Die Herren vom Stellwerk

Kaum eine Institution symbolisiert die Rückständigkeit des Landes so sehr wie die Deutsche Bahn. Noch immer stellen Tausende Fahrdienstleiter Weichen und Signale um, zum Teil wie in der Kaiserzeit. Wer sind die Menschen, die sich das antun?

Von Serafin Reiber, DER SPIEGEL, 17.01.2025

Das Drama dieses Landes, das nicht in der Gegenwart ankommen will, lässt sich an einem unscheinbaren Ort im Norden Berlins besichtigen. Im 21. Jahrhundert dürfte es diesen Ort eigentlich nicht geben, allenfalls als Freilichtmuseum.

Ein junger Mann aus Brandenburg, 22 Jahre alt und wortkarg, parkt frühmorgens seinen Kompaktwagen vor einem Stellwerk in Blankenburg. Er hat seine Haare zur Seite gewischt, zu einem sauberen Seitenscheitel, und er trägt ein graues Shirt mit der Aufschrift »Denim«.

Das Stellwerk, vor dem er parkt, internes Bahn-Kürzel »Bkb«, ist ein staksiges Häuschen mit Walmdach und Schornstein. Es steht in dieser Form seit bald neunzig Jahren, direkt an den Gleisen. Die Fassade sieht aus wie ein altes Gesicht, lang und ein bisschen traurig. Das Dach ist ein Mosaik aus dunklen und hellen Ziegeln.

Man könnte dieses Haus im Vorbeigehen für verlassen halten, beinah für eine Ruine. Aber es ist der Arbeitsplatz von Max Melzow.

Er ist um drei Uhr morgens zu Hause in Brandenburg losgefahren, noch in der Dunkelheit, sein Dienst beginnt um 4 Uhr. Melzow muss heute, wie jeden Tag, für mehr Pünktlichkeit kämpfen und gegen die Monotonie. Er ist Fahrdienstleiter bei der Deutschen Bahn, und man tritt ihm nicht zu nahe, wenn man seinen Job als gelegentlich eintönig beschreibt.

Für die nächsten acht Stunden ist Melzow Herr über ein paar Signale, Weichen, ein gutes Dutzend Kilometer Gleis. Er steht im Stellwerk Blankenburg und kontrolliert die Streckenabschnitte 6002 und 6005. Das sind 0,04 Promille der

Bahnschienen Deutschlands. Seine Arbeitszeit verbringt er auf wenigen Quadratmetern, zwischen Schreibtisch und Stellpult. Drücken, drehen, sprechen, schreiben, das ist sein Job.

Er tritt an einen Tisch, mit Blick über die Gleise, und dreht an einem Hebel. Irgendwo da draußen in der Morgensonne springt ein Signal auf Grün. Durch die staubigen Scheiben des Stellwerks hört er das Summen des anfahrenden Zuges, das Tackern des Nadeldruckers. Melzow greift zum Hörer eines Telefons, dessen Tasten mal weiß gewesen sein müssen.

»Mahlzeit, hier Blankenburg, 8051 ist abgefahren«, sagt er. »Joo, tschüß«.

Melzow trägt das Geschehene mit sorgfältiger Handschrift in einer Liste ein: Annahme, gemeldete Abfahrt, Abfahrt. Würde Melzow noch eine Uniform tragen, könnte man ihn für einen Darsteller in einem historischen Schauspiel halten: Weichen umstellen wie vor 100 Jahren.

Doch er ist kein Darsteller, sondern einer von Tausenden Fahrdienstleitern, die in diesem Land Stellwerke bedienen, wie man es so ähnlich schon in der Kaiserzeit tat, mit den gleichen Handgriffen und Kommandos. Mit Listen, in die man Abfahrtszeiten einträgt. Melzow ist ein König mit einem winzigen Reich. Sein Territorium endet an der nächsten S-Bahn-Station, weiter reichen die morschen Kabel nicht.

Kämpfer gegen die Unordnung

Das älteste Stellwerk, das in Deutschland in Betrieb ist, steht in Lübbecke in Westfalen, es wurde am 1. Januar 1899 eingeweiht. Deutschland, das Land der einstürzenden Brücken und bröckelnden Straßen, hat mit die ältesten Stellwerke in Europa. Für eine Modernisierung hätte man früher mehr Geld investieren müssen, was man nicht wollte. In Wuppertal, Cottbus und Magdeburg betreibt die Deutsche Bahn Lagerhallen, die Ersatzteile vorrätig halten für eine Technik aus dem vorletzten Jahrhundert.

