

Eisenbahn-Lektionen: Ein Streiflicht auf 6 Jahre Kooperation zwischen der Westfälischen Hochschule und der Länderbahn GmbH, Neumark (2019 – 2025)

Thomas Edeling / Michaela Rusch

Zusammenfassung: Grundlage des Artikels ist die Kooperationsvereinbarung zwischen der Westfälischen Hochschule Zwickau (WHZ) und dem Eisenbahnunternehmen Die Länderbahn GmbH (DLB). An mehreren Beispielen werden die im Laufe von sechs Jahren angeeigneten Wissensbestände der Fachgruppe Fachbezogene Sprachausbildung an der Fakultät Angewandte Sprachen und Interkulturelle Kommunikation dokumentiert. Dabei soll der Blick auf die Lehrkräfte selbst gerichtet werden, die sich der für sie tendenziell unbekannten Fachsprache neu widmen müssen. Es soll deutlich werden, welche Besonderheiten das breit abgesteckte Themengebiet Eisenbahnsprache vorhält. Konkret geht der Artikel auf die Besonderheiten von Signalen als spezielles visuelles Sprachsystem sowie auf die Prioritätensetzung ein, die im Eisenbahnbetrieb flächendeckend beachtet werden müssen. Deswegen ist sie Basis für viele Entscheidungen, die Fahrgäste betreffen und diesen erklärt werden müssen. Schließlich wird die mündliche Sprache im Dialog zwischen TriebfahrzeugführerInnen und FahrdienstleiterInnen einem genaueren Blick unterzogen.

Schlagwörter: Fachsprache, Eisenbahnsprache, Die Länderbahn, Schriftlichkeit, Mündlichkeit, Signale

Abstract: This article is based on the cooperation agreement between the University of Applied Sciences Zwickau (WHZ) and the railway company Die Länderbahn GmbH (DLB). Several examples are used to document the knowledge acquired over six years by the LSP section at the Faculty of Applied Languages and Intercultural Communication. The aim is to focus on the teachers, who constantly have to re-dedicate themselves to a language for specific purposes that tends to be unknown to them. It should become clear what special features the broadly defined subject area of railway language offers. Specifically, the article deals with the uniqueness of signals as a special visual language system and the setting of priorities, which must be observed broadly in railway operations. Therefore, they are a crucial basis for decision-making processes that often concern passengers. Finally, the oral language in the dialogue between the train driver and the dispatcher is examined in more detail.

Zitiervorschlag:

Edeling, Thomas/ Rusch, Michaela (2025): «Eisenbahn-Lektionen: Ein Streiflicht auf 6 Jahre Kooperation zwischen der Westfälischen Hochschule und der Länderbahn GmbH, Neumark (2019 – 2025)», in: Johnen, Thomas/ Rink-Neave, Thomas/ Wetzel, Emilia (eds.): *Theoretische und praktische Zugänge zur Wissenschafts- und Fachkommunikation und innovative Ansätze zur Fremdsprachendidaktik: Festschrift für Ines-Andrea Busch-Lauer zum 65. Geburtstag*. Zwickau: Westfälische Hochschule Zwickau, Fakultät Angewandte Sprachen und Interkulturelle Kommunikation (ZwIKSprache; 8), 55-75. ISBN: 978-3-946409-12-0; DOI: <https://doi.org/10.34806/9783946409120-c>



Keywords: Language for Special Purpose, Railroad Language, Die Länderbahn, Written Language, Orality, Railway Signals

1 Einleitung

Die Kooperation zwischen der Westsächsischen Hochschule Zwickau und der Länderbahn GmbH ist nun sechs Jahre alt. Im Juli 2019 begann die erste Kohorte aus angehenden TriebfahrzeugführerInnen (Tfs) mit einem Spezialkurs zum Thema „Eisenbahnfachsprache“, den die Fachgruppe Fachspezifische Sprachausbildung an der Fakultät für Angewandte Sprachen und Interkulturelle Kommunikation organisierte. Nach drei Wochen Intensivkurs kamen die Auszubildenden über etwa ein halbes Jahr lang einmal pro Woche an die Hochschule, um ihre fachsprachlichen Kenntnisse zu erweitern. Während anfänglich nur serbische Kandidaten begrüßt wurden, sind nun (in der 7. Kohorte im Jahre 2024) mehr Nationalitäten (Algerien, Irak, Russland, Tschechien, Ukraine) vertreten. Dies zeigt, dass die Akquise von Kandidaten vonseiten der Länderbahn nun breiter aufgestellt ist. Insgesamt lässt sich bei dieser für die Fachgruppe neuartigen Kooperation von einer Erfolgsgeschichte sprechen, da die überwiegende Mehrheit der Auszubildenden in den Dienst als TriebfahrzeugführerInnen übernommen worden ist.

Die Kooperationsvereinbarung zwischen der Westsächsischen Hochschule Zwickau (im Folgenden: WHZ) und der Länderbahn (im Folgenden DLB) wurde nach 2019 am 9.03.2022 neu aufgesetzt und hat immer noch Bestand. Nahezu unverändert wurde die Zielsetzung beibehalten:

Die WHZ und die DLB wollen zu einer wissenschaftlich fundierten Fortbildung ausländischer Fachkräfte im Bahnbereich zusammenarbeiten. Damit wird ein entscheidender Beitrag für eine gelungene Integration in den deutschen Arbeitsmarkt gesetzt. Durch eine von der WHZ entwickelte praxisnahe Sprachausbildung wird das Leistungsspektrum der bei der DLB angesiedelten Eisenbahnschule erweitert. Die WHZ erhält die Möglichkeit, in diesem Bereich zukunftsweisendes Know-How aufzubauen und ihre Kompetenzen in Bezug auf fachbezogene Sprachausbildung (im Bereich Deutsch für das Eisenbahnwesen) auszubauen (KV 2022).

Die Integration in den deutschen Arbeitsmarkt ist – Stand 2024 – in den meisten Fällen gelungen. Die Übernahme von Verantwortung im Beruf TriebfahrzeugführerInnen kann sich auch, wie bereits realisiert, innerhalb weniger Jahre vom *Auszubildendenstatus* hin zum *Ausbildendenstatus* konkretisieren.

