

Verspätet in die Zukunft? – Deutschlands schwieriger Weg zu einer besseren Bahn

Transkripte Audios

Sprachniveau: B2/C1

Carl Waßmuth, Bündnis Bahn für Alle

Wassmuth1.mp3

Mittlerweile erzählen sich Leute oft, was sie Schlimmes mit der Bahn erlebt haben. Was haben Sie in letzter Zeit erlebt?

Ich bürste jetzt mal gegen den Strich. Die Bahn ist nämlich alles und das heißt, es sind auch erstaunliche gute Sachen drin. Ich bin mit der Bahn gefahren und dann sagt der Zugchef: „Vor uns ist ein Stau auf der Schiene. Also es sind hier ganz viele Züge hintereinander. Wir kommen hier nicht weiter. Sie müssen leider warten.“ Ja, okay. Dann dauert es so ein bisschen und dann sagt er plötzlich: „Also wir haben uns hier beraten.“ Ähm, ich muss dazu sagen, der Zug war pickepacke voll. Also wir standen auf dem Flur. Also sagt er: „Wir fahren jetzt mal ein Stück zurück und halten an einem Bahnsteig und da können Sie dann aussteigen und sich die Beine vertreten und wenn der Stau sich aufgelöst hat, fahren wir weiter.“ Und ich sagte mir: „Das ist jetzt mal spektakulär.“ 30 Sekunden später setzte der Zug zurück, fuhr irgendwie ein paar Kilometer, wir sind alle ausgestiegen, haben uns die Beine vertreten an der frischen Luft und haben dann die halbe Stunde Wartezeit ganz angenehm verbracht und dann ging es wieder rein und dann sind wir weitergefahren. Sowas gibt es also bei der Bahn auch.

Wassmuth2.mp3

Was heißt es konkret, wenn man sagt, dass die Infrastruktur kaputt ist?

Das ist alles, also das sind Brücken, das sind Tunnel, das sind Oberleitungen, das betrifft das Wagenmaterial, das betrifft auch Weichen, das betrifft Signaltechnik. All diese einzelnen Punkte haben jeweils eine mittlere Nutzungsdauer und wenn die überschritten wird, dann, ja, dann wird es schwierig. Und mittlere Nutzungsdauer heißt natürlich auch, manche halten gar nicht so lange. Das alles muss man immer wieder erneuern. Das hat man versucht zu vermeiden. Also die Reparaturen,

Wartung, Instandhaltung und alles, das waren lästige Kostenfaktoren und die wurden ganz klein gehalten. Und das geht lange gut, aber irgendwann ist Schluss. Und dieser Schlusspunkt, der ist seit fünf Jahren eigentlich allen sichtbar. Wir haben ganz viele Bereiche, wo die Infrastruktur an der Grenze ist.

Isa, 24 Jahre, PASCH-Alumnus

Isa1.mp3

Welche Züge hast du im Fernverkehr der Deutschen Bahn kennengelernt?

Ich war überrascht, dass es neben den ICEs auch noch ICE-Sprinter und ICs gibt. Und alle haben eine andere Bedeutung und man muss darauf achten, welchen Zug man bucht, weil es einen Einfluss darauf haben kann, wie schnell man an sein Ziel kommt oder was für Möglichkeiten man hat, wenn ein Zug ausfällt. Es gibt zum Beispiel Züge, die in der Nacht fahren und die brauchen das Anderthalbfache an Zeit im Vergleich zu einem Zug, der tagsüber fährt. Und das sind keine ICEs sondern ICs. Und falls dieser IC-Zug dann ausfällt, kann man den nächsten IC erst frühmorgens um 5 Uhr nehmen oder so. Ansonsten gibt es auch Sprinter-Züge. Sie haben weniger Haltestellen, brauchen aber ungefähr gleich viel Zeit wie der normale ICE. Aber der Vorteil ist: Wenn es weniger Haltestellen gibt, dann ist die Möglichkeit der Verspätung geringer.

Isa2.mp3

Wie fandest du die Züge an sich?

