



Der Autor beim Seminar in Ochsenhausen.
Foto: Luisa Luem im Juli 2019

Zug um Zug Stuttgart erfahren – eine Reise durch die Nacht

Dichtes Schneegestöber wütet vor den Toren des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Für einen Januarnachmittag eigentlich nichts Ungewöhnliches, und doch ziehen sich die Passanten, die mit der Rolltreppe aus der Klettpassage zurück an die Oberfläche kommen, nur widerwillig die Kapuze über. Im Gebäude gegenüber, Arnulf-Klett-Platz 3, lässt man sich davon nicht beeindrucken. Ein Mann und eine Frau sitzen auf Hochstühlen an einem schmalen Tisch, ein anderer auf einem Sessel. Sie blicken durch das Fenster im dritten Stock hinab auf die Lautenschlagerstraße. „Da hatten wir schon schlimmeres Wetter“, meint der Sesselhocker. „Vor ein paar Jahren bin ich gerade noch nach Heidelberg und zurückgekommen, direkt danach ham’ se die Strecke zugemacht“, erzählt er. Er, das ist Daniel Staffel, kräftig gebaut, mit ordentlich rasiertem Bart und freundlichen Gesichtszüge, 39 Jahre alt. Es ist kurz vor drei Uhr in der Einsatzzentrale der S-Bahn-Stuttgart. Fünf Leute bevölkern den Aufenthaltsraum, einer auf dem Sofa, die anderen auf den Stühlen und Sesseln. Auf dem Fernseher flimmert RTL, in regelmäßigen Abständen kommen Menschen in den Raum, um sich an der Kaffeebar mit Koffein oder am Snackautomaten mit einem Imbiss einzudecken.

Punkt 15 Uhr, Schichtbeginn. Trotzdem saß Staffel schon eine halbe Stunde hier. „Wenn ich daheim fertig bin, kann ich ja auch einfach schon früher kommen“, meint er, erhebt sich von seinem Sessel und geht in Richtung Tür. Ein langer Korridor durchzieht die Einsatzzentrale, zwei davon besitzt die S-Bahn-Stuttgart insgesamt. Rechts zweigen vereinzelt Türen ab, links verziert ein stilisierter, überdimensionierter Netzplan die sonst weiße Wand. Er nimmt die Treppe ins Erdgeschoss, der Aufzug war vollbesetzt. Gestern hatte er die gleiche Schicht, das Wochenende aber hat er frei. Durch die schwere Tür tritt er auf den Arnulf-Klett-Platz und in das Winterwetter. Routiniert steuert Staffel die Rolltreppe an, die ihre Passagiere das Schneegestöber und das Tageslicht hinter sich lassen lässt. Seit vier Jahren ist er jetzt dabei, davor war er seit 1999 bei DB Regio in Stuttgart angestellt. Mit der Rolltreppe geht es weiter, zielgerichtet runter zur S-Bahn. Nach einigen Minuten hat er schließlich den Bahnsteig erreicht und sich unter die Fahrgäste gemischt. „Fahrgastfahrt“ nennt sich das, was jetzt ansteht, bahnsprachlich – man fährt also als Fahrgast dorthin, wo man gebraucht wird. „Ist oft so, dass eine Schicht so beginnt“, erzählt Staffel. Einige Studenten in gelben Warnwesten verteilen die Fahrgäste am Gleis. Die „S-Bahn-Helfer“ sollen damit die Ein- und Ausstiegszeit der Fahrgäste verringern und damit auch die Haltezeit der Züge. „Wenn die Türen schließen, stellen sie sich davor, damit die auch wirklich zugehen. Man hat ja schon eine Menge Unsinn ausprobiert, aber man muss sagen, die bringen echt was“, stellt Staffel fest. Und die Zahlen sprechen für sich: So wurden die Haltezeitüberschreitungen der Züge seit Beginn 2013 um ganze 20 Prozent reduziert. Unterdessen kommt am Bahnsteig Bewegung in die Menge, die S4 nach Backnang fährt ein. Staffel weiß, wo er stehen muss, denn die letzte Doppeltür kommt genau vor ihm zum Stehen. Eingestiegen und durch die Glastür nach rechts; in der ersten Klasse, direkt hinter der Fahrerkabine, lässt er sich nieder. Der Zug setzt sich langsam in Bewegung, durch das Fenster wird die Außenwelt immer schneller, bis die S4 schließlich ins Dunkel eintaucht. Einige Minuten später wird die Glastür geöffnet, ein weiterer Lokführer stößt hinzu. Für ihn geht es allerdings nicht in den Arbeitstag, sondern in den Feierabend. Geplauder, während die Stimmen gegen die Kindergartengruppe im anderen Abteil ankämpfen. Am Nordbahnhof schließlich steigt der Kollege aus. Je weiter der Zug die Peripherie verlässt, desto stärker leert er sich. In Ludwigsburg sind die Stehplätze schließlich vollständig aufgegeben, die Landschaft wird dörflicher. Der Zug schiebt sich weiter durch die weiße Landschaft, die