Die Sprachausbildung an der Hochschule, die die Arbeit der Eisenbahnschule ergänzt, orientiert sich an zertifizierten Ausbildungsvorschriften, die jedoch nicht jede für die Zielgruppe relevanten Themenkomplexe (wie z.B. die Arbeit mit Dialekten und Umgangssprache) aufnehmen können. Sie ist demnach als Zusatzausbildung zu verstehen. Neben sprachlichen Strukturen sind auch lebenspraktische Punkte, die an der Eisenbahnschule nicht im Unterricht abgedeckt werden können, zu besprechen.

Ein Aspekt, der bislang in der Forschung keine Beachtung fand, ist die Frage nach dem Ausbau bzw. Aufbau von Know-How seitens der Lehrenden, die sich kaum messen und evaluieren lässt. Dies steht im Gegensatz zu Ergebnissen in standardisierten Abschlussprüfungen für Auszubildende zu TriebfahrzeugführerInnen, in denen sicherheitsrelevante Fragen korrekte Antworten erzwingen (unkorrekte

Antworten führen zum Nicht-Bestehen!). Zusammen mit der praktischen Prüfung lassen sich erlernte Wissensbestände gut messen.

Ziel des Beitrags ist also eine Selbstreflexion mit der sich aus Lern- und Prüfungsmaterial ergebenden Vielschichtigkeit, mit der die WHZ-DozentInnen während der nun seit fünf Jahren laufenden Kooperationsarbeit konfrontiert werden. Insgesamt sollte das verwendete Lernmaterial direkt oder indirekt auf Prüfungsinhalte eingehen. Es zeigte sich, dass es dabei keine Abgrenzung von relevanten oder nicht-relevanten Materialien geben kann, da letztlich jeder Text, der sich mit dem Thema Eisenbahn auseinandersetzt, zwar nicht direkt mit Fachsprache verbunden, aber für den mündlichen und auch schriftlichen Ausdruck relevant ist. Konkret gilt es zu hinterfragen, wie man den Aufbau von Know-How und den Ausbau von Kompetenzen von Lehrenden begreifen kann. Dieses Setting ist deswegen ungewöhnlich, weil man in einem gewöhnlichen Deutschunterricht über die erforderlichen Kompetenzen dank der eigenen Ausbildung verfügt. In einem Fachsprachenunterricht ist das auf der inhaltlichen Seite jedoch nicht der Fall. Die Lernenden müssen die unterrichteten Begrifflichkeiten und Zusammenhänge im Prüfungszeitraum wesentlich besser durchdringen als das sprachfokussierte Dozententeam, weil sie es als Handlungswissen in ihrem Beruf routiniert einsetzen müssen. Zunächst lohnt es sich also, die Merkmale der Eisenbahnsprache zu diskutieren, die auch für die Lehrkräfte neu sind.

2 Besonderheiten der Eisenbahnsprache

Zwar geht es in der theoretischen Abschlussprüfung um Begrifflichkeiten und die korrekte Wiedergabe von Abläufen in Routine- und Gefahrensituationen, die man auswendig lernen kann. Es ist jedoch eindeutig, dass die tagtägliche Arbeit von TriebfahrzeugführerInnen mehr erfordert als nur dieses Fach- bzw. Praxiswissen.

Durch das Hinzuziehen von Prüfungsmaterialien aus der Vergangenheit lassen sich genauere Beobachtungen anstellen, die die sprachliche Komplexität von Wirklichkeit belegen. Im Gegensatz wird anders als im akademischen Bereich weniger diskutiert oder erläutert, sondern mehr genannt und bestimmt. Das bedeutet, dass hier in ganz besonderer Weise auf die Ökonomie der Sprache geachtet werden muss.

Kirsten Adamzik verortet die Eisenbahnsprache in den Bereich der „technischen und der angewandten Fachsprachen“ (Adamzik 2018: 186). Während die technische Seite einleuchtend ist, da ein Triebfahrzeug nicht nur gesteuert, sondern auch vonseiten der TriebfahrzeugführerInnen zumindest in Teilen überprüft werden muss (zum Beispiel Ausführung einer Bremsprobe), ist der angewandte Teil gerade dann relevant, wenn man sich an einer Hochschule für angewandte Wissenschaften befindet. Was befruchtet also von akademischer Seite eine „praxisnahe“ und auch eine „fachbezogene Sprachausbildung“, die wie gesehen in der Kooperationsvereinbarung eingefordert wird?

3 Sprache und Signale: Zwischen Akademie und Praxis

Wie schon oben angesprochen, erfolgt am Ende der Ausbildung eine grundlegende Prüfung. Diese muss entsprechend vorbereitet werden. Beim Eruiere möglicher Themen zur Prüfungsvorbereitung lässt sich sehr schön demonstrieren, dass hier in der Vermittlung von Inhalten auch theoretische Überlegungen vonnöten sind, die sich auf die Praxis beziehen:

So könnte eine Frage zum Prüfungstraining u.a. aus den CoboCards (eine online verfügbare Lernkartenreihe) folgendermaßen lauten:

„Welches sind die drei Mittel zur Sicherstellung der Verständigung zwischen dem Personal in eisenbahnbetrieblichen Einrichtungen? - Eine passende Antwort dazu müsste lauten: „Sprache; Schrift; Signale“.