Eigentlich ganz gut. Bei der Deutschen Bahn hat ein Zug im Fernverkehr verschiedene Teile. Es gibt Wagen, in denen man leise sein soll oder möglichst gar nicht sprechen soll. Es gibt dann auch einen Wagen für Familien, wo man in der Regel zu viert sitzen kann. Da sind manchmal auch Abteile, wo man eine Tür hat und drinnen können die Kinder spielen. Da ist es oft richtig laut. Kinder weinen oder schreien und genau dafür ist dieser Wagen auch gedacht. Ich habe versucht, diesen Wagen zu vermeiden. Nicht nur, weil ich davon gestört werde, sondern weil das für Familien ist und die sollen da sitzen. Ich war ja in der Regel alleinreisend, deswegen war ich in dem Teil des Zuges, wo man leise sein soll. Das war sehr angenehm: niemand telefoniert oder redet laut. Ich habe dort dann auch an meinem Videomaterial gearbeitet. Die Fahrten waren in der Regel zwei bis vier Stunden, da

hat sich das angeboten. Und wenn ich dort keinen Platz gefunden habe, war ich im normalen Teil, wo man auch telefonieren kann.

Isa3.mp3

Was war ein sehr eindrückliches Erlebnis?

Irgendwann ist mal mein Zug ausgefallen. Ich hatte mich immer darauf eingestellt, dass das passieren kann, wusste dann aber nicht, was ich machen sollte. Ich sollte in Nürnberg umsteigen und habe auf die App der Deutschen Bahn geschaut und überlegt, ob ich mir ein neues Ticket für den nächsten Zug oder so kaufe. Dann habe ich in der App eine Meldung gesehen, mit so einem Ausrufezeichen. Ich habe darauf getippt, dann stand da: „Die Zugbindung ist aufgehoben. Sie können mit Ihrem Ticket beliebige Züge in dieselbe Richtung nehmen.“ Ich habe mich gefragt: Was heißt das? Also, beliebige Züge in dieselbe Richtung? Ich war mir erst nicht sicher, ob ich wirklich den nächsten Zug einfach nehmen kann und ob das überhaupt legal ist. Ich wusste ja nicht, was da passieren kann. Aber dann dachte ich: Da kommt ein Zug in 15 Minuten in dieselbe Richtung, den nehme ich. Dann bin ich eingestiegen und saß da so. Ich war nicht entspannt und habe meinen Laptop nicht rausgeholt. Ich habe auf irgendjemanden gewartet, der oder die mir sagen konnte: Ja das ist in Ordnung oder nein, was haben Sie gemacht, das geht hier so nicht. Irgendwann ist ein Schaffner vorbeigekommen und hat nach den Fahrkarten gefragt. Ich habe gesagt, dass mein Zug ausgefallen war und habe mein Ticket gezeigt, obwohl das nicht gültig war für diesen Zug. Er hat sich das angeschaut und dann gesagt, alles gut. Danach war ich wieder entspannt.

Isa4.mp3

Was ist ein Unterschied zum Zugfahren in deinem Heimatland, der Türkei?

Ein großer Unterschied ist, dass man in Deutschland eine Fahrkarte sozusagen kauft ohne einen Sitzplatz. In der Türkei ist das sozusagen begrenzt. Also wenn die Kapazität von dem Zug 200 ist, dann dürfen nur 200 Menschen Fahrkarten kaufen, nicht mehr. In Deutschland kann man einen Sitzplatz reservieren, man kann aber auch nicht reservieren. Also, das ist doch sehr außergewöhnlich, dass man eine Fahrkarte kauft und keinen Sitzplatz dazu.

Carl Waßmuth, Bündnis Bahn für Alle

Wassmuth3.mp3

Sie fordern ein neues Tarifsystem. Was sind die Probleme mit dem aktuellen System?

Es wird häufig davon gesprochen, dass die Menschen erst das Fahrgastabitur machen können, bevor sie einen Fahrschein lösen können. Oder man sitzt vorm Internet als Schnäppchenjäger, um rechtzeitig aufs Knöpfchen zu drücken, um nochmal schnell seinen Supersparpreis zu kriegen, der im Grunde genommen eigentlich der normale Fahrpreis ist, wohingegen die sogenannten Normalpreise exorbitant teuer sind. Und wir haben gesagt, die Fahrpreise sind nicht nur viel zu teuer, sie sind auch viel zu kompliziert. Wir haben ein Tarifsystem entwickelt, das ist ganz einfach: Sie zahlen zehn Euro pro hundert Kilometer und wenn Sie die BahnCard haben, zahlen Sie nur fünf Euro.