meisten Pendler verteilen sich bei den folgenden Halten auf die Ortschaften. Schließlich überquert die Bahn den Neckarviadukt kurz vor Marbach, Staffel richtet sich auf. „Gleich sind wir da“. Gute dreißig Minuten dauerte die Fahrt aus der Stuttgarter Innenstadt in die Schillerstadt, sieben Minuten hält der Zug dort. Während die Fahrgäste den hintersten Zugteil verlassen müssen, schließt er die Fahrerkabine auf. „Der hinterste Zugteil wird jetzt abgekoppelt“, erklärt er, „dann fahren nur noch zwei weiter nach Backnang“. Die Nebenverkehrszeit werde oft dazu genutzt, die Züge zu rangieren und sortieren und sie für die Hauptverkehrszeit zu ordnen. So können einzelne Wagen auch einfacher zur Reinigung oder in die Werkstatt gebracht werden. Nachdem er sich im Lokführerstand eingerichtet hat, dreht er noch eine Kontrollrunde, man will schließlich keinen Fahrgast vergessen. Aber der Zug ist leer, es kann abgekoppelt werden. Nur wenige Minuten braucht es dazu, pünktlich verlässt das vordere Zugpaar den Bahnhof und durch die Frontscheibe werden die Rücklichter in der Ferne immer kleiner, bis der Zug schließlich ganz verschwunden ist. Nun liegt nur noch das schneebedeckte Gleisfeld vor dem hintersten Wagen, rechts und links eingerahmt von den Bahnsteigen. Das Signal ist noch rot, auf dem Bahnsteig stehen einige Fahrgäste. Schließlich springt das Signal um, langsam schiebt Staffel den Geschwindigkeitsknüppel nach vorne. Eine Weiche, der Zug rollt nach rechts, auf ein Abstellgleis. Bis zum Ende sind es gute dreihundert Meter. Hier schließlich öffnet Staffel das Seitenfenster und streckt den Kopf raus. „Da geht noch was“, murmelt er – Präzisionsarbeit. In Spitzenzeiten müssen schließlich ganze vier Züge hintereinander auf dieses Gleis passen. „Insgesamt können hier in Marbach zwölf Züge abgestellt werden, das ist auch oft ausgeschöpft“. Heute allerdings nicht, Staffels Zug ist der einzige. Bis Montagmorgen bleibt er hier stehen, dann geht es für ihn wieder zurück in den Einsatz. „Überprüft wird er vor der Abfahrt, nicht beim Abstellen“, erläutert Staffel. Schließlich schaltet er das System aus und fährt den Zug herunter. „Nur die Heizung bleibt an, sonst friert noch was ein“. Dann zieht er sich seine Warnweste über, steigt durch die Tür und springt von den kleinen Stufen herab in den Schnee. Zehn Zentimeter liegen heute, Schneeflocken tanzen vor dem Gesicht. „Da gab es schon deutlich schlimmere Tage“, meint er. „Wenn’s regnet sieht man schon von oben, dass man keine Lust hat, in die Pfütze zu springen. Aber letztendlich muss man trotzdem durch“. Mit einem schwungvollen Griff zieht er die Fahrtür von außen wieder hinter sich zu und stapft entlang des Zuges, um ihn augenscheinlich zu überprüfen. 70 Meter misst einer dieser