Warum sind hier Sprache, Schrift und Signale zu differenzieren? Grundsätzlich handelt es sich um Kommunikation. Doch der Begriff Kommunikation wäre hier nicht spezifisch genug. Vielmehr handelt es sich in diesem Zusammenhang um eine komplexe Interdependenz dieser Aspekte innerhalb der Fachkommunikation. Dabei ist die Kategorie Sprache noch am ehesten nachvollziehbar, weil sie in Formularen wie etwa dem „Befehlszettel“ (Abbildung 3) zum Tragen kommt. Über den Zugfunk werden in diesem Dokument u.a. Details wie die Entfernung zu Signalen oder sicherheitsgefährdende Vorkommnisse sowie Signalstörungen festgehalten. Die Kombination aus gesprochener (siehe Abschnitt 5) und geschriebener Sprache tritt beim Ausfüllen des Befehlszettels besonders hervor. Durch die Übermittlung von Inhalten über

den Zugfunk ist die direkte Kommunikation, also eine Face-to-Face Gesprächssituation mit den ihr eigenen Merkmalen nicht gegeben. Das Verständnis von oft einschlägigen Wendungen und Begrifflichkeiten (rezeptive Ebene) wird so erschwert. Zwar sind Nachfragen auch im Funkverkehr möglich (produktive Ebene), wobei es von Seiten der Betriebsordnung auch klare Regelungen zur Verwendung von Standard also dialektfreier Sprache gibt. Es kann jedoch bei zeitnah zu treffenden Entscheidungen gerade im Bereich der Sicherheit zum Störfaktor oder sogar Risiko werden, wenn sprachliche Inhalte aufgrund von zu großen Niveauunterschieden zwischen B1 zu C1 nicht entsprechend rezipiert bzw. produziert werden. Die Verbindlichkeit, welche durch das Verschriftlichen auf dem Befehlszettel entsteht, ist somit eine ‚Prüfung‘ des Verstehens. Dabei ist es nicht bloß das einseitige ‚Niederschreiben‘, Ankreuzen oder Ausfüllen, sondern eben jene Wiederholung der Gegenstände und Sachverhalte (siehe Anhang). Deshalb ist genau dieser Unterschied der gesprochenen und geschriebenen Sprache und die spezifischen Eigenschaften dieser beiden Kommunikationsmodalitäten wiederholt Thema des Fachsprachenunterrichts mit den zukünftigen TriebfahrzeugführerInnen.

Neben Sprache und Schrift werden in der Vorbereitung potenzieller Prüfungsinhalte vertieft die Signale besprochen. Dieser äußerst umfassende Themenbereich ist nicht nur durch eine strikte Struktur gekennzeichnet (gemäß Richtlinien 301 – Signalbuch), sondern auch durch die Signalbilder an der Strecke, die sich jeweils noch in verschiedene Kategorien unterteilen. So gibt es verschiedene Arten der Übertragung: optisch oder akustisch. Dabei handelt es sich im ersten Fall um Form-, Lichtsignale, Armbewegungen sowie Tafeln und Scheiben. Im zweiten Fall

können Pfeifen, Hupen, Wecker und das Horn zum Einsatz kommen. Auch ist das Signalsystem in seinen Farben, Formen sowie Klangarten festgelegt und es dürfen nur die angegebenen Zeichen verwendet werden.

Bevor man also mit dem Thema im Sprachunterricht beginnen kann, müssen bestimmte Rahmenbedingungen zu dieser Thematik etabliert werden. Das ist die Aufgabe der Ausbilder der DLB. Ist dieser Schritt erfolgt, gibt es fachsprachendidaktisch eine Reihe an Aspekten, die beim Lehren der Sprache der Signale zu beachten und auch von den Sprachlehrenden selbst anzueignen sind, um den angehenden TriebfahrzeugführerInnen die sprachlichen Charakteristika des Themenfeldes zu verdeutlichen:

„a) Signal

Ein Signal ist ein sichtbares oder hörbares Zeichen mit einer festgelegten Information zur Gewährleistung des sicheren Bewegens von Eisenbahnfahrzeugen.

b) Signalbegriff

Der Signalbegriff ist die Kurzbezeichnung eines Signals (z. B. Zs 1), die bei einigen Signalen durch eine Langbezeichnung ergänzt ist (z. B. Ersatzsignal).

c) Signalbedeutung

Die Signalbedeutung ist die verbale Darstellung der Information, die ein Signal gibt.

d) Signalbeschreibung

Die Signalbeschreibung ist die verbale Darstellung des Signalbildes oder des Signaltones.

e) Signalbild

Das Signalbild umfasst die für ein sichtbares Signal festgelegten Formen, Farben und Merkmale (z. B. Symbole, Buchstaben, Zahlen).

Ein sichtbares Signal kann ein Formsignal, Lichtsignal oder ein Handsignal sein.

f) Signalton

Der Signalton umfasst das hörbare Signal, das aus einem oder mehreren Tönen besteht, für die die Dauer und, wenn erforderlich, auch die Tonhöhe festgelegt sind. [...]“ (Ril 301.0002: 1)

Ist dieses Wissen erst einmal etabliert, lässt sich gut fortfahren und es gilt nun den Teilnehmenden diesen doch eher „trockenen“ Stoff nachhaltig aufzubereiten. Was in den ersten Gruppen noch etwas holprig verlief, zeigt sich mittlerweile in einer guten Routine und aus einer Mischung der Methoden vom Zeichnen, über das Beschreiben, hin zur Nutzung von digitalen Apps wie *Kahoot* und *Quizlet*. In der 6. Kohorte war besonders die *Kahoot!*-App in Bezug auf die Signale im Einsatz oft kompetitiv und unterhaltsam zugleich. In diesem Zusammenhang konnte man also durchaus von „Edutainment“ mit Hilfe von Gamifizierung sprechen.

Neben der Komplexität der Signalausdrücke sorgten aber auch bestimmte Formulierungen wiederholt für Nachfragen. „Der anschließende Weichenbereich“ ist eine solche Formulierung, die in fast jeder Signalbeschreibung bzw. Einschränkung zur Gültigkeit oder auch hinsichtlich der Geschwindigkeit eine Rolle spielt.

5 Anschließender Weichenbereich

(1) Der anschließende Weichenbereich ist wie folgt begrenzt:

Der Anfang liegt an dem Signal, ab dem die Fahrt zugelassen wird.

Das Ende liegt

- bei einer Fahrt auf Einfahrtsignal oder Zwischensignal am folgenden Hauptsignal oder an einem etwa davor liegenden – bei mehreren, am letzten – gewöhnlichen Halteplatz des Zuges,
- bei einer Fahrt auf Ausfahrtsignal hinter der letzten Weiche im Fahrweg, wenn keine Weiche vorhanden ist, am Ausfahrtsignal,
- auf Abzweigstellen, Überleitstellen und auf Anschlussstellen mit Hauptsignal hinter der letzten Weiche im Fahrweg.

