frisch gestärkten Häkelgardinen: Ein Holztischchen, ein durchgesessener Bürostuhl, ein klappriger Liebherr-Kühlschrank. Ein Auslaufmodell, wie alles am Posten 55. „Zum Klo geht’s nach draußen.“

Durch die Häkelgardinen erspäht Andernach einen älteren Herrn in Shorts und weißem Feinripp-Unterhemd, der vom Nachbarzaun herüberwinkt.

„Das ist Horst! Seine Frau kann gut kochen.“ Pech, dass heute nicht Samstag ist. Dann fiele etwas Leckeres ab. „Wat jibbet denn das nächste Mal so, Horst?“ – „Schnippelbohnesupp’!“

Horst Gartmann hat schon mit vielen Schrankenwärtern die Samstagsuppe geteilt. Der Rentner lebt seit mehr als 50 Jahren direkt am Gleis. 60mal täglich, zwischen vier Uhr in der Früh und Halbzweölf nachts, donnern die Züge an seinen Gartenzwergen, Kräuterbeeten, Blumenschubkarren und bunten Mini-Windrädern vorbei. Das Scheppern der Schranken, das Vibrieren und Summen der Gleise ist für Herrn Gartmann geradezu Musik, der tägliche Plausch mit dem einsamen Nachbarn im Wärterhäuschen willkommene Abwechslung. „Man spricht über das Wetter, wie es so kommt, nä.“

Eine Handvoll pensionierter Bahner lebt noch im Ort. Manche sind weggezogen, viele verstorben, einer kränkelt seit Jahrzehnten. „Die Lunge. Der war schon mit 42 weg von der Schranke.“ Ein Drama damals.

Das alles ist jetzt vierzig Jahre her. Damals zählten Kinder noch die Waggons und winkten dem Lokführer zu. Autofahrer hatten Zeit und waren dankbar für die Zigarettenpause. Heute wächst die Ungeduld an der Schranke. Jeder hat’s eilig, die Nerven liegen blank. Manche versuchen, sich noch schnell unter den schließenden Schranken hindurchzumogeln. Immer häufiger wird gehupt, gepfiffen und gepöbelt, sagt Schrankenwärter Andernach. „Nur weil wir unserer Pflicht nachkommen.“

Die Beschaulichkeit bekommt Risse. Letzten Februar wurde einem Kollegen im Münsterland die Bude angezündet. Als Bahnbetriebsassistent

Alfons Büscher in Gronau-Epe zur Frühschicht eintraf, dampfte Posten 64 immer noch. Brandstiftung, das hat Büscher getroffen: „Sauerei!“ Das rote Backsteinhäuschen aus Kaisers Zeiten hatte schwer gelitten. Zugmeldebuch, Gegensprechanlage, der Schreibtisch, alles war verkohlt. Schwarze Höhlen statt Fenster. Nur die gusseisernen Schrankenkurbeln hatten überlebt.

Bücher, Vater dreier Kinder, rechnete mit dem Schlimmsten: „Ich dachte, jetzt ist der Job weg! Jetzt kannst du endgültig einpacken!“

Heute wacht der ehemalige Landwirt wieder auf gewohntem Posten. Mitten auf der Wiese duckt sich sein einsames Häuschen unter hohen Birken.

Neben einem schnurgeraden, endlosen Gleis, das am Horizont im Dunst Richtung Dortmund verschwindet. Zu jeder Frühschicht tapst Büscher über einen ausgetretenen schmalen Pfad zu seinem Posten, direkt neben dem Gleis, vorbei an Brennesselstauden und wilden Himbeeren. Gegen Viertelnachfünf senken sich erstmals die Schranken. Mittags um Eins kommt die Ablösung.

Bis vor wenigen Jahrzehnten erinnerte hier noch vieles an Gerhart Hauptmanns Bahnwärter Thiel, der im Kaiserreich, mitten in der märkischen Einöde, Dienst schob und darüber dem Wahnsinn anheim fiel. Die Schrankenböcke standen im Freien. Auf dem Schreibpult schnarrte ein Bakelit-Telefon mit hoher Gabel, so schwarz wie die Dampfloks, die hier vorbeischnauften. Im Winter war es schrecklich kalt. Es zog durch alle Ritzen. Geheizt wurde mit Holz und Kohle. Der fauchende Bollerofen ist inzwischen einer Gasheizung gewichen. Kochplatte und Tauchsieder haben Einzug gehalten. Der Brandgeruch hat sich nicht verzogen.

