BERUF & KARRIERE

Laptop auf dem Klapptisch

Pendler und Geschäftsreisende planen die Stunden, die sie im Zug verbringen, fest für ihren Job ein. Doch Verspätungen, Überfüllung und schlechtes Wlan machen ihnen zu schaffen. Was muss passieren, damit die Bahn als Büro taugt?

VON MIRIAM HOFFMEYER

An diesem Morgen herrscht himmlische Ruhe im ICE 991 von Wiesbaden nach München. Ein Drittel der Fahrgäste döst, ein Drittel daddelt, manche lesen oder schauen Filme. Die übrigen Passagiere sind schon vor acht Uhr fleißig. Vor allem in der ersten Klasse sieht man Reisende in Anzug oder Kostüm Excel-Tabellen durchgehen und in Heftordnern blättern.

In Wagen 14 hat Christian Steinle seinen Laptop mit Sichtschutzfolie aufgeklappt. Der Fachanwalt für Kartellrecht von der Großkanzlei Gleiss Lutz ist zusammen mit einer Kollegin unterwegs zu einem Mandanten in München. Beide Juristen sind Vielreisende und planen im Voraus, welche Aufgaben sie in der Bahn erledigen wollen. „Ich kann hier sehr gut Mails schreiben oder am Bildschirm etwas lesen“, sagt Steinle.

Zumindest, wenn der Tag so ablaufe wie geplant: „Leider kommt es zu oft vor, dass ich meinen reservierten Platz nicht bekomme, weil der Wagen fehlt. Oder mein Termin dauert länger und ich muss einen anderen Zug nehmen, der überfüllt ist. Da ist dann natürlich nichts mit Arbeiten – die reine Zeitverschwendung.“ Mandantengespräche seien im Zug mangels Privatsphäre unmöglich zu führen. „Wenn ich dagegen das Auto nehme, kann ich auf jeden Fall meine Telefonate erledigen.“

Ein paar Wagen weiter, in der zweiten Klasse, hat die langjährige hessische Tierschutzbeauftragte Madeleine Martin ein ganzes Abteil für sich allein ergattert. „Was für ein Glück! Ich konnte sogar schon mit meinen Mitarbeiterinnen telefonieren“, sagt sie. Martin ist in den Bayerischen Landtag eingeladen, um die Abgeordneten über Verstöße gegen den Tierschutz bei Rindertransporten nach Usbekistan zu informieren.

„Ich fahre viel beruflich mit der Bahn und finde das viel angenehmer als im Auto“, sagt Madeleine Martin. „Im Zug lese ich zum Beispiel Anfragen an den hessischen Landtag oder Informationen von NGOs – Dinge, zu denen ich im hektischen Tagesgeschäft nicht komme.“ Die Tierärztin hätte eigentlich Anspruch auf ein Erste-Klasse-Ticket vom Land Hessen, verzichtet aber darauf. „Aus Prinzip! Ich fahre privat zweite Klasse, da kann ich das auch dienstlich tun, finde ich.“

Wann sich eine Fahrt in der ersten Klasse unter Arbeitsaspekten lohnt, wägt die Kommunikationsberaterin und Rednerschreiberin Jacqueline Schäfer als Freiberuflerin genau ab: „Wenn ich etwas schreiben muss, mache ich das in der Ersten, wo es viel ruhiger ist und ich mehr Platz habe. In der Zweiten kann ich Gliederungen machen, mich in Themen einlesen oder einer Rede den Feinschliff geben.“ Internetrecherchen seien dagegen wegen der unzuverlässigen Wlan-Verbindung nur eingeschränkt möglich, meint Schäfer.

> *Es wäre gut, wenn es in allen Regionalzügen zumindest Klapptische gäbe und der Sitzabstand groß genug wäre, um einen Laptop voll auszuklappen.“*
>
> **KARL-PETER NAUMANN, FAHRGASTVERBAND PRO BAHN**

Etwa ein Drittel aller Fahrgäste im Fernverkehr der Deutschen Bahn reist aus geschäftlichem Anlass. Den Anteil in der ersten Klasse schätzt der Geschäftsreise-Verband VDR sogar auf 80 Prozent. Laut VDR-Geschäftsreiseanalyse 2019 entfällt fast ein Fünftel der Kosten für Geschäftsreisen auf Bahntickets. Damit geben Unternehmen für Bahnreisen kaum weniger aus als für Flüge und mehr als doppelt so viel wie für Mietwagen. Die stellvertretende VDR-Vorsitzende Inge Pirner rechnet damit, dass künftig noch mehr Geschäftsreisende Bahn fahren werden: „Nicht, weil die Bahn so attraktiv wäre, sondern weil die Zahl der innerdeutschen Flugverbindungen aufgrund der Klimadebatte voraussichtlich weiter zurückgehen wird.“

Was sich die mobilen Arbeiter in ihren Waggons wünschen, fragt die Bahn in ihren Fahrgastumfragen nicht ab. Die Wunschliste von Verbänden und Experten ist dafür lang, zuverlässige Mobilfunk- und Internetverbindungen stehen an erster Stelle. „Ich nehme immer zwei Handys von verschiedenen Anbietern in den Zug mit, so habe ich einen Plan B, wenn das Gespräch zusammenbricht“, sagt Pirner. Der VDR fordert außerdem den Einbau von Telefonkabinen, in denen Geschäftsreisende vertrauliche Gespräche führen könnten, und Extra-Abteile für Sitzungen.