(2) Ist am Ende eines anschließenden Weichenbereiches eine höhere Geschwindigkeit

zugelassen, darf die Geschwindigkeit erst dann erhöht werden, wenn der Zug den anschließenden Weichenbereich vollständig verlassen hat. Dies

gilt nicht bei Halt am gewöhnlichen Halteplatz. (Ril 301.0002: 4, Hervorhebung im Original)

Dabei ist die Phrase bestehend aus flektiertem Adjektiv und Substantiv an sich nicht zu kompliziert, um sie zu verstehen. Sie steht aber in der Definition in einem Zusammenhang und diesen gilt es zu visualisieren, wie Abbildung 1 zeigt:

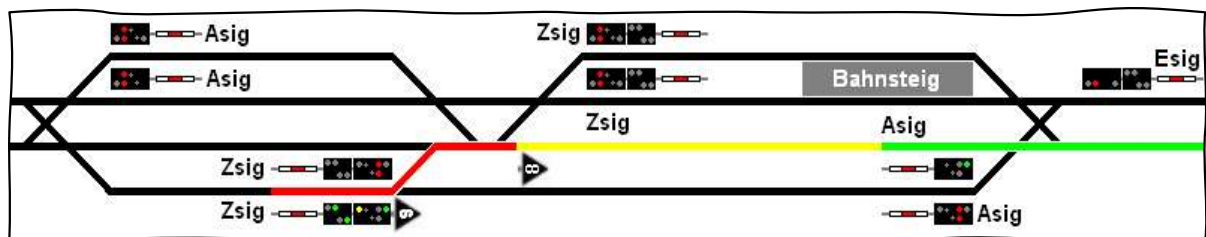


Abbildung 1: Darstellung des anschließenden Weichenbereichs (TF-Ausbildung 2024)

Wie bereits angesprochen kann durch Zeichnungen und Synonymgebrauch in Verbindung mit regelmäßiger Wiederholung eine sprachlich gute Basis für die einschlägige Lexik des Themenfeldes geschaffen werden.

In der Kommunikation zu den Signalen findet sich aber noch eine weitere Phrase, die es zu beachten gilt und deren sprachpraktische Dimension sehr vielgestaltig ist, nämlich dass „Fahren auf Sicht“ bzw. die „Weiterfahrt auf Sicht“ oft auch verknüpft mit der Langsamfahrt ist. Diese Phrase ist mit einer gewissen Anzahl an Signalen verbunden, u.a. dem Folgenden *Zs 7*:

8 Signal *Zs 7* – Vorsichtsignal

(1) Am Signal Hp 0 oder am gestörten Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren! Weiterfahrt auf Sicht.

(2) Drei gelbe Lichter in Form eines V. [...]

(3) Der Auftrag, auf Sicht weiterzufahren, gilt bis zum nächsten Hauptsignal.

(4) Das Signal gilt weiter, auch wenn es erlischt, bevor die Spitze des Zuges daran

vorbeigefahren ist. (Ril 301.0301: 6, Hervorhebung im Original)

Für die Teilnehmenden ist dabei der Grund also die Situationen, die „die Fahrt auf Sicht“ oder eine „Langsamfahrt“ bedingen, von Bedeutung. Von schlechtem Wetter, also Starkregen, Schneefall, Graupel oder Hagel bis hin zu Stürmen oder großer Hitze reichen die Wetterphänomene. Dazu gibt es andere Störungen, die die Teilnehmenden zu erläutern haben. Aber auch unvorhergesehene Querungen der Gleise, Unterspülungen oder umstürzende Bäume können „das Fahren auf Sicht“ oder eine „Langsamfahrt“ notwendig werden lassen. Der Begriff der *Streckenkenntnis* könnte hier nicht passender gewählt sein, impliziert er doch einmal mehr, dass Kenntnis um die Strecke und ihre Erfordernisse den entscheidenden Unterschied macht. Gerade das Beherrschen der jeweiligen (sprachlichen) Zusammenhänge ist es, dass den Unterschied zwischen Laien und Fachperson manifestiert.

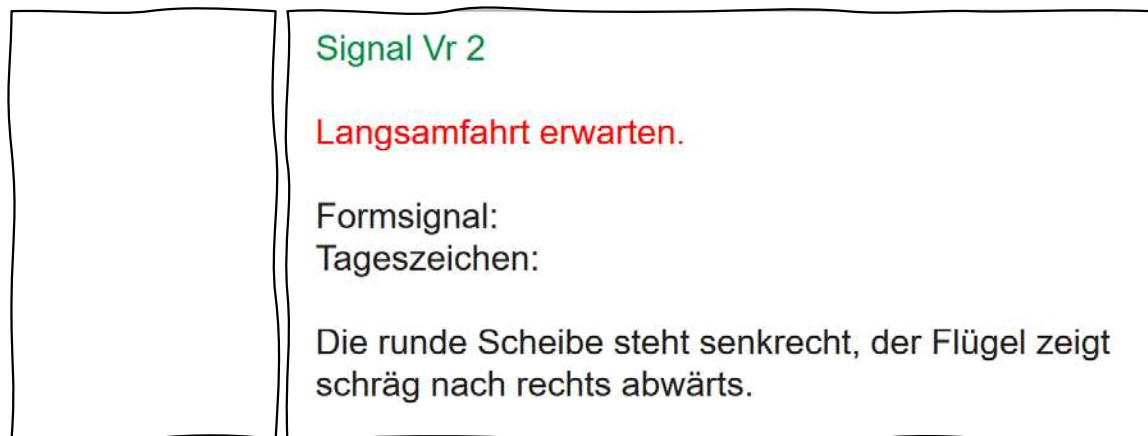


Abbildung 2: Signal Vr 2 (Keber 2021)