Das Stellwerk Blankenburg ist fast viermal so alt wie Fahrdienstleiter Melzow. Eingerichtet wurde es im Nationalsozialismus, ein Jahr vor dem Krieg, 1938. In Hitlers Kriegsmaschinerie halfen Melzows Vorgänger beim Transport langer

Rüstungszüge über den Berliner Außenring nach Osten, an die Front. Nach dem Krieg koordinierten sie den Reisezugverkehr der DDR, einer sozialistischen Diktatur, an die Ostsee. Jetzt steuert Melzow Berliner S-Bahnen.

In einem Unternehmen, das Chaos hervorbringt, Verspätungen und Zugausfälle, sind es Frauen und Männer wie Melzow, die gegen die Unordnung kämpfen. Es ist, als müsste er mit einem Eimer ein Hochwasser eindämmen. Melzow ist Teil eines Ameisenstaats, der die Deutsche Bahn trägt, eines der meistgehassten Unternehmen des Landes.

Der Staat ist marode, aber die Ameisen sind fleißig. Sie tragen den Konzern auf ihrem Rücken.

Melzow arbeitet allein vor sich hin. Er darf in den Momenten, in denen nichts geschieht im Stellwerk Blankenburg, in Momenten der Stille, nichts lesen, nicht auf sein Handy schauen, keine Musik hören. Er darf höchstens mal, für ein bisschen Abwechslung, in den Fahrdienstvorschriften blättern.

Wenn er seinen Job gewissenhaft erledigt, bekommt es kaum jemand mit. Wenn er aber Fehler macht, dann können im schlimmsten Fall Menschen sterben. Er weiß, was vor neun Jahren bei Bad Aibling geschah, in Oberbayern.

An einem Februartag lenkte sich ein Fahrdienstleiter mit seinem Handy von der Monotonie ab, er spielte »Dungeon Hunter 5«, ein Fantasy-Rollenspiel. Er vergaß, dass er zwei Zügen gleichzeitig freie Fahrt erteilt hatte, für dasselbe Gleis. Sie kollidierten frontal, 12 Menschen starben. Ein Gericht verurteilte den Fahrdienstleiter wegen fahrlässiger Tötung sowie fahrlässiger Körperverletzung zu dreieinhalb Jahren Haft.

Mit digitalisierten Stellwerken, in einem Land also, das in der Gegenwart angekommen ist, wäre so ein Unfall weniger wahrscheinlich.

Auch in Blankenburg gibt es Schichten, die sich ziehen wie ein Kaugummi. Es sind einsame Tage über den Gleisen. Um kurz nach sechs Uhr schickt Max Melzow eine S-Bahn der Linie zwei zurück in die Stadt.

Die Logik der Eisenbahn

Irgendwo ist dieses Land auf dem Weg in die Zukunft gestolpert.

In den Neunzigern glaubten die DB-Manager, man könne die Gegenwart überspringen und mit Hochgeschwindigkeit Richtung Zukunft rasen. Aus der trägen Beamtenbahn sollte ein modernes Dienstleistungsunternehmen werden, ein global agierender Mobilitäts- und Logistikkonzern. Die deutschen Schienen, Bahnhöfe und Werkstätten wurden zum lästigen Anhängsel. Zu infrastrukturellem Ballast.

Man wollte in die Welt hinaus, expandieren, war nun für Busse auf Malta zuständig, für Logistikterminals in Australien, für eine Güterbahn in Uruguay, eine Touristenbahn durch den Dschungel Mexikos. Und zu Hause bröckelten die Stellwerke. Es war wie so oft in diesem Land: Das Selbstbewusstsein war Weltklasse, die Substanz drittklassig.

Auf der Rückseite des Pults, an dem Melzow steht, hängt eine Todesanzeige. »Mit Wut und Trauer nehmen wir Abschied von unserer geliebten S-Bahn«, heißt es dort, »sie überstand zwei Weltkriege und die Teilung der Hauptstadt. Doch dann wurde sie Opfer von Schlamperei und Profitgier, Manager-Versagen und Unfähigkeit von Politikern in Land und Bund.«

Das Papier der Anzeige wellt sich, sie stammt aus dem Jahr 2011. In den Vorjahren wollte der Bahn-Konzern mit der Berliner S-Bahn Gewinne machen. Züge wurden nicht mehr ausreichend gewartet, Werkstätten geschlossen, Personal abgebaut. Über mehrere Monate brach das S-Bahn-Netz der Hauptstadt zusammen.