Züge, bis zu drei können hintereinander gekoppelt werden. Dreihundert Meter später hat Staffel endlich wieder festen Grund unter den Füßen, der Bahnsteig. Unter dem Schutz des Überdachs geht es weiter in Richtung Bahnhofsgebäude. An einer unscheinbaren Tür zückt Staffel seinen Schlüssel und hält ihn vor das Schloss. Ein kurzes Summen, die Tür kann geöffnet werden. Durch das Treppenhaus in Holzoptik geht es ins Obergeschoss. „S-Bahn-Stuttgart, Sozialraum“ steht auf einem Schild an der Wand. „Solche Sozialräume gibt es überall, wo jemand Pause machen muss“, erzählt er und tritt ein. Ein kleiner Flur, ein Bild an der Wand. Links geht es ins Schlafzimmer mit Bett, Tisch, Stuhl und einer Lampe. „Da kann man spät in der Nacht ein oder zwei Stunden schlafen“. Die erste Tür rechts führt zur Toilette, die zweite in einen kleinen Aufenthaltsraum. Ledersessel, Tisch, Garderobe und Kaffeeautomat, zweckmäßig eingerichtet. Eine Stehlampe wie die am Hauptbahnhof erhellt den Raum, der dicke Vorhang vor den Fenstern versperrt den Blick auf den Bahnsteig. Staffel zückt sein Tablet, er betrachtet seinen Dienstplan. „Jeder Lokführer bekommt so eins“, unterwegs nutzt er dazu aber das Smartphone. Fünf bis sechs Wochen gibt es die Schichtpläne im Voraus, meistens seien die Schichten aber ähnlich aufgebaut. Heute wird es eine gute Stunde dauern, bis der nächste Zug zum Rangieren kommt.

45 Minuten später. Langsam packt Staffel seine Sachen zusammen, der nächste Zug kommt in zwölf Minuten. „Da heißt's wieder abkoppeln und abstellen“. Über den Flur geht es zurück ins Treppenhaus, die knirschenden Treppenstufen bringen ihn der Kälte wieder ein Stück näher. Draußen dämmert es mittlerweile, ein eisiger Wind weht auf dem Bahnsteig um die Ohren. Einige Fahrgäste warten bereits. Fünf Minuten vergehen, der Gegenzug aus Backnang fährt auf Gleis 2 ein. Von der S4 aus der Schwabstraße aber ist noch nichts zu sehen. Verspätung. Die S-Bahn auf dem gegenüberliegenden Gleis setzt sich in Bewegung. Normalerweise warte sie hier, bis der Zug aus Stuttgart kommt, sagt Staffel. Schließlich gleitet in einiger Entfernung doch noch der Zug aus Stuttgart um die Biegung. Staffel setzt sich in Bewegung, dem einfahrenden Zug auf dem Bahnsteig entgegen. Im letzten Zugteil steigt er wieder ein, öffnet die Tür zum Lokführerhaus und fährt das System hoch. Ein kurzer Rundgang durch den Zug, ein Mann hat vergessen auszusteigen, dann ist er zurück im Führerstand. Und wieder beginnt das Rangiermanöver von vorne: Systeme prüfen, abkuppeln, warten. Dann: Grün, Freie Fahrt. Es geht einmal quer über das Gleisfeld, Abstellglas 104. Doch noch ist der Zug nicht an