Wie die Abbildung 2 aus den CoboCards (hybride Version der digitalen Anwendung Quizlet) bezogen auf das Signal Vr 2 illustriert, kann hier

durch eine entsprechende Fragestellung nach den Spezifika des Signals (Beschreibung des Sichtbaren) und durch eine Vertiefung hinsichtlich der Gültigkeit sowie bestimmten Bedingungen, der Schwierigkeitsgrad auf sprachpraktischer Ebene noch erhöht werden. Damit erweitern die Lehrenden den theoretischen Teil um die Praxis und fordern spezifische Lösungsansätze ab. Gerade in Vorbereitung auf die Prüfungssituationen ist deshalb ein wiederkehrender Hinweis für die zukünftigen TriebfahrzeugführerInnen, dass das dezidierte Auswendiglernen der Definitionen zwar einen ersten scheinbaren Erfolg bringen mag, doch bei Rückbindung auf die jeweilige Praxissituation sprachlich nur noch „eingleisig“ wirkt.

4 Die allgemeingültige Prioritätensetzung im Bahnsystem

Eine weitere Frage zur potenziellen Prüfung im Bereich des Bahnwesen könnte sich außerdem mit der Frage um die klassischen Aspekte der Mobilität einer großen Zahl von Passagieren drehen: „Sicherheit; Pünktlichkeit; Wirtschaftlichkeit“.

Dass im Eisenbahnbetrieb auch neben Sicherheit und Pünktlichkeit Wirtschaftlichkeit prioritär zählt, liegt auf der Hand. Doch wie lässt sich ohne Hinzuziehung wirtschaftswissenschaftlicher Kenntnisse dies erläutern? Auch hier lässt sich ein Erkenntnisgewinn ableiten, wenn man ein Beispiel aus der Praxis wählt, das für gewöhnliche Bahnreisende extra aufbereitet wurde.

Mit Hilfe einer Grafik wird auf [inside.bahn.de](https://www.inside.bahn.de) (cf. Deutsche Bahn o.J.) erklärt, warum Züge manchmal ausfallen. Grund dafür können hohe

Verspätungen sein, die wiederum unterschiedliche Gründe haben. Je höher die Verspätung eines Zuges ist, zum Beispiel aufgrund einer „Türstörung“ oder aufgrund von „Personen in Gleisnähe“, die die Sicherheit gefährden, desto höher ist auch das Risiko, dass ein Zug frühzeitig umkehren muss. Da Sicherheit oberste Priorität ist, kann dadurch weniger Pünktlichkeit gewährleistet werden. Und da Pünktlichkeit wichtiger ist als Wirtschaftlichkeit, werden durch das frühzeitige Umkehren mit großer Wahrscheinlichkeit Fahrgäste dazu bewegt, einen Teil ihres Fahrpreises erstattet zu bekommen, weil sie dann mindestens eine Stunde warten müssen. Also sind höhere Ausgaben zu budgetieren, was folgende Zahl (cf. Henkel 2023) belegt: 2022 betrug die Entschädigungssumme bei der Deutschen Bahn gute 92 Millionen Euro, was auch zum Nettoverlust (Jahresergebnis nach Steuern) in Höhe von - 227 Millionen Euro entscheidend beitrug.

Das System Eisenbahn erfordert also ein spezielles Verständnis für TriebfahrzeugführerInnen in puncto Sicherheit, Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit, das in dieser Prioritätensetzung für Lehrende auch einen Zugewinn bedeutet, um im Bahnsystem erforderliche Entscheidungen nach bestimmten Grundsätzen begründen zu können.

5 Zwischen Befehlston und Umgangssprache

Ein anderes großes Unterrichtsfeld, für Lehrkräfte kaum vertraut, ist die Mischung aus fachsprachlichen und dialektalen Wendungen, die in der fernmündlichen Kommunikation von FahrdienstleiterInnen und TriebfahrzeugführerInnen offenkundig wird. Der Aspekt der mündlichen Sprache, die nicht ohne Schrift und Signale im Bahnsystem auskommt, ist

hierbei zentral. Eine Audio-Aufnahme aus dem Jahre 2019, die in einem Fahrsimulator in Görlitz mitgeschnitten wurde, zeigt Berufssprache im Gewand dialektal gefärbter Umgangssprache, was die Vielfalt von Ausdrucksweisen und damit von Lernmaterial noch einmal untermauert. Im Folgenden seien hier drei Beispiele aus dem Transkript genannt:

Beim Ausfüllen eines Befehls, also einer schriftlich in einem Formular festgehaltenen Anordnung des Fahrdienstleiters, spricht eben dieser folgenden Satz: „Machen wir noch ein Kreuz rein bei „Fernmündliche Übermittlung per Zugfunk!“ (TRN 2019)

 ZF / ☐ andere'."/>

Abbildung 3: Ausschnitt aus einem Befehlsformular

Bei einer Bahnübergangsstörung sind es gleich mehrere zusammenhängende Äußerungen in Folge:

„Geht nicht zu schließen. Oh, da geht ja jetzt gar nicht mehr.
Kollege, dann mach vorsichtig.
[...]
Ich schicke die Techniker raus. Dann mach ich es dringend.
[...]
(TRN 2019).

Ein letztes Beispiel betrifft eine Signalstörung: „Du kannst vorziehen bis zum Signal. Ich mach dir gleich auf“ (TRN 2019).