Der damals verantwortliche und deshalb entlassene Geschäftsführer ist, nach einem Intermezzo in Kenia und bei einem privaten Bahnunternehmen, wieder Manager im Konzern. Er soll sich um die marode Infrastruktur kümmern. Ausgerechnet. Verkehrte Welt, dachte man im Ameisenstaat, bei den fleißigen Arbeitern der Pünktlichkeit. Doch Karrieren wie die von Tobias Heinemann gibt es viele im Konzern.

Während sich Männer wie Melzow keine Fehler erlauben dürfen, ist die Bahn an der Spitze geduldig. Führungskräfte mit Erfahrung sind in dieser Branche selten.

Und so folgen Aufstiege bei der Bahn, diesem global agierenden Konzern, der von Juristen und Ökonomen kommandiert wird, nicht der strengen Logik der Eisenbahn.

Diese Logik kennt eigentlich keine Experimente. Sie kennt die Werte Verlässlichkeit und Pünktlichkeit. Werte, die unbedingt anzustreben sind. Das ist das Ethos der Eisenbahner.

Kurz nach halb sieben rollt vor Melzows Augen die S26 ein. Sie endet in Blankenburg, ändert ihre Richtung, fährt dann wieder in die Stadt zurück. »Kopf machen« nennt Melzow dieses Manöver. Es darf nur wenige Minuten dauern. Auf dem Spurplan vor ihm blinken und leuchten die Striche. Die S-Bahn schiebt sich aus dem Bahnhof. Alles läuft, wie es soll.

Pendler drängen auf den Bahnsteig, der Fahrplan wird dichter. Melzow drückt, Melzow dreht, Melzow schreibt. An der Wand räkelt sich eine Cindy Crawford auf der Doppelseite einer Illustrierten, Erscheinungsjahr 1991. Daneben hängen alte Dienstanweisungen. »Achtung Eisenbahner! Betriebssicherheit liegt in Deiner Hand!« Und ein Zutrittsverbot in Frakturschrift und mit Flügelrad, dem Symbol der Eisenbahn.

Kleine Schritte in die Zukunft

Als Melzow Abitur machte und es Sommer war in Brandenburg, wusste er nicht, was er machen sollte. Also setzte er sich vor den Rechner und öffnete das Stellenportal der Bahn, ein Tipp seiner Eltern. Er wollte mal schauen, was er so findet. Vielleicht Lokführer, im Fernverkehr? Er könnte ganz vorn sitzen im ICE.

Das aber hätte bedeutet, seine Heimat Joachimsthal zu verlassen, seine Freunde, seine Familie. Das wollte er nicht. Also entschied er sich dafür, Fahrdienstleiter zu werden. Er lernte einen Beruf, den die Marketingleute bei der Bahn heute lieber »Zugverkehrssteuerer« nennen, der Verständlichkeit wegen.

Nach drei Jahren Ausbildung begann Melzow im Februar 2023 im Stellwerk Blankenburg. Der Bahn war dort gerade das Personal ausgegangen. Seit jenen Wintertagen beginnen Melzows Schichten auf den knarzenden Trittstufen der Linoleumtreppe, die hinaufführt ins Stellwerk. Seine Kollegen heißen Stahl,

Lehnert, Frühauf, Rogawksi. Er sieht sie meist nur bei der Schichtübergabe. Die meisten stehen kurz vor der Rente.

Im Sommer soll das Stellwerk Blankenburg digitalisiert werden. Es ist dann unbemannt und kann von einer Zentrale angesteuert werden.

Es sind kleine Schritte in die Zukunft. Wenn es denn klappt.

Bei der Bahn rechneten sie damit, das Stellwerk Blankenburg nur sechzig Jahre zu betreiben, höchstens. Das ist die Zeitspanne, in der sich sein Betrieb wirtschaftlich lohnt. Wenn hier bald die Lichter ausgehen, wird es fast 90 Jahre in Betrieb gewesen sein.

Melzow weiß noch nicht, wohin es für ihn geht. Er könnte zu einem alten Stellwerk versetzt werden, außerhalb Berlins. Aber wahrscheinlicher ist, dass er einen Schritt Richtung Zukunft machen wird, vielleicht nach Berlin-Pankow.