seiner endgültigen Position, erstmal heißt es das Führerhaus wechseln. Also geht es einmal quer durch den leergefegten Zug. Auf der anderen Seite angekommen, setzt sich Staffel in den Lokführerstand und fährt den Triebzug bis auf ein Stumpfgleis am Bahnsteig, Gleis 3. „Nochmal hochgehen lohnt sich jetzt nicht, in zwanzig Minuten kommt der nächste Zug“, sagt er. Eine Frau klopft an das Schiebefenster, Staffel öffnet etwas überrascht. „Ist das hier der Zug nach Backnang?“, fragt sie sichtlich verunsichert. „Da müssen Sie auf den anderen Bahnsteig“, erwidert Staffel freundlich. Er versteht sie, wenn Baustelle sei, würden sie schon mal von hier fahren. Trotz dem weitläufigen Streckennetz mit 7 S-Bahn-Linien auf 115 Streckenkilometern kennt er die S4 gut. Eine Lieblingslinie hat er nicht. „Die S6 ist aber am entspanntesten“, stellt er fest. Grundsätzlich gelte das aber für alle der „Nordlinien“, also S4, S5, S6 und S60, die seien relativ ruhig. Während er wartet ist es draußen dunkel geworden, der Führerstand wird mittlerweile nur noch von den bunten Monitoren in dumpfes Licht getaucht. Er drückt einige Knöpfe und zieht schließlich den Schlüssel. Ein Klicken, im Zug gehen die Lichter aus. Schließlich verblassen auch die Bildschirme, nun scheint nur noch die Bahnsteigbeleuchtung in den Führerstand. Staffel öffnet die Fahrertür, steigt auf den grauen Bahnsteig, zieht die Tür hinter sich zu und schließt sie ab. „Der bleibt jetzt hier stehen“, ergänzt er, klopft zweimal gegen die Tür und nickt mit dem Kopf in Richtung Zug. Einige Minuten später steht er wieder auf der anderen Seite der Gleise. „Ein Zug muss heute noch abgekoppelt werden“. Gesagt, getan. Diesmal aber klebt ein gelber Notizzettel am Lokführerpult. „Ein Hauptschalter defekt“, heißt es schlicht. Da jeder Zug zwei hat, sei das nicht weiter dramatisch. „Bald muss der aber in die Werkstatt“, erklärt er. Deshalb wurde er auch hinten angekoppelt, das Rangieren fällt dadurch leichter. Nur für die Fahrgäste etwas ärgerlich: In den vorderen Abteilen ist deshalb auch die Heizung ausgefallen. Zehn Minuten später steht Staffel mit dem Zug auf einem Abstellgleis am Rande des Bahndamms. Er kennt die Gegend gut. „Neben an ist eine Rennstrecke“, erzählt er. „Da sollen bald auch Autos getestet werden“. Durch die regenbenetzte Frontscheibe des Führerstandes sieht man in der Ferne drei weiße Lichter näherkommen. „Der nimmt uns jetzt auf“. Der Zug kommt näher, man erkennt bereits den anderen Lokführer, bis sie sich schließlich einander in die Augen schauen können. Eine weitere Fahrgastfahrt steht Staffel jetzt bevor, es geht nach Bietigheim. „Dort fahr ich dann selbst Fahrgäste“. Während der Zug vom Abstellgleis zurück zum Bahnsteig fährt, bleibt er im Führerstand sitzen, hier funktioniert die Heizung noch. Der Zug setzt sich in Bewegung,

die Fahrt schreitet voran. Benningen, Freiberg, Favoritepark. Eigentlich heißt es jetzt Umsteigen in Ludwigsburg, Staffel überlegt es sich aber kurz davor anders. „In Bietigheim hätte ich eine halbe Stunde Pause, da gab es aber einen Wasserrohrbruch, jetzt steht da nur `n Dixi-Klo. Dann fahr ich doch lieber kurz nach Stuttgart“. Am Stuttgarter Hauptbahnhof steigt er aus und lässt den Zug hinter sich. Später wird er diesen Zug selbst fahren. Mit der Rolltreppe hoch in die Klett-Passage und weiter zum Arnulf-Klett-Platz, über den sich mittlerweile die Nacht gelegt hat. Schwere Schneeflocken fallen. Schnellen Schrittes geht er auf das Gebäude zu, das heruntergekommene, aber beleuchtete Treppenhaus wirkt ob des unfreundlichen Wetters einladend. Die Einsatzzentrale liegt jetzt verlassen da, das Licht im Aufenthaltsraum ist gedimmt. Es ist ruhig geworden. Zwei einsame Menschen sitzen auf dem Sofa, als Staffel den Raum betritt. Der Fernseher ist aus, unter den Fenstern liegt die Stadt friedlich da. Zehn Minuten, dann geht es schon wieder weiter für Staffel. Zurück in die Klett-Passage, zur S-Bahn. Dann, am Bahnsteig – ein kurzer Schreckmoment. „Haben wir jetzt den Zug verpasst oder was?“ Staffel blickt ungläubig den Fahrplananzeiger an, ein neuer. Ein kleines Schild am unteren Rahmen weist die Fahrgäste darauf hin, „Dieser Anzeiger ist im Testbetrieb“, steht da. Die S5 soll einfahren, zwei Wagen sind angezeigt. Staffel zückt sein Handy und geht den Dienstplan durch. „Ne, das müssen drei sein. Wir sind ja schließlich auch mit dreien gekommen“. Keinen Augenblick später die Erleichterung: Die S5 nach Bietigheim fährt ein, alle drei Wagen sind da. Er steigt ein, durchquert die Glastür zur ersten Klasse und setzt sich in den hinteren Lokführerstand. Ein Klappsitz und ein Drehstuhl bieten die einzigen Sitzmöglichkeiten. Der Zug setzt sich in Bewegung, Staffel sitzt rückwärts zur Fahrtrichtung. Langsam gleitet der Bahnsteig davon, schließlich ist der Zug ganz vom Tunnel verschluckt. Die Räder quietschen, die S-Bahn-Rampe ist erreicht. Zur linken die Betonwand des Tunnels, zur rechten trennen Pfeiler die Gleisbereiche voneinander. „Die sind aber nicht zum Stützen der Decke da“, erzählt Staffel. „Das hab ich neulich erfahren. Die drücken die Gleise nach unten“. Der Innenstadtunnel schwimme wortwörtlich im Grundwasser. „Reißt man da was ein, hebt uns der ganze Bahnhof ab. Deswegen muss saniert werden, ohne neu zu bauen, für Stuttgart 21.“. Mittlerweile hat die S5 den Tunnel hinter sich gelassen, die nächtliche Stadt gleitet durch die Heckscheibe vorbei. Nach einer guten halben Stunde schließlich erreicht die S-Bahn Bietigheim-Bissingen. Während die anderen Fahrgäste aussteigen, bleibt Staffel – das Zugende wurde jetzt zum Zuganfang.

