

Alles auf der sicheren Schiene

Gleisbauer sind sehr gefragt. Sie müssen unter Zeitdruck anpacken und Teamspieler sein

D

Deike Uhtenwoldt

a kann Franziska Siedenberg den Seilzug noch so kraftvoll betätigen, der Motor des Trennschneiders kommt nicht in Schwung. Schade, das Schleifgerät ist das Lieblingswerkzeug der frisch gebackenen Gleisbauerin, gern hätte sie den schönen Funkenflug beim Durchtrennen einer Schiene präsentiert. Aber in ihrem Fall nicht weiter schlimm, längst ist der Funke zu ihr übergesprungen.

Als Teenagerin traf sie das erste Mal auf eine „Rotte von Gleisbauern“, wie sie sagt. Das war anlässlich des Geburtstags ihres Großvaters, der zu einer Fahrt mit der Bremer Museumsbahn geladen hatte. Franziska fühlte sich angesprochen durch die großen Maschinen und das Team, das offenbar mit viel Spaß im Einsatz war. „Ich habe früh gewusst, dass ich etwas anpacken will und sehen will, was ich geschafft habe“, sagt sie. Mit 14 Jahren war es noch ein Ehrenamt bei der Bremer Museumsbahn, zwei Jahre später wurde es eine Berufung: Franziska begann ihre Ausbildung bei der Hochbahn als „Hamburgs erste Frau am Gleis“, wie Sprecherin Constanze Salgues betont.

Inzwischen hat es die 19-Jährige zur jüngsten Weichenstellerin gebracht: Die Lehre zur Tief- und Gleisbauerin hat sie im August erfolgreich abgeschlossen, jetzt ist sie in der Weichenwerkstatt beschäftigt. „Ich schraube viel an Antrieben rum“, erzählt Franziska von ihr Tagschicht. „Nachher fahren wir auch noch raus und schmieren die Weichen.“ 500 Weichen im Streckennetz der Hochbahn müssen regelmäßig gewartet werden. Spätestens alle fünf Jahre werden auch die Antriebe getauscht, dann allerdings nachts, wenn der Betrieb der Hochbahn ruht. Weichenpflege im laufenden Betrieb bedeutet dagegen ein höheres Sicherheitsrisiko: „Einer sichert und warnt, wenn ein Zug kommt“, sagt Franziska. Es ist das geschärftete Bewusstsein für die Bedeutung der Arbeitssicherheit, die aus einer Gruppe von Gleisbautätigen eine „Rotte“ werden lässt, eine Einheit, die sich gegenseitig vertraut, absichert und stützt. Aber nicht nur der Teamgeist hat Franziska voll auf die Schiene gebracht. „Man sieht viel von der Strecke, hat immer neue Baustellen und bekommt Hintergrundwissen“, sagt sie. Die meisten Menschen verbinden den öffentlichen Nahverkehr lediglich mit Bahnen und Bussen – und machen sich nicht bewusst, dass jede Menge Technik, Betriebshöfe und Werkstätten dazugehören. Über 1000 Techniker beschäftigt die Hochbahn, davon rund 120 im Gleisbau. Das sind Facharbeiter wie Tief- und Gleisbauer, aber auch Industriemechaniker, die sich um die Antriebstechnik kümmern. Durch Nachtschichten, körperliche Anstrengung und Zeitdruck ein besonders herausfordernder Job, wie Fabian Wittleben, Franziskas Chef betont. „Die Zeit sitzt uns im Nacken, gegen vier Uhr muss das Gleis wieder frei sein“, sagt er. Ursprünglich hat er Industriemechaniker gelernt, erst im Schiffbau, dann in der Lebensmittelindustrie gearbeitet. Bei der

Hochbahn gefallen ihm die Dimensionen und das breite Aufgabenfeld an 100 Kilometern Gleis. Schließlich kommt immer etwas Neues hinzu, etwa 24 Kilometer Gleisbau für die U5. „Man bekommt etwas bewegt“, sagt Wittleben. Nachts an den U-Bahnstationen Baumwall oder Rödingsmarkt mit Blick auf den Hamburger Hafen zu arbeiten, sei durchaus magisch.

Allerdings zieht das nicht bei vielen Berufseinsteigern. „Gleisbau und Technik allgemein sind die Bereiche, für die wir am meisten trotteln müssen“, so die Hochbahn-Sprecherin. Dabei gebe es ein starkes Argument: „Komm zum Gleisbau, dann kannst du dir dein eigenes Haus bauen“, sagt Salgues. Die Ausbildung umfasst Tief- und Straßenbau. Franziska Siedenberg hat im ersten Lehrjahr in der Berufsschule und vor allem im Harburger Ausbildungszentrum der Deutschen Bahn gemauert, gepflastert, mit Holz und Beton gebaut und gelernt, wie Betonbauteile durch eine passende Be-



**Franziska Sieden-
berg, hat erfolg-
reich eine Aus-
bildung zur
Gleisbauerin bei
der Hochbahn
abgeschlossen.**

STEPHAN WALLOCHA

wehrung auch Zugkräften standhalten können. Im zweiten Lehrjahr kam sie dann mehr im Gleis der Hochbahn zum Einsatz, hat Weichen und Gleisjoch auseinander- und wieder zusammengebaut. Im dritten Lehrjahr dominierte die Praxis, ein Highlight für die Auszubildende. „Ich hatte einfach Bock auf den Beruf“, sagt sie. So sehr, dass sie ihr Hobby bei der Bremer Museumsbahn noch weiter führt. Eine Rotte ist fast so etwas wie eine Familie und fordert die laut Franziska wichtigste Fähigkeit im Gleisbau: „Was man können muss, ist Teamarbeit!“

Anzeige

Job-Info

Ausbildungsdauer: 3 Jahre

Voraussetzungen: mind. ESA, körperliche Belastbarkeit, technisches Verständnis, Teamfähigkeit, der Auswahlprozess bei der Hochbahn beinhaltet ein Assessment Center sowie eine Arbeitsmedizinische Untersuchung

Ausbildungsentgelt: 1213 Euro im ersten, 1260 Euro im zweiten und 1324 Euro im dritten Ausbildungsjahr

Einstiegsgehalt: ca. 2700 Euro (Quelle: aubi-plus.de)

Perspektiven: sehr gut

Weiterbildungsmöglichkeiten: Industriemeister, Techniker

Weitere Infos: hochbahn.de