Karl-Peter Naumann, Ehrenvorsitzender des Fahrgastverbands Pro Bahn, wünscht sich – neben guten Internetverbindungen auch auf Nebenstrecken – vor allem „vernünftige Tische zum Arbeiten“. Auch auf engem Raum lasse sich viel verbessern. „Das sieht man zum Beispiel an den Klapptischen im ICE 4, die haben endlich einen Getränkehalter. Der Kaffee läuft nicht mehr in die Tastatur, wenn der Zug bremst.“ Den größten Verbesserungsbedarf sieht Naumann in den meist spartanisch ausgestatteten Regionalzügen. Denn gerade in diesen Zügen sind viele Pendler unterwegs, die Arbeitsmöglichkeiten aber miserabel.

In Deutschland pendeln immer mehr Menschen immer längere Strecken. Fünf Prozent der Pendler brauchen für den Weg zum Arbeitsplatz eine volle Stunde oder länger. „Deshalb wäre es gut, wenn es in allen Regionalzügen zumindest Klapptische gäbe und der Sitzabstand groß genug wäre, um einen Laptop voll auszuklappen“, sagt Karl-Peter Naumann. Zudem gebe es viel zu wenige Regionalzüge mit Ruheabteilen. Die Unterschiede in der Ausstattung rühren daher, dass es im Regionalzugverkehr neben der Deutschen Bahn noch andere Träger gibt.

Wer ein wirklich luxuriöses Büro auf Rädern sucht, findet es in Hochgeschwindigkeitszügen im europäischen Ausland. In Italien konkurrieren der staatliche Betreiber Trenitalia und das Privatunternehmen NTV um zahlungswillige Geschäftsreisende. Beide bieten Züge mit nicht weniger als vier Klassen. In der Premium-Abteilung gibt es besonders viel Platz, Bedienung durch einen eigenen Steward und Extra-Abteile für Meetings.

Arbeitplätze am Fenster: Die niederländische Bahngesellschaft NL plant Coworking-Waggons. VISUALISIERUNG: MECANOO

Auch in der ersten Klasse des französischen Hochgeschwindigkeitszuges TGV, in der „Businesszone“ der Intercitys der Schweizer SBB oder in der „Railjet Business Class“ der österreichischen ÖBB können Fahrgäste sich darauf verlassen, dass sie mit Platz, Ruhe, Strom- und Internetanschluss gut versorgt sind. Die staatliche Bahngesellschaft der Niederlande NS will bis 2025 „Coworking-Waggons“ einführen, die moderne Büroatmosphäre verströmen sollen: mit langen Tischen entlang der Fenster zum ruhigen Arbeiten und Stehtischen für den sozialen Austausch.

Dass die Deutsche Bahn hier nachzieht, ist bislang nicht absehbar. Angesichts drängender Probleme – Verspätungen, marode Infrastruktur, Personalmangel, Schulden – überrascht es auch nicht, dass das Unternehmen andere Prioritäten setzt. Zum Thema Arbeitsbedingungen in Zügen teilt ein DB-Sprecher mit, dass es inzwischen fast überall Steckdosen gebe, künftig auch in Intercitys kostenloses WLan angeboten werde und die Bahn derzeit mehr als 30 Millionen Euro in die Ausrüstung mit Repeatern für Mobilfunksignale investiere. Eine Verbesserung für Geschäftsreisende sei auch der Am-Platz-Service in der ersten Klasse, der den Gang zum Speisewagen überflüssig macht.

Um etwas New Work-Flair zu verströmen, testete die Bahn im Juli 2019 am Berliner Hauptbahnhof auch einen „Popup Coworking Bereich“, der nach Angaben des Sprechers „gut angenommen“ worden sei. Man arbeite nun an Konzepten für dauerhafte Coworking-Angebote in Bahnhöfen – wo genau, sei noch nicht entschieden.