Ein Triebwagen der Prignitzer Eisenbahn krebst vorbei. Der Lokführer winkt aus dem Fenster. Man kennt sich, nach all den Jahren. Büscher greift sich eine DIN A5 große Liste und trägt darin die Uhrzeit und Nummer des Zuges ein. Die Zahlen streicht er mit einem diagonalen Strich durch. Wie ein Wirt, der das siebte Pils auf einem Bierdeckel vermerkt. So geht das bis zur Ablösung. Schranke rauf, Schranke runter. 34mal pro Schicht.

Zehn Kurbelstellen gibt es noch im Bezirk, allein vier in Büschers Revier. Geradezu paradiesische Verhältnisse für Bahn-Nostalgiker. „Zu Wolfgang sind es nur sieben Kilometer.“ Das ist der Kollege nebenan. Doch der Fortschritt sitzt den Bahnern auch hier im Nacken. Nach und nach wird das Streckennetz nahe der holländischen Grenze „ertüchtigt“. So heißt das, wenn die Bahn modernisiert. Ein Posten im Bezirk wurde gerade geschlossen, mindesten drei weitere verschwinden noch dieses Jahr. Büscher hat bislang einfach nur Glück gehabt. Oder waren es die Kosten,

die ihn bislang verschont haben? Eine elektronische Anlage würde allein schon 350.000 Euro kosten. Aber hier bräuchte man gleich vier.

Nur ein Aufschub. Büschers Schicksal ist längst besiegelt. 2010 ist für den 55-jährigen Beamten endgültig Schluss, nach 35 Dienstjahren. „Die Strecke wird an ein neues elektronisches Stellwerk angeschlossen“, bestätigt sein Betriebsleiter Wilhelm Schultewolter.

Ein ähnliches Schicksal blüht in spätestens drei Jahren auch den Bahnern in der märkischen Provinz. Zwischen Wittenberge und Berlin sind schon jetzt sämtliche Schrankenposten verschwunden.

Verwaist und dem Verfall preisgegeben, erhebt sich im brandenburgischen Perleberg neben Schranke und preußischem Klinker-Bahnhof eine fensterlose Ruine. Überbleibsel von ehemals drei Posten, die allein auf dem Gebiet der Prignitzer Kreisstadt in Betrieb waren. Moos hat die Bedachung des aufgegebenen Wärterhäuschens erobert, Handkurbeln rosten im Freien vor sich hin. Perlebergs Schrankenbäume gehorchen längst dem Befehl der Fahrdienstleitung in der kleinen Bahnstation.

„Hier passiert nischt“, murmelt Michael Warnecke, 48. Der Fahrdienstleiter hat Rangierer und Schrankenwärter bei der Reichsbahn gelernt. „Det ganze Programm!“ Auf seinem Schreibtisch, neben Telefon und Gegensprechanlage, blinkt ungeduldig der Fortschritt: Eine elektronische Zugnummern-Meldeanlage, die mit der Betriebszentrale in Berlin verbunden ist. Zahlen wandern auf dem grünen Display von Feld zu Feld. Sie geben die Fahrplandaten an und zeigen, wie weit Züge noch vom Bahnübergang entfernt sind. „Früher waren wir ja ganz und gar mechanisch hier.“

Fahrtstraßen festlegen, Signaltasten ziehen, Schranken öffnen und schließen – alles geschieht per Knopfdruck in Perleberg. Ein Glück, das wenigstens der Bahnhof nicht der Modernisierung zum Opfer fallen soll. Warnecke wird noch gebraucht, als Fahrdienstleiter. Nach Weltuntergangsstimmung sieht es hier auch nicht gerade aus: Halbnackte Badenixen posieren auf Plakaten zwischen Weichenschlössern, Signalfahne, Handlampe und Signalhorn. Ein brünettes Glamourgirl im knappen Nichts räkelt sich direkt über dem Schreibtisch vom Chef. Warnecke beißt in seine Käsestulle von Zuhause. Er lugt aus dem Fenster: „Da kommt der Lieferservice mit Spaghetti.“

Nachts um Halbzwoölf, Dienstschluss an der Lahn: Mario Andernach kurbelt die Schranken hoch, zum letzten Mal an diesem Tag. Er verriegelt die Schrankenbäume. Wie oft wohl noch? Schon einmal musste er seine Sachen packen, vor fünfeinhalb Jahren in Brohl am Rhein. Breitbeinig, mit

verschränkten Armen, steht er auf dem Podest neben der Bahn und schaut den Gleisen nach. „Och, ist schon schön hier!“

Thomas Olivier

© Olivier 2005