„Wir können einfach sitzen bleiben, die Seite muss man ja jetzt nicht mehr wechseln“.

Pünktlich um 19:37 Uhr schiebt Staffel den Geschwindigkeitsregler nach vorne und der Zug verlässt Bietigheim-Bissingen. Es ist seine erste Fahrt heute mit Passagieren an Bord. Noch immer ist im letzten Wagen die Heizung defekt, den meisten Fahrgästen dürfte das aber nichts ausmachen. Staffel scherzt: „Bei -4° ist es trotzdem noch wärmer als draußen“ und liegt damit wohl richtig. Zwischen Bietigheim und Ludwigsburg ist die Strecke zwar viergleisig, wird aber zwischen Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr mitbenutzt. „Da entstehen dann gerne mal Verspätungen“. Heute aber ist die Strecke frei, draußen rauscht die Nacht vorbei. „Nächster Halt: Kornwestheim“, ertönt die automatische Ansage. Für einen kurzen Moment schaut Staffel verdutzt, von Kornwestheim ist der Zug noch weit entfernt. Einen kurzen Blick auf den Monitor, dann greift er zum Mikrofon. „Ich berichtige: Der nächste Halt Tamm. Ausstieg in Fahrtrichtung links“. Einige Menschen steigen ein – tatsächlich in Tamm-, ein paar andere verlassen den Wagen. Und ehe man sich versieht, ist die Bahn schon wieder in Bewegung. „Das FIS spinnt gerade ein bisschen“, stellt Staffel fest. FIS, das ist das Fahrgastinformationssystem. „Jetzt ist nur die Frage, warum“. Erst einmal ist für die automatisierte Ansage aber Pause, Asperg wird vom Lokführer höchstpersönlich durchgegeben. Nicht nur bei den Zugansagen, auch bei den Bahnhöfen kommt Nostalgie auf. Der Charme der 70er Jahre spiegelt sich wider, Betonoptik dominiert die Bahnhöfe auf der Strecke – Bauklötzchencharme. Die Bahnsteigüberdachungen sind in schlichtem grau gehalten, schützen von der linken bis zur rechten Bahnsteigkante die Wartenden vor Regen und Schnee. Dass von Asperg aus einst Juden mit der Bahn deportiert wurden, wissen die wenigsten. Nur noch eine steinerne Tafel am Eingang des Bahnhofes weist heute darauf hin. Doch im Zug ist von der düsteren Aura, die diesen Ort umgibt, nichts zu spüren. Ein Mann samt Hund kommt angerannt, Staffel wartet. Zwei Minuten ist er jetzt dem Zeitplan hinterher. „Die meisten Verspätungen entstehen beim Ein- und Aussteigen, leider ist das den meisten nicht bewusst“. Auf der Stammstrecke sei das besonders ärgerlich, schließlich fährt vom Hauptbahnhof jede 2,5te Minute eine S-Bahn in Richtung Innenstadt. „Außerorts ist das noch in Ordnung, aber in der Stadt kann man nur den Kopf schütteln“. Während Staffel erzählt, fährt der Zug auf Gleis 3 im Ludwigsburger Bahnhof ein. Vier Mitarbeiter der DB-Sicherheit steigen in den Zug, zu zweit stellen sie sich in die Nähe der Türen. „Abends ist schon mehr los“, erzählt Staffel. „Manchmal hat man einige Probleme mit Randalierern, besonders am Wochenende sind’s