Der Bahnexperte Christian Böttger, Professor an der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin, glaubt nicht daran, dass Arbeiten in der Bahn in absehbarer Zeit viel bequemer wird. „Es wäre wichtig, die Möglichkeiten dafür auszubauen. Aber das kostet Platz und die Züge sind voll, daher geht der Trend momentan in die Gegenrichtung.“ So seien in den neuen Regionalzügen viel weniger Sitzplätze vorgesehen, damit insgesamt mehr Menschen mitfahren können – leider im Stehen. Während die Linkspartei oder der Philosoph Richard David Precht die 1. Klasse für nicht mehr zeitgemäß halten, sieht Böttger auch in Deutschland einen Markt für eine Luxusklasse nach italienischem Vorbild. „Aber angesichts der zahlreichen Probleme der Bahn in Deutschland passt das nicht in die politische Landschaft, da gäbe es sicher große Proteste.“

Im ICE 991 wird weiter konzentriert gearbeitet, bis der Zug um 9.40 Uhr in den Münchner Hauptbahnhof einrollt. Die knappe Viertelstunde Verspätung dürften viele Fahrgäste von vornherein eingepreist haben. Der Kartellrechts-Experte Christian Steinle ist jedenfalls zufrieden mit der Fahrt. Schließlich gebe es auch Länder wie die USA, in denen Bahnreisende wesentlich schlechter dran seien, meint er. „Wir klagen doch auf ziemlich hohem Niveau.“

Vorsicht, Dienstgeheimnisse!

Beim Arbeiten im Zug sollte man darauf achten, sensible Informationen vor den Augen und Ohren der Mitreisenden zu verbergen. Denn die Bahn ist ein öffentlicher Ort. Wer lautstark am Handy über Geschäftsstrategien, Herstellungsverfahren oder Marktanalysen räsoniert oder Lieferanten- und Kundenlisten offen herumliegen lässt, riskiert arbeitsrechtliche Konsequenzen – von der Abmahnung bis zur Kündigung. „Das gilt auch dann, wenn keine gesonderte Geheimhaltungsklausel im Arbeitsvertrag steht“, betont Tobias Werner, Fachanwalt für Arbeitsrecht in Berlin. Denn jeder Arbeitnehmer hat eine Rücksichtnahme- und Treuepflicht gegenüber dem Arbeitgeber und darf daher grundsätzlich keine Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse preisgeben.

Dass ein unvorsichtiger Dampfplauderer seine Stelle verliert oder gar für etwaige Schäden haften muss, sei aber höchst unwahrscheinlich, meint Werner: „In der Praxis geht es vor den Arbeitsgerichten um diejenigen Fälle, in denen Arbeitnehmern nachgewiesen werden kann, dass sie vorsätzlich Geheimnisse verraten und ihren Arbeitgeber damit willentlich geschädigt haben.“ Um fahrlässigem Verhalten vorzubeugen, hätten die Arbeitgeber die Pflicht, ihre Leute auf konkrete Risiken des mobilen Arbeitens hinzuweisen. „Größere Unternehmen geben ihren Mitarbeitern heute entsprechende Richtlinien und Leitfäden an die Hand“, sagt Werner. „Dann dürfen sie auch erwarten, dass die Mitarbeiter sich daran halten, und Verstöße sanktionieren.“ MIRH

Wann ist Zugfahren Arbeitszeit?

Die Zeit, in der Reisende berufliche Aufgaben erledigen, gilt keineswegs immer als Arbeitszeit. „Wenn jemand im Zug aus Langeweile seine Mails liest, ebenso gut aber lesen oder schlafen könnte, zählt das als privates Vergnügen“, sagt der Arbeitsrechtler Tobias Werner. Nur wenn eine klare Arbeitsanweisung vorliege (etwa auf der Hinfahrt zum Kunden noch eine Präsentation fertigzustellen), sei das als Arbeitszeit zu rechnen. Für solche Fälle seien die gesetzlichen Arbeitsschutzregelungen relevant, etwa zur Einhaltung von Ruhezeiten.

Von der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) im Mai 2019, wonach sämtliche Arbeitszeiten von Beschäftigten in der EU künftig detailliert erfasst werden müssen, erwartet Werner keine dramatischen Veränderungen. „Das Urteil wird auf jeden Fall in deutsches Recht umgesetzt. Aber der EuGH lässt den Mitgliedsstaaten einigen Spielraum: So wird zum Beispiel nicht vorgeschrieben, dass die Dokumentation der Arbeitszeit ausschließlich durch den Arbeitgeber erfolgen muss. Auch kann man davon ausgehen, dass es spezielle Ausnahmen von der Erfassungspflicht geben wird, etwa für leitende Angestellte oder für kleine Betriebe.“ Selbstausbeutung von Mitarbeitern, die rund um die Uhr – und selbstverständlich auch in der Bahn – arbeiten, um gesetzte Ziele erreichen zu können, könnte allerdings künftig erschwert werden, sagt Werner: „Viele Arbeitgeber hatten bislang nichts dagegen, dass da nicht so genau hingeschaut wurde.“ MIRH

DIZdigital: Alle Rechte vorbehalten – Süddeutsche Zeitung GmbH, München
Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über www.sz-content.de
KliemannE
SZ20200111S6406949