Alle drei Beispiele zeigen, dass hier eine Fachsprache *in strictu sensu* nicht vorliegt. Deutlich wird jedoch, dass es sich um einen Bahnkontext handeln muss. Präzises Handlungswissen wird hier eingefordert, da sonst

sicherheitsrelevante Anforderungen nicht erfüllbar wären. Die geraffte, teils elliptische (Umgangs-)Sprache (vor allem: partielles Weglassen des Subjekts oder von Attributen zu Zahlen) ist typisch für die mündliche Sprache. Für erfahrene Sprecher schaffen diese sprachlichen Auffälligkeiten keine großen Probleme, da im Kontext die Wendungen syntaktisch vertraut sind, selbst wenn Ausdrücke wie ‚ein Kreuz reinmachen‘ für ‚ankreuzen‘ oder ‚aufmachen‘ für ‚das Signal in Fahrtstellung bringen‘ ungewohnt erscheinen. Doch für jemanden, der standardsprachliche Wendungen höchstens auf einem B1-Niveau kennt, stellt diese Sprache, die im Kern Befehle als auszuführende Anweisungen des Fahrdienstleiters enthält, eine größere Herausforderung dar: Neben dem zu beherrschenden Fachvokabular und einer verständlichen Syntax muss auch die im Vergleich zu einem gewöhnlichen Dialog unter Familienmitgliedern oder Freunden geringere Zeit zum Überlegen und damit zum Reagieren berücksichtigt werden. Man könnte hier im wahrsten Sinn des Wortes von Zugzwang sprechen: Der zu fahrende Zug zwingt TriebfahrzeugführerInnen gewisse Zwänge auf, die sich aufgrund von Abweichungen eines Idealbetriebs ergeben. Diese Abweichungen infolge von Unfällen, technischen Problemen, Unwetter, Vandalismus etc. lassen sich nicht planen und erfordern deswegen eine sehr gute Ausbildung, die auch sprachlicher Natur sein muss.

6 Schlussbemerkungen

Das Projekt in Kooperation mit der DLB kann – betrachtet man die Gesamtheit der Ergebnisse jeder einzelnen Gruppe – gar nicht hoch genug gelobt werden. Es ist durch und durch ein Projekt, dass der Fachgruppe für angewandte Sprachen und Fachsprachenausbildung einen großen

Erkenntnisertrag geliefert hat. Dabei ist zu betonen, dass die Fachsprachenkommunikation einem ständigen Wandel und der Aktualisierung unterworfen ist und dabei jedes Fach eigene Kommunikate und Kommunikation mit sich bringt. Bei diesem besonderen Fachsprachenprojekt – mittlerweile in der 7. Gruppe – ist der Gewinn eine weitere Sprachnuance erforschen zu können von hervorzuhebendem wissenschaftlichem Wert. Die Ergebnisse wiederholter Evaluation ermöglichten nicht nur den Unterricht und die Qualifizierung der Lehrenden innerhalb der Fachgruppe, sondern auch verschiedener Konferenzbeiträge bei einschlägigen Tagungen und boten so die Möglichkeit die Fachsprache in einem Fach wie dem Bahnwesen vertieft zu betrachten. Insofern bleibt der Unterricht stets eine neue Erfahrung und Herausforderung. Jede neue Gruppe ermöglicht den Lernenden und Lehrenden selbst die Aneignung der Fachsprache zu verfeinern, zu vertiefen, zu reflektieren und dabei über das eigene Berufsfeld und über das Formale hinaus fachpraktisches Handlungswissen „Zug um Zug“ zu generieren. Mit dem Projekt leistet die Fachgruppe damit über die Qualifizierung der Teilnehmenden einen wichtigen Beitrag zur Fachkräftesicherung in der Region und darüber hinaus.

Bibliographie

Adamzik, Kirsten (2018): *Fachsprachen: Die Konstruktion von Welten*. Tübingen: Francke (UTB; 4962).

Deutsche Bahn (o. J.): „Infografik: Warum Züge manchmal ausfallen“, unter: <https://www.bahn.de/service/fahrplaene/infografik-warum-zuege-manchmal-ausfallen> (14.08.2024).

Deutsche Bahn (2022): „Nettogewinn beziehungsweise Nettoverlust (Jahresergebnis) der Deutsche Bahn AG von 2005 bis 2023 (in Millionen Euro), unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/5243/umfrage/nettogewinn-der-deutsche-bahn-ag/> (14.08.2024).

Henkel, Sabine (2023): „Bahn entschädigt Kunden mit Rekordsumme“, in: *tagesschau* [online] (05. April 2023, 08h11), unter: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/deutsche-bahn-kunden-rekordsumme-entschaedigung-101.html> (14.08.2024)

Keber, Marcel (2021): „Signalbilder“, unter: <https://www.cobocards.com/pool/de/cardset/1u6s21220/online-karteikarten-signalbilder/> (14.08.2024).

Sonstige Online-Quelle:

Ril 301.0002, unter:

https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/1_GZ/BK10-GZ/2025/2025_0001bis0099/BK10-25-0067/Anlagen/BK10-25-0067_Z_Anlage4_Download.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (04.05.2025).

Ril 301.0301, unter:

<https://www.dbinfrago.com/resource/blob/12596272/cb13a4d1ee7bc79e64ecad219bbd91c4/Ril-301-NBN-2025-data.pdf> (04.05.2025).

TF «Anschließendender Weichenbereich», in: Thater, Sven et al. (eds.): *TF-Ausbildung.de* [online], unter: <https://www.tf-ausbildung.de/BahnInfo/weichenbereich.htm> (29.07.24).

Unveröffentlichte Quellen

KV Kooperationsvereinbarung zwischen der WHZ und der DLB, 09.03.2022.

TRN Transkription von zwei simulierten Telefonaten zwischen Auszubildenden und einem Ausbilder [Rolle: Fahrdienstleiter], erstellt von Thomas Edeling im Simulator der *Ostdeutsche Eisenbahn GmbH* (ODEG) am 08.05.2019. [im Anhang]

Anhang: Zwei Telefonate zwischen Ausbildendem (nachfolgend: Tf) und Fahrdienstleiter (nachfolgend: Fdl) zum Thema Befehl

Transkription: Thomas Edeling

Telefonat 1 mit Fdl zum Thema Befehl (wegen Signalstörung)

[Freizeichen]

Fdl: Fahrdienstleiter Sachsendorf ist hier.

Tf: Ja, schönen guten Tag. Hier ist der 80210, Gleis 3. *Ich seh' die Ausfahrt ni.*

Fdl: Kollege, das ist nicht so schlimm. Nimm mal bitte `nen Befehl in die Hand.

Tf: So. Gut.

Fdl: Ich diktiere. Vordruck 1 von 1, Triebfahrzeugführer Zug 80210, Standort...Wo stehst denn du eigentlich?