aber die Betrunkenen. Die meisten Fahrgäste seien sich aber ihrer Verantwortung bewusst: „Nachts sind die schon aufmerksamer“. Einige Minuten später erreicht der Zug Kornwestheim, diesmal wirklich. Zwei junge Mädchen steigen hinzu und besetzen das Vierer-Abteil neben der Tür. Mit ihren blonden und braunen Haaren sehen sie unscheinbar aus, bis eine von ihnen nach einigen Minuten eine goldfarbene Sektflasche aus der Handtasche zieht. Einige Fahrgäste hinter ihnen verdrehen schon die Augen, noch aber bleibt der Verschluss zu. „Mach mal auf“, fordert die Blonde ihre Freundin auf, was diese auch tut – vergeblich. Drehen hilft nicht, Ziehen, ein Flaschenöffner, doch die Sektflasche bleibt verschlossen. „Du hast geschrieben, dass du nen Korkenzieher brauchst verdammt“, fährt die Blonde die andere an. „Dann müssen wir halt ein Messer reinstecken“, erwidert die andere. „Klingt nach einem guten Plan“, meint sie, funktioniert aber trotzdem nicht. Schließlich erfüllt der Flaschenöffner dann doch noch seinen Zweck, und plötzlich ist die Flasche offen. „Also des is scho Feiern, ge“, meint die Brünette. Wie zur Bestätigung führt die andere die Flasche an ihren Mund und nimmt einen kräftigen Schluck. Während die anderen Fahrgäste ihre Augen abwenden, werden die zwei von den gelb uniformierten Sicherheitsleuten nicht aus den Augen gelassen. In den linken Fenstern zieht unterdessen schon die Bundesstraße vorbei, hier nahe Zuffenhausen werden B10 und B27 zusammengeführt. „Stuttgarts größter Parkplatz“, wie der Abschnitt von Staffel genannt wird. Recht hat er, die Blechkolonne steht still, rote Bremslichter erhellen die Umgebung rund um die mintfarbene Lärmschutzwand. „Mit dem Auto fahr ich eigentlich eher selten zur Arbeit“, kommentiert Staffel, „nur, wenn ich spät abends noch weit heim muss“. Ansonsten hält sich der Lokführer an die Bahn – Berufsehre. Und schneller geht es auch, nach einer guten halben Stunde Fahrzeit soll die S5 schließlich das Herz des Stuttgarter Nahverkehrs erreichen. Kurz davor jedoch, auf der Rampe zum Tiefbahnhof, kommt ein Rucken in die Wagen, der Zug hält. Eine andere Bahn blockiert das Gleis, Verzögerungen beim Ein- und Aussteigen. Staffel blickt auf seinen Monitor. „Zwei Minuten sind wir gerade zu spät, geht noch“. Trotzdem ärgere er sich über jede Verspätung. „Meine eigene Arbeit messe ich an meiner Pünktlichkeit“. Die eigenen Fehler seien für ihn am schlimmsten. „Aber wenn man unnötig ausgebremst wird, ist das auch ärgerlich“. Plötzlich ein weiterer Ruck, in den Gesichtern der Fahrgäste zeichnet sich Erleichterung ab. Am Bahnsteig drückt Staffel den grünen Knopf, die zwölf Türen auf der linken Seite öffnen sich synchron. Fahrgäste versuchen, den Bahnsteig zu erreichen, während einige