Dort sitzen in einem silbergrauen Bau aus Stahl und Glas Männer hinter halbrunden Bildschirmwänden. Sie arbeiten in einem Großraumbüro, den man auch Situation Room nennen könnte, »Lageraum«, wie in einem Krisenzentrum nach einer Naturkatastrophe. Wobei bei der Bahn auch in der Krise nur leise gemurmelt wird: »Jo, Geike hier, der 18660 hat Probleme mit einer Tür«.

Drei Telefone, zehn Bildschirme

Die Stimme gehört zu Steffen Geike, 60 Jahre alt. Er ist baumgroß, trägt einen akkuraten Schnurrbart. Die Computermaus verschwindet unter seiner Hand, die groß ist wie ein Kuchenteller. Er redet mit gedämpfter Stimme, als hinge die Ordnung auf den Bildschirmen davon ab, dass er die Ruhe behält.

Geike ist in diesem abgedunkelten Raum in der Zukunft angekommen. Der Unterschied zur Kaiserzeit ist hier deutlicher zu sehen als im Stellwerk Blankenburg. Aber Geike überwacht auf seinem Bildschirm die Konsequenzen einer alten Infrastruktur, die kleinen und großen Ärgernisse.

Mit drei Telefonen und zehn Bildschirmen versucht Geike das Bahnchaos in Nordostdeutschland in den Griff zu bekommen. Wenn in München eine Böschung brennt, das Zugpersonal von ICE 932 eine Arbeitsschutzpause

braucht oder in Ludwigsfelde mal wieder ein Güterzug liegen geblieben ist, wird das schnell zu seinem Problem.

Steffen Geike steuert den Bahnverkehr zwischen Leipzig, Rostock und Berlin. Er selbst spricht von »disponieren«. Er ist ein stiller Dirigent, der seine Musiker, Dutzende Fahrdienstleiter wie Melzow, davon abhalten muss, durcheinanderzuspielen.

Bei Geike gibt es keine tickende Uhr, keinen tackernden Nadeldrucker. Sondern bloß einen waagrechten grünen Strich auf einem Monitor mit farbigen Linien, Nummern und Punkten, die kreuz und quer über den Bildschirm laufen und von Weitem wie Farbspritzer aussehen, wie abstrakte Kunst.

Die grüne Linie markiert die Gegenwart, alles darunter ist Zukunft. Geike interessiert nur die Zukunft.

»In der Regel versuche ich drei Stunden vorauszuplanen«, sagt er. Er muss möglichst genau vorhersehen, welche Probleme ein verspäteter ICE auf der Fahrt von Leipzig in den Berliner Hauptbahnhof verursachen könnte. Und er muss wissen, wie er diese Probleme, zusammen mit den Fahrdienstleitern in den Stellwerken, beheben könnte.

Seit dem frühen Morgen verharrt er an seinem Arbeitsplatz, nicht einmal eine Kaffeetasse steht auf seinem Schreibtisch. Er hat sich einen Obstsalat mitgebracht, der steht in einer Tupperdose vor ihm, unberührt.

Natürlich gibt es klare Vorgaben, Leitlinien und Regeln, nach denen Geike das Chaos dirigiert. Doch an diesem Tag hilft wohl eher das Bauchgefühl. Und der Glaube an eine Parole, die über seinem Schreibtisch hängt, auf einem alten Plakat: »Eisenbahner! Duldet keine Abweichung. Erzwingt die unbedingte Pünktlichkeit!«

Ein Mantra aus besseren Tagen. Einer Zeit, in der die Eisenbahn als zuverlässiges Verkehrsmittel galt. Als man die Uhr nach ihr stellen konnte. Nach dem Zweiten Weltkrieg war es den Eisenbahnern in Ost und West schnell gelungen, die zerstörte Bahn wieder aufzubauen. In beiden Landesteilen

entstanden träge, aber verlässliche Staatsbahnen, die ein Ziel hatten: Personen und Güter von A nach B zu bringen.

Sie taten dies nicht besonders effizient, aber zuverlässig. Karrieren bei der Bahn verliefen zäh. Wer leiten wollte, musste unten anfangen: im Betriebsdienst. Hin und wieder war selbst die Deutsche Bundesbahn innovativ.

