

Vom Hauptgleis aufs Abstellgleis?

Die Weichen werden neu gestellt auf dem Bahnhof Davos Platz. Nicht nur für die Züge zwischen Landquart und Filisur. Auch die Mitarbeiter spüren die Modernisierung des Bahnhofs am eigenen Leib. Ein Augenschein vor Ort.

«Widi», stellt sich Fahrdienstleiter Gian Reto Cantieni vor. «So nennen mich alle hier», beantwortet er meinen fragenden Blick. Es ist 09.02 Uhr auf dem Bahnhof Davos Platz. Wir stehen auf dem Perron neben dem fahrbereiten Zug nach Landquart. Widi zeigt auf ein kleines, dreieckiges Signal, das weiter vorne steht. «Das ist der Zwerg», erklärt er. Zwei waagrecht angeordnete Lichter leuchten. Dann erlischt eines, ein drittes darüber leuchtet auf. Das Signal gibt den Weg frei. Mit einem leichten Ruckeln setzt sich der Zug in Bewegung. «Vor einem Jahr hätte ich noch keine Zeit gehabt, um das während meiner Schicht zu zeigen», sagt Widi. Dann wäre er drinnen am Schaltpult gestanden und hätte die Weichen und Signale gestellt. Jetzt wird alles von Landquart aus ferngesteuert, wo das neue Rail Control Center der Rhätischen Bahn steht.

Mittlerweile ist es 09.15 Uhr. Widi sitzt in seinem Büro am PC. Er klickt eine Zugnummer an, fügt Lok und Wagen hinzu. Noch ein Klick, der Drucker erwacht zum Leben und spuckt ein Blatt aus: die Daten für Zug 1028. 32 Achsen, 171 Tonnen Anhängelast. Das Blatt ist für den Lokführer bestimmt. «Damit er weiss, was hinter ihm hängt», erklärt Widi. Ja, sein Job habe sich mit der Modernisierung des Bahnhofs verändert, gibt er zu. Der Umbau ist zwar noch nicht abgeschlossen, wie das Hämmern einer Bohrmaschine einen Stock höher deutlich macht. Doch die Fernsteuerung ist bereits seit letztem Herbst in Betrieb. «Früher habe ich hier den Betrieb gesteuert», blickt Widi zurück – man spürt eine leichte Wehmut. «Jetzt stehen administrative Arbeiten im Vordergrund. Ich bin Betriebs- und Ereignismanager, mache Einsatzpläne und muss bereit sein, wenn ein Problem auftritt.»

Heute läuft alles wie am Schnürchen. Es ist 09.29 Uhr, auf Gleis 1 trifft der Zug aus Filisur ein. Rangiermeister Martin Klaas wartet auf dem Perron, um seinen Hals baumelt ein Funkgerät. Der Zug hält, die Passagiere steigen aus, und kaum ist der Zug leer, steigen die ersten schon wieder ein. Doch vor der Weiterfahrt ist ein Rangiermanöver nötig. Die hintere Hälfte des Schnellzugs wartet auf Gleis 2 darauf, angehängt zu werden. Martin nimmt über Funk Kontakt mit der Zentrale und dem Lokführer auf. Wir springen auf den letzten Wagen, der Zug fährt vorwärts bis zur nächsten Weiche. Dann geht's rückwärts auf Gleis 2. Martin ist das Auge des Lokführers. «Noch eine Wagenlänge», sagt er in sein Funkgerät. Dann hält der Zug zentimetergenau vor den wartenden Wagen. Wir steigen aus. Der Strombügel wird eingefahren. Martin kann jetzt gefahrlos die Schläuche und Kabel verbinden. Es geht Schlag auf Schlag. Sobald die beiden Zugkompositionen verbunden sind, wird der Bügel wieder ausgefahren. Ein Zischen zeigt: Der Strom ist wieder da. Die Maschinen springen an, und der Zug fährt zurück auf Gleis 1, wo bereits eine Wandergruppe darauf wartet einzusteigen.

Wir überqueren zwei Gleise und klettern auf den Rangiertraktor, der auf dem Abstellgleis wartet. Martin zeigt auf dem dichten Tagesplan seinen nächsten Rangierauftrag. Wird es in den nächsten Jahren so weitergehen? – Der Rangiermeister, der seit 33 Jahren bei der Rhätischen Bahn arbeitet, ist nachdenklich: «In letzter Zeit hat sich hier einiges verändert.» Früher hätten sie die Weichen teilweise noch von Hand gestellt. Aussteigen. Einsteigen. Da seien im

Tag einige Kilometer zusammengekommen. Jetzt geschehe alles automatisch. Und bald würden nur noch Pendelzüge eingesetzt. «Dann braucht es uns nicht mehr zum Rangieren.» Man spürt die Unsicherheit aus seinen Worten.

Es ist 10.02 Uhr. Das Signal gibt den Weg frei, der Zug nach Landquart auf Gleis 1 fährt ab. Genau nach Plan. Aber wohin fährt der Zug für Widi, Martin und ihre Kollegen auf dem Bahnhof Davos Platz?