Tf: Bahnhof Sachsendorf, Gleis 3. Mehr seh' ich hier ni.

Fdl: Aha. Gut; also schreiben wir: Standort, Signal F, wie Friedrich, im Gleis 3 Bahnhof Sachsendorf.

Tf: Ja.

Fdl: Machst du gültig die Nr. 2: „Sie dürfen vorbeifahren am Ausfahrtsignal F...

Tf: Ja.

Fdl: Bahnhof Sachsendorf.

Machst Du gültig die 2.1. Sie müssen bis zur Erkennung der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/ h fahren.

Tf: Jawoll.

Fdl: Machst du gültig die Nummer 12: „Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkung beachten.“

Tf: Ja.

Fdl: Muss ich mal nachschauen: 70km/h, „auf Sicht“ tust du streichen, zwischen Bahnhof Sachsendorf und Abzweig Karlseck. Grund Nr. 22.

Tf: Ja.

Fdl: Machen wir noch ´nen Übermittlungscode.

Tf: Jo.

FDL: ZSC. Zeppelin, Siegfried, Cäsar.

Tf: Ja.

FDL: 001. Und dann wiederholst Du mir bitte.

Tf: Jawoll. Ich wiederhole dir: Triebfahrzeugführer Zug 1 von 1, äh Vordruck 1 von 1, Triebfahrzeugführer Zug 80210, Standort Signal F, in Gleis 3, Bahnhof Sachsendorf.

Die 2 angekreuzt: „Sie dürfen vorbeifahren am Ausfahrtsignal F Bahnhof Sachsendorf.“

Die 2.1 angekreuzt: „Sie müssen bis zur Erkennung der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/ h fahren.“

Die 12. angekreuzt: „Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkung beachten: 70km/h. „Auf Sicht“ gestrichen, zwischen Bahnhof Sachsendorf und Abzweigstelle Karlseck.

Grund Nr. 22

Übermittlungscode: C [sic!]SC001

Fdl: Das ist richtig. Füllen wir noch gemeinsam den Unterschriftenteil aus.
Ort: Sachsendorf. Heute ist der 8.5.2019. Mein Name ist Schindl¹. Und dein Name?

Tf: Schleierthal.

Fdl: Danke, das habe ich mir notiert. Machen wir noch `nen Kreuz rein bei „Fernmündliche Übermittlung per Zugfunk“ Und wir haben es 10.49 Uhr.

Tf: Ja.

Fdl: Jut, Meister, da ist nämlich die Stopfmaschine durchgefahren. Und deswegen fahren wir jetzt bloß 70. Dann wünsche ich dir `ne gute Fahrt.

Tf: Jawoll. Danke.

Fdl: Tschüss.

Tf: Tschüss.

¹ Die Namen in beiden Gesprächen wurden aus Datenschutzgründen absichtlich geändert.

Telefonat 2.1. mit Fdl zum Thema Bahnübergangsstörung

[Freizeichen]

Fdl: Fahrdienstleiter Grüssau.

Tf: Ja Grüße, der 80210 hier. Der Bahnübergang 111,8 ist gestört. Der ist offen. Ich geh jetzt schließen.

Fdl: Ok, ok. Du, die Störung hatte ich gestern schon. Da muss ich die Techniker mal rufen, dass die sich der Sache annehmen. Ich danke dir trotzdem. Wenn's ni geht, meld'ste dich noch mal bitte..

Tf: Ja, mach ich.

Fdl: Danke.

Tf: Jo, tschüss.

[nach kurzer Pause Telefonat 2.2)

[Freizeichen]

Fdl: Grüssau noch mal.

Tf: Hier ist der 80210 noch mal. Geht nicht.

Fdl: Geht nicht.

Tf.: Geht nicht zu schließen, nein.

Fdl: Oh, da geht er jetzt gar nicht mehr. Dann ist er jetzt' ganz kaputt. Ja, Kollege, dann mache ganz vorsichtig, dass nichts passiert. Und ja, ich schick die Techniker raus. Dann mach ich es jetzt dringend. Danke dir. Tschüss.

Tf: Tschüss.



Zwickauer Forum Interkulturelle Kommunikation und Sprache: Nr. 8

**Theoretische und praktische Zugänge
zur
Wissenschafts- und Fachkommunikation
und
innovative Ansätze zur Fremdsprachendidaktik**

**Festschrift für
Ines-Andrea Busch-Lauer
zum 65. Geburtstag**



**Thomas Johnen
Thomas Rink-Neave
Emilia Wetzel (eds.)**

**Zwickau
Westsächsische Hochschule Zwickau,
Fakultät Angewandte Sprachen und Interkulturelle Kommunikation
2025**

ISBN: 978-3-946409-12-0

DOI: 10.34806/9783946409120



**WHZ Westsächsische
Hochschule Zwickau**
University of Applied Sciences



**WHZ Fakultät
Angewandte Sprachen und
Interkulturelle Kommunikation**

Inhaltsverzeichnis	4
---------------------------------	----------

Tabula Gratulatoria	7
----------------------------------	----------

Fachkommunikation und (Fach-)Sprachendidaktik dans tous les sens: eine Auswahlbibliographie der Publikationen von Ines-Andrea Busch-Lauer

Kompilation: Thomas Johnen	13
----------------------------------	-----------

Ein akademisches Leben für die Exzellenz und internationale Vernetzung der WHZ: Ein Wort vorab zur Festschrift für Ines-Andrea Busch-Lauer

Thomas Johnen, Thomas Rink-Neave, Emilia Wetzel	38
---	-----------

Hommage

Nadine Rentel	49
---------------------	-----------

Teil 1: Fachsprachen und Fachkommunikation

Ines und die Eisenbahn

Martin Bauch	52
--------------------	-----------

Eisenbahn-Lektionen: Ein Streiflicht auf 6 Jahre Kooperation zwischen der Westsächsischen Hochschule und der Länderbahn GmbH, Neumark (2019 – 2025)

Thomas Edeling / Michaela Rusch	55
---------------------------------------	-----------