Menschen entgegen der Richtung Ausgang strömende Masse drängeln. Erst aussteigen lassen, dann einsteigen – das ist eine der goldenen Regeln beim Fahren mit den Öffentlichen. Nicht nur die Pendler, die die Tür gerade noch mit Mühe und Not erreichen, auch die Fahrgäste, die schon in der Bahn sind, sind oft mitverantwortlich. Über die Lautsprecheranlage versucht Staffel dann des Öfteren, zu den Fahrgästen durchzudringen. „Es ist ein kleiner Schritt für einen Menschen, aber ein großer Schritt für unsere Pünktlichkeit“, auch solche Sätze bekommen seine Fahrgäste dann zu hören. Weiter geht es. Im Minutentakt klappert die S5 die folgenden Haltestellen im Innenstadttunnel ab, schließlich steht der Zug an der Endstation Schwabstraße. Die letzten Fahrgäste steigen aus, das Signal springt auf grün. Staffel setzt den Zug in Bewegung. Einige Meter hinter dem Bahnsteig, im Tunnel, zweigt ein Gleis nach rechts ab, für die Fahrgäste sonst nicht bemerkbar. Langsam steuert der Lokführer die Weiche an und die Bahn befährt ebenjenes Gleis, die sogenannte „Wendeschleife“. „Hier drehen die Nordlinien“, erklärt Staffel, „wenn sie die Richtung wechseln müssen“. Langsam steigt der Tunnel an, für eine kurze Zeit wird die Strecke zweigleisig. Dann verengt sie sich wieder. Aus der Frontscheibe ist nur der kalte, graue Tunnelquerschnitt zu sehen, es sind drei Grad minus. In langsamem Tempo ziehen die Neonröhren an der Seitenwand vorbei, ansonsten beleuchtet nur der dünne Lichtkegel des Fahrtlichts die Gleise vor dem Zug. In der Ferne zeichnet sich schon das Ende des Wendegleises ab. „Im Tunnel fahre ich nicht gerne“, erzählt Staffel. „Da ist man immer angespannt, muss sehr konzentriert sein“. Während er erzählt, fährt er den Zug wieder in den Bahnhof Schwabstraße, diesmal auf dem Gleis Richtung Hauptbahnhof. Die Seitenverkleidung des Bahnhofs ist in Gelb gehalten, durch die Frontscheibe sieht man am rechten Rand der ansonsten schwarzen Fläche ein kleines, buntes Lichtermeer. „Die Signale stehen hier dicht an dicht, da muss man ständig aufmerksam sein“. Die wichtigsten Signale etwa müssen vom Lokführer beim Vorbeifahren bestätigt werden, ansonsten droht die automatische Notbremsung. „Dafür gibt's ja noch die Vorsignale, die verraten einem schon, auf was man sich einzustellen hat“. Das Signal springt auf grün, pünktlich kann Staffel den Bahnsteig verlassen. Mittlerweile ist er zur S4 geworden, es geht nach Marbach am Neckar. „Manchmal fahren wir auch sieben Mal am Tag die gleiche Strecke, heute ist ein bisschen mehr Abwechslung drin“, scherzt er. In der Ferne ist schon die nächste Haltestelle, Feuersee, zu sehen. In blau ist die Station gehalten, angelehnt an den gleichnamigen, ehemaligen

Löschwasserteich in der Nähe des Bahnhofs. Langsam füllen sich die Plätze, es sind überwiegend Pendler. Wieder setzt sich der Zug in Bewegung, wieder hält er nach einigen Minuten an. Bahnhof Stadtmitte, grüne Seitenwände. Die Bahnhöfe auf der sogenannten „Stammstrecke“, dem Innenstadttunnel, liegen eng hintereinander. In der Mitte der Bahnsteige in allen Stationen dieser Strecke stehen markante, runde Pfeiler, lediglich die Seitenverkleidungen an den Wänden sind in unterschiedlichen Farben gehalten. Nachdem sich der Zug wieder in Bewegung gesetzt hat, kommen auch die Fahrgäste in Bewegung. „Nächster Halt: Hauptbahnhof“, tönt es auf Deutsch und Englisch. Schon bringen sich einige Pendler in Stellung für einen Sprint in Richtung Anschluss, während andere in aller Seelenruhe ihre sieben Sachen zusammenpacken.

