15. April 2015

**Auf der richtigen Schiene: Als größter Werkbahnbetreiber Deutschlands stellt ThyssenKrupp Steel Europe die Weichen für den Lokführer-Nachwuchs**

Über 1.500 PS, stolze 90 Tonnen Gewicht und ein Tanksystem wie bei der Formel Eins: Für Lokbegeisterte ist das der Jugendtraum schlechthin - Florian Kampen hat ihn sich erfüllt. Der 19-Jährige ist einer von sechs Auszubildenden, die dieses Jahr ihre IHK-Prüfung zum Eisenbahner im Betriebsdienst bei ThyssenKrupp Steel Europe absolvieren. Konzentriert steuert er die gelb-rote Lok mit der Nummer 523 über das Werkgelände im Duisburger Norden, auf dem sich ca. 500 Kilometer Schienennetz befinden – etwa die Entfernung von Duisburg nach Paris. Mit rund 90 Loks ist der Stahlhersteller Deutschlands größter Werkbahnbetreiber. Bei über 55.000 Rangierfahrten pro Monat muss hier alles wie am Schnürchen laufen. Für diese Logistikleistung wird Nachwuchs gesucht.

„Die wichtigste Eigenschaft des Eisenbahners? Verantwortungsbewusstsein! Die wichtigste Fähigkeit? Reaktionsvermögen!“, sagt Ausbildungsbeauftragter Dieter Ilgner zu den Anforderungen an die Bewerber. Er steht im Führerhaus neben Kampen und kann über die Fahrschulanlage im Zweifel jederzeit in das Tun seines Schülers eingreifen. Der hat gerade den Werkbahnhof erreicht, wo 46 Gleise zusammenlaufen und das Drehkreuz der Transportwege zu Häfen und den einzelnen Produktionsstätten bilden. Hier bedeutet Rangieren mehr als Einparken für Fortgeschrittene, denn voll ausgelastet erreichen Lok und Wagen bis zu 600 Meter Länge – doppelt so lang wie das Olympia-Stadion in Berlin. „Zügig fahren habe ich schnell gelernt“ sagt Kampen, der im Verbundnetz der Deutschen Bahn mit bis zu 90 Kilometer pro Stunde Auslieferungsfahrten zum Kunden geübt hat. „Die wahre Königsdisziplin des Eisenbahners ist allerdings das Bremsen“, so Ilgner. Der Azubi macht es vor: Zwei leichte Hebelbewegungen reichen aus, um die Lok zum Zischen, Brummen und flott in Bewegung zu bringen. Das Bremsen bis zum vollständigen Stillstand dauert hingegen länger. Nicht nur bei rot-glühendem, flüssigem Roheisen, das vom Hochofen zum Stahlwerk gefahren wird, ist dann Achtsamkeit gefragt. Auf dem Werkgelände von ThyssenKrupp Steel Europe in Duisburg arbeiten so viele Menschen wie in einer deutschen Kleinstadt; im integrierten Hüttenwerk gibt es zahlreiche Anlagen. Das führt zu einem hohen Aufkommen an Straßen- und Transportverkehr. „Adrenalin pur“ sei deshalb die erste Fahrt mit der über 1 Million Euro teuren Lok, auch ohne Fracht, für den Lokführer-Nachwuchs, „aber das ist auch richtig so, der Respekt bleibt ein Berufsleben lang“, sagt Ilgner.

Deshalb wird auch besonders auf die fest etablierte Sicherheitskultur Wert gelegt: Das zweifache Überprüfen eines jeden Fahrbefehls ist Standard; ohne die bewusste Bestätigung durch den Lokführer bewegt sich die Maschine keinen Millimeter. Eine weitere Sicherung: Kampen klopft auf den schuhkarton-großen Metallkasten, den er fest vergurtet in Bauchhöhe trägt. Funkfernsteuerung, kurz FFS, heißt das Gerät, mit dem er die Lok auch außerhalb des Führerhauses, insbesondere beim Be- und Entladen, steuern kann. Sobald das Gerät kippt, etwa wenn der Lokführer in Ohnmacht fallen würde, erfolgt eine sofortige Notbremsung und das Absetzten eines automatischen Notrufes, wodurch eine Rettungskette in Gang gesetzt wird.

Kampen hat die Lok 523 souverän zur Tankanlage zurückgesteuert. Spaß an Technik, Bewegung im Freien und Abwechslung: Diese Erwartungen hatte er als 16-Jähriger an seinen Arbeitsplatz. Und mit der Ausbildungswahl bei ThyssenKrupp Steel Europe die Weichen für seinen Wunschberuf gestellt. Eine sehr gute Mittlere Reife hätte für den Einstieg gereicht, er konnte die Fachoberschulreife vorweisen. Auf seine Bewerbung folgten Tests, ein persönliches Gespräch und dann ein Vorgeschmack auf seine spätere Tätigkeit: Drei Stunden lang prasseln im so genannten TÜV-Test Lichter, Farben und Geräusche auf die Bewerber ein, die gleichzeitig zwischen rechts und links, oben und unten unterscheiden müssen. „Eisenbahner sind echte Multitasking-Talente“ sagt Holger Mathia, der für den praktischen Teil der Ausbildung zuständig ist. Sie bewegen nicht nur buchstäblich große Dinge. Die Schiene im Blick, den Bremsweg im Kopf und das Ohr am Funkgerät: Lokführer sind die Kapitäne der Gleise.

15 Auszubildende sucht ThyssenKrupp Steel Europe für das nächste Ausbildungsjahr mit Start im September. Darüber hinaus schulen Mathia und sein Team auch Mitarbeiter nach der abgeschlossenen Ausbildung um: So fahren nach einem Jahr intensiver Theorie- und Praxisausbildung bei ThyssenKrupp Steel Europe zum Beispiel ehemalige Mechatroniker als Funklokführer im Rangierdienst auf dem Werkgelände. „Unsere neuen Mitarbeiter kommen zwar ursprünglich aus anderen Bereichen, haben bei uns aber ihren Heimathafen gefunden“, so Mathia, der mit Umschulungen und Einweisungen bislang 80 neue Mitarbeiter für den Fuhrpark aus 90 Loks und 2.000 Waggons gewonnen hat.

Die IHK-Ausbildung, die auch für das Fahren im Schienennetz der Deutschen Bahn qualifiziert, dauert drei Jahre. Kampen steht kurz vor seiner Abschlussprüfung. Dann winken der Führerschein und die ersehnte Berechtigung, sich offiziell Eisenbahner im Betriebsdienst nennen zu dürfen.

**Ansprechpartner:**

Erik Walner

ThyssenKrupp Steel Europe

Kommunikation

Telefon: +49 204 52 45130

E-Mail: [erik.walner@thyssenkrupp.com](mailto:erik.walner@thyssenkrupp.com)

[www.thyssenkrupp-steel-europe.com](http://www.thyssenkrupp-steel-europe.com)