Ihre Eisenbahner erfanden den Interregio, der Tourismusregionen mit Städten verband. Oder den ICE, der als Hochgeschwindigkeitszug Deutschlands Metropolen näher zusammenrücken ließ. Trotzdem war die Bahn besonders den Bundesregierungen Westdeutschlands, die sich lieber um die Autos kümmerten, zu teuer.

Wanderdünen und Arbeitsschutzpausen

Bundeswehr oder Bundesbahn, soll der spätere Kanzler Helmut Schmidt als Finanzminister entschieden haben, beides könne man sich nicht leisten. Sein Nachfolger im Kanzleramt, Helmut Kohl, entwickelte diesen Gedanken weiter. Er machte aus den behördenähnlichen Staatsbahnen der sozialistischen DDR und der alten Bundesrepublik eine Aktiengesellschaft: die Deutsche Bahn AG. Er übersah, wie so viele vor ihm, die bröckelnden Stellwerke.

14.05 Uhr, ein eiliger Anruf im Situation Room in Pankow. »Jooo, Geike hier.« Pause. »Jaaa, der ist ordentlich angespätet.« Pause, ein Klick mit der Maus. »Aha.« Pause. »Verminderte Antriebsleistung. Oje.« Pause.

Es geht um den ICE 1601, ein Problemfall. Er ist gerade auf dem Weg von Hamburg nach München. Irgendwas stimmt nicht mit den Fahrmotoren. Der Zug kann nicht mit voller Leistung fahren. Etwas, das bei Zügen dieses Typs immer wieder passiert. Die Bahn hat es nie wirklich beheben können. Bei der Bahn nennt man diesen Zug »Wanderdüne«.

Seine Anschaffung stammt aus einer Zeit, in der die Bahn zwischen den Städten schneller werden wollte, mit Zügen, die sich wie Motorradfahrer in die Kurve legen. Die Motoren der Züge sind für den dichten Fahrplan eigentlich zu schwach. Auch die Neigetechnik hat sich nicht bewährt, kommt nur noch auf

sehr wenigen Strecken zum Einsatz. Die Wanderdüne: eine Fehlinvestition aus den Neunzigern. Es war das Jahrzehnt der falschen Entscheidungen.

Die Fahrt von Hamburg nach Berlin zieht sich, und das könnte den Bahnbetrieb in Berlin einen ganzen Nachmittag lang stören. Der Zug aus Hamburg sollte im Tiefbahnhof an einen anderen ICE aus dem Ostseebad Binz gekoppelt werden, damit beide Züge zusammen nach München fahren. Das soll Kosten sparen, Personal und Platz auf der begehrten Schnellfahrstrecke nach München. In der Theorie ist das eine gute Idee. In der Praxis aber geht das Manöver oft schief, so auch dieses Mal.

Der Zugteil aus Hamburg ist kaputt und muss in die Werkstatt. Der Zugteil von der Ostsee steht zwar unten im Tiefbahnhof. Das Personal, das ihn nach München hätte bringen sollen, steckt noch im ICE 932 aus Saarbrücken fest. Auch der ist, zu Geikes Ärger, »angespätet«. Das Personal muss erst mal eine Arbeitsschutzpause von einer halben Stunde einlegen, selbst wenn der Zug nach München schon längst im Tiefbahnhof wartet und ein Gleis belegt. Im ICE-Instandhaltungswerk Rummelsburg lässt sich kein passender Ersatzzug für den Zugteil aus Hamburg finden.

Zum ersten Mal an diesem Tag ist Geike Frust anzumerken. »Wie soll den ditt funktionieren?«, fragt er in die Stille des Situation Room.

Geike arbeitet seit über vierzig Jahren bei der Bahn. Er kennt die Zeit, als die Bahn in einer sozialistischen Diktatur gut funktionierte. In der DDR war die Bahn zwar langsam. Weil aber weniger Menschen als heute ein Auto hatten, waren viele Werktätige auf sie angewiesen. Die Bahn musste funktionieren, zu jeder Jahreszeit.

Steffen Geike ist in Rheinsberg aufgewachsen, in der Ostprignitz. Als er Anfang der Achtzigerjahre mit der Schule fertig war, stand er vor der Frage, ob er lieber eine Ausbildung in einem Atomkraftwerk macht, einer Tablettenfabrik oder in der Keramikindustrie.

Der Staat brauchte Personal für die Bahn, also entschied sich Geike für eine Ausbildung zum »Facharbeiter für Eisenbahntransporttechnik«. Wie vieles in der

DDR war auch die Bahn halbmilitärisch organisiert. Geike trug eine dunkelblaue Uniform.