Der Zug kommt zum Stehen, zentral öffnet Staffel die Türen, er mag es, den grünen Knopf zu drücken. Pendler, Touristen, Schüler, Heimkehrer strömen erst hinaus und dann hinein. „Jetzt gerade geht's noch“, meint Staffel mit einem Kopfnicken Richtung Bahnsteig, „zwischen Mitternacht und ein Uhr wird's dann nochmal voll, wenn die ganzen Minderjährigen wieder nach Hause müssen und die, die schon zu viel haben“. Spaß bereitet ihm sein Beruf aber alle Mal. „Ich kann mir nicht vorstellen, jeden Tag im Büro zu sitzen. Da brauche ich einfach die Abwechslung“. Einzig nervig sei, dass er jede halbe Minute mit dem Fuß auf ein Pedal unter dem Führerpult treten müsse. Hin und wieder meine seine Freundin zwar, er würde auch im Schlaf zucken, aber auch früher schon wippte er gerne mit den Beinen – Berufskrankheit. Die sogenannte Sicherheits-Fangschaltung, die alle 30 Sekunden betätigt werden muss, hält nicht nur seine Freundin, sondern auch den Lokführer selbst wach. Aber zumindest letzteres ist gut so, schon ein kleiner Sekundenschlaf kann schließlich große Auswirkungen haben. „Im Prinzip ist ein ICE auch nichts anderes als eine S-Bahn. Nur schneller“, scherzt er. Zu Scherzen ist er allerdings nicht immer aufgelegt. In letzter Zeit beobachte er die Entwicklungen kritisch. „Der Respekt von Menschen gegenüber Dienstleistungen sinkt ständig weiter“, sagt er. Das gelte nicht nur für Lokführer, auch Zugbegleiter und andere Berufsgruppen bekommen die zunehmende Kälte der Fahrgäste zu spüren. „Da ist man dann schon mal gerne der Prellbock für Menschen, die einen schlechten Tag hatten“. Hinzu komme, dass die Berufsgruppe der Lokführer von Politik und Medien schlechtgeredet werde. „Man kann nicht immer mehr Service bieten, ohne in die Infrastruktur zu investieren“, bringt er es auf den Punkt. In Stuttgart häufen sich gerade wegen fehlender Investitionen in neue

Leittechniken die Störungen. Doch eine Stellwerksstörung in Fellbach sollte am heutigen Abend die einzige Verkehrsmeldung bleiben. „Das kann aber auch schon mal ganz anders aussehen“, erinnert sich Lokführer Staffel. „Die Nachtschicht-Lokführer schauen sich dann nach Großstörungen an ihren Bahnhöfen um und machen eine Fahrzeugabfrage“. Damit erhalte die Fahrdienststelle dann einen Überblick und könne planen, wie die Fahrzeuge wieder zu ihren geplanten Standorten verschoben werden. Insgesamt war es abgesehen von den kleineren Störungen an den Zügen heute ein ruhiger Tag. „Ist aber nicht immer so, da gibt es deutlich schlimmere“, resümiert er. In der Ferne bahnt sich der Neckarviadukt an, womit auch die Endstation näher rückt. Langsam überquert der Zug die Brücke, die Flussufer zu beiden Seiten sind von Laternen, Ampeln, Häusern und den Autorücklichtern in ein buntes Lichtermeer getaucht. Die Stimmung im Zug ist gelöst, es geht in den Feierabend. Pünktlich fährt die S4 auf Gleis 1 ein.

Ein letztes Mal drückt Staffel den grünen Knopf für heute, jetzt geht es für ihn ohne Fahrgäste weiter nach Kirchheim unter Teck. Die letzten Fahrgäste verlassen den Zug. Es ist ruhig geworden, draußen weht eine kühle Brise. Zwischen den neonbeleuchteten Bahnsteigen liegt jetzt nichts als Dunkelheit vor dem Zug. Es nieselt, Regentropfen benetzen die Scheibe, das rhythmische Hin und Her der Scheibenwischer hat aufgehört. Schließlich drückt Staffel den roten Knopf, die Türen gehen wieder zu. In einiger Entfernung wird das Signal grün und Staffel schiebt den Geschwindigkeitsregler achtsam nach vorne, die S-Bahn setzt sich langsam in Bewegung. Einige Menschen auf dem Bahnsteig blicken ihr noch nach, und dann ist der Zug auch schon in der Nacht verschwunden.