Fachsprache im Kontext – Fallstudie einer Deutsch-Französischen Eheschließung

Doris Fetscher 76

„Swing your honey and the money“ – Formelhaftigkeit und Kreativität in Square-Dance-Calls

Sabine Fiedler 117

Cultura del descarte = Throwaway culture = Wegwerfkultur?: Zur Terminologisierung eines nicht-fachsprachlichen Neologismus in der theologischen Fachsprache des 21. Jahrhunderts und die Problematik seiner Übersetzung am Beispiel von *Evangelii Gaudium*, *Laudato Si'* und *Fratelli Tutti*

Thomas Johnen 133

Teil 2: Wissenschafts- und Wirtschaftskommunikation

***Traduite de l'Anglois de Gilbert Burnet und Attribue a Mr. de St. Evremond*: Kommunikation über Wissen und Wissenschaft zwischen Frankreich, England und Deutschland im 18. Jahrhundert am Beispiel von Mscr.Dresd.k.276.g.**

Ralf Christoph 226

Vermittlung von Wissen oder Popularisierung von Einsichten – Erklärungstiefe in Beispielen von Online-Gesundheitskommunikation

Jan Engberg 250

Die Kundenkommunikation von Fluggesellschaften in den sozialen Medien im interkulturellen Vergleich: Das Beispiel der Facebookseiten von Air France und Austrian Airlines

Nadine Rentel 270

Teil 3: Innovative Ansätze zur Fremdsprachendidaktik

Handlungsorientierte Fremdsprachendidaktik: Überlegungen zu Inhaltsverzeichnissen in DaF-Lehrwerken

Liliia Bezugla 305

Empirische Studien in studentischen Abschlussarbeiten im Studienfach DaF/Z – Exemplarische Analyse typischer Fehler und (hochschul-)didaktische Empfehlungen

Almut Ketzer-Nöltge / Dorothea Spaniel-Weise 327

Der DaF-Unterricht in der Ukraine: Probleme und Perspektiven

Alla Paslawska 357

Innovative Learning Partners: Using an AI chatbot for French Language Acquisition in Business Administration

Thomas Tinnefeld 370

Zu den Autorinnen und Autoren dieses Bandes 406



Zwickauer Forum Interkulturelle Kommunikation und Sprache

(ISSN 2700-5968)

<http://www.fh-zwickau.de/zwiksprache>

- Nr. 1:** Sabine Dieng-Weiß (2019): *Spanische Fachkräfte in der Krankenpflege in Deutschland: Erfahrungen und Erwartungen.*

ISBN: 978-3-946409-03-8; DOI: <https://doi.org/10.34806/q7yr-7c44>

<https://d-nb.info/1210446189/34>

Resumen en español.

- Nr. 2:** Julia Gelinski (2019): *Interkulturelle Erfahrungen deutscher Studierender in spanischen Unternehmen.*

ISBN: 978-3-946409-01-4; DOI: <https://doi.org/10.34806/rfv9-b177>

<http://d-nb.info/1216496854/34>

Resumen en español.

- Nr. 3:** Thomas Johnen (2019): *Nominale Anredeformen in Fernsehwahlduellen: ein multilingualer Vergleich.*

ISBN: 978-3-946409-02-1; DOI: <https://doi.org/10.34806/19wq-t276>

<https://d-nb.info/1210449269/34>

Resumo em português.

- Nr. 4** Bao Trang Ngo (2021): *Integration der Vietnamesen in Ostdeutschland: Deutsche und vietnamesische Sichtweisen in qualitativen Interviews.*

ISBN: 978-3-946409-05-02; DOI: <https://doi.org/10.34806/x4gd-gm78>

<https://d-nb.info/123599273X/34> **Trình tượng trong tiếng việt.**

- Nr. 5** Thomas Johnen/ Christopher Mattern/ Jasmin Wunderlich (red.) (2023): *Portugiesisch - Globale Sprache des 21. Jahrhunderts: Kulturen, Literaturen, Wissenschaft und Wirtschaft: Abstracts der Vorträge auf dem*



Zwickauer Forum Interkulturelle Kommunikation und Sprache

(ISSN 2700-5968)

<http://www.fh-zwickau.de/zwiksprache>

15. Deutschen Lusitanistentag, 19.-23. September 2023, Westsächsische Hochschule Zwickau; Português - Língua global do século XXI: Culturas, Literaturas, Ciência e Economia; Caderno de resumos do 15º Congresso Alemão de Lusitanistas, 19 a 23 de setembro de 2023, Universidade de Ciências Aplicadas de Zwickau.

ISBN: 978-3-946409-08-3; DOI: <https://doi.org/10.34806/679p-3b04>;

<https://d-nb.info/1312838353>

- Nr. 6:** Thomas Johnen/ Liliane Santos/ Jürgen Schmidt-Radefeldt (eds.) (2025): *Gramática Comunicativa e Ensino de Português Língua Não Materna num Mundo Multilíngue: Estudos In Memoriam do Professor Doutor João Malaca Casteleiro.*

ISBN: 978-3-946409-07-6; DOI: <http://dx.doi.org/10.25656/01:32962>

<https://d-nb.info/1365023265/34> **Zusammenfassungen auf Deutsch**

- Nr. 7:** Carlos Roberto de Oliveira Lima/ Gabriel Silva Xavier Nascimento/ José Raimundo Rodrigues (Orgs.) (2025, no prelo/ im Druck): *Fontes para outras histórias da educação dos surdos.*

ISBN: 978-3-946409-09-0;

Abstracts in English; Zusammenfassungen auf Deutsch

- Nr 8:** Johnen, Thomas/ Rink-Neave, Thomas/ Wetzel, Emilia (eds.): *Theoretische und praktische Zugänge zur Wissenschafts- und Fachkommunikation und innovative Ansätze zur Fremdsprachendidaktik: Festschrift für Ines-Andrea Busch-Lauer zum 65. Geburtstag.*

ISBN: 978-3-946409-12-0; DOI: <https://doi.org/10.34806/9783946409120>

Abstracts in English; Zusammenfassungen auf Deutsch