Den Westen kannte er nur vom Kursbuch der Bundesbahn. In seiner Ausbildung durfte er es hin und wieder unter Aufsicht aus dem Schrank holen. Etwa, wenn Rentner in den Westen fahren wollten.

»Auskunftserteilung, mehr war nicht erlaubt«, sagt er. »Man konnte nicht mal in einer ruhigen Minute schauen, wo dieses Essen genau liegt.«

Geike machte schnell Karriere. 1982 wurde er Fahrdienstleiter in Neustrelitz. Den Tag des Mauerfalls verschlief Geike, er hatte am nächsten Tag Frühdienst.

Von da an wurde vieles anders in seinem Eisenbahnerleben. Der militärische Ton am Arbeitsplatz wurde weicher. Statt in Uniform konnte er mit dem Hemd zur Arbeit fahren. Die Abweichung, sie wurde immer öfter geduldet. Es gab keine unbedingte Pünktlichkeit mehr.

Geike richtet seinen scharfen Blick auf den Monitor. In den Gläsern seiner Brille spiegeln sich Striche und Punkte, die für Züge stehen, die nicht so fahren, wie sie eigentlich sollten. Ärgert ihn etwas, hebt er kurz die Augenbrauen.

Eine Etage unter ihm, in Konferenzraum A-0-0-20, sitzt die Schleusenwärterin der Zukunft, Jutta Käching. An der Tür hängt ein Plakat mit einem Filzstift-Schriftzug, »Ausbildung zum Fahrdienstleiter – herzlich Willkommen«.

Darunter hat jemand einen ICE und eine Dampflok gemalt, die zwei Wägelchen zieht. Besser kann man die Deutsche Bahn kaum illustrieren, das Weltunternehmen mit Stellwerken aus der Kaiserzeit.

Käching ist 66 Jahre alt, hat kurze Haare und trägt ein gestreiftes T-Shirt. Sie spricht breites Berlinerisch und sagt »Jo!« wenn sie einverstanden ist. Vor ihr sitzen Quereinsteiger, die vorher in der Gastronomie gearbeitet haben, bei Sicherheitsdiensten, der Telefongesellschaft. Sie schlagen Leitzordner auf, die Fahrdienstvorschriften. Jene Zeilen, in denen Melzow manchmal liest, für ein bisschen Abwechslung.

Über Jahre hat die Bahn Personal abgebaut, Betriebsstellen geschlossen, zu wenig neue Mitarbeiter eingestellt. Die Misere des Unternehmens, täglich zu erleben bei Fahrten durchs Land, schreckt Bewerber ab. Hier sitzen die, die trotzdem zur Bahn wollen.

Heute soll es ums Rangieren gehen. Vorschrift 408.4801A01: »Züge sind auf die freie Strecke übergehende oder innerhalb eines Bahnhofs nach einem Fahrplan verkehrende einzeln fahrende Triebfahrzeuge oder Einheiten …«.

Käching lässt ihre Schüler Satz für Satz aus dem Regelwerk vorlesen, ein bisschen wie vor 150 Jahren. Später werden sie die Definitionen seitenweise mit roten Kugelschreibern abschreiben, in ihrem Ordner abheften. Kächings Blick entgeht nichts.

Sie hat Generationen von Fahrdienstleitern ausgebildet, saß selbst lange auf dem Stellwerk und kennt die Tücken des Berufs.

Käching würde ihre Schüler gern in die Zukunft führen, aber sie muss ihnen Einblick geben in eine Technik, die aus der Kaiserzeit stammt. Ihre Schüler üben an mechanischen Stellwerken, mit Kelle und Hebeln. Im Nebenraum ist zu Trainingszwecken eine Modelleisenbahn aufgebaut.

Melzow kämpft weiter gegen die Monotonie. Täglich um sieben werden im Stellwerk Blankenburg alle Uhren kontrolliert. Jeden Donnerstag kommt die Reinigungskraft.

Geike behält im Situation Room in Pankow die Kontrolle. Er lebt in Berlin-Lichtenberg, direkt neben den Gleisen. Wenn er freihat, schaut er aus dem Fenster oder liest Eisenbahnzeitungen. »Ganz abschütteln kann man es nicht«, sagt er.

Käching will die Fahrdienstleiter der nächsten Generation ausbilden, aber bald wird sie in Rente gehen. Verspätet, versteht sich.