

# Frankfurter Rundschau

Meinung - 13.11.2014

GASTBEITRAG

## Die Bahn und die doppelte Ohnmacht

Von Stephan Grünwald



Reisende am Frankfurter Hauptbahnhof.  
Foto: dpa

**Wir erleben Verspätungen oder Zugausfälle nicht nur als unnötiges Ärgernis, sondern oft auch als persönliche Kränkung. Ein Gastbeitrag von Stephan Grünwald, Mitbegründer des Marktforschungsinstituts Rheingold.**

Der Bahnstreik der Gewerkschaft GDL erhitzte die Gemüter und sorgte für kollektiven Ärger nicht nur bei den Fahrgästen, die unvermittelt ihre Planung über Bord werfen mussten. Bittere Ironie der Geschichte war, dass der Bahnstreik ausgerechnet an dem Wochenende die Reiserepublik partiell lahmlegt, das im Zeichen der friedlichen Reisefreiheit-Revolution der Ostdeutschen stand. Statt Reisefreiheit war jetzt also Reiseverzicht oder der stauanfällige

Umstieg aufs Auto angesagt. Der Streik spitzte noch einmal die Ohnmachtsgefühle der Kunden gegenüber der Bahn zu, die paradoxerweise auch vorhanden sind, wenn die Bahn planmäßig fährt.

Psychologische Tiefeninterviews mit Bahnkunden zeigen, dass jede Fahrt mit der Bahn eine potenzielle Zumutung darstellt – selbst wenn die Bahn absolut pünktlich und der Service erstklassig ist. Denn wer Bahn fährt, verliert einen Großteil seiner Auto-Nomie, die er sonst als Verkehrsteilnehmer besitzt. Der Bahngast liefert sich einem fremden Räderwerk aus, auf das er keinerlei Einfluss hat. Die Steuerungshoheit, die er als Autofahrer, Fahrradfahrer oder Fußgänger innehat, muss er komplett aus der Hand geben. Er hat keine Macht über die Abfahrtszeiten, die Streckenführung oder die Anzahl und die Länge der Zwischenstopps. Das Gefühl, einer fremden Instanz ausgeliefert zu sein, steigert sich, wenn die Bahn Verspätung hat, auf freier Strecke liegen bleibt, wenn Züge ganz gestrichen werden oder unvermittelt Preiserhöhungen diktiert werden.

Als Gipfel persönlicher Hilflosigkeit kennt jeder Fahrgast Situationen, in denen die Bahn einfach stehenbleibt und man als Kunde eine gefühlte Ewigkeit lang nicht über die Gründe informiert wird.

Die partielle Selbstaufgabe des Zugfahrens ist einerseits kränkend, kann andererseits auch entlastend sein. Wir können getrost die Verantwortung und Kontrolle für unser Weiterkommen einmal abgeben. Wir können uns in eine fremde Obhut begeben und uns kutschieren und versorgen lassen. Wir gewinnen in der Bahn persönlichen Spielraum zum Lesen, Quatschen, Arbeiten, Zeitunglesen, Essen oder Videogucken, weil wir uns – wie damals in Kindertagen – vertrauensvoll einer höheren und elterlichen Macht überlassen. Aber diese Selbstüberlassung funktioniert nur, wenn man die Bahn nicht als einen abstrakten Apparat oder als privatwirtschaftliches Unternehmen sieht, sondern als Teil der persönlichen Familie. Zum besonderen Verhältnis der Menschen zu „ihrer Bahn“ gehört, dass sie wie eine höhere oder staatliche Instanz wahrgenommen wird, die zu einem gehört.

Die Bahn ist eine der großen Selbstverständlichkeiten in unserem Leben. Und mit der Bahn verbindet sich der Anspruch auf eine möglichst bedingungslose Grundversorgung und auf unbedingte Verlässlichkeit. Funktioniert alles planmäßig, wird das als selbstverständlich hingenommen und „verdient“ keine besondere Beachtung.

Kommt es allerdings zu Verspätungen oder Zugausfällen, werden die nicht nur als vollkommen unnötiges Ärgernis, sondern oft auch als persönliche Kränkung erlebt. Gerade weil man sich einer höheren Instanz anvertraut hat, fühlt man sich im Stich gelassen. Und diese bitteren Momente der Ohnmacht graben sich über Jahre in unser Bahn-Gedächtnis ein.

Einen noch größeren Verlust der Autonomie müssen die Menschen bei ihren Flugreisen hinnehmen. Die Passagiere müssen sich brav eine, zwei Stunden vor Abflug einfinden und eine entwürdigende Kontroll-Prozedur über sich ergehen lassen. Während des Flugs müssen sie dann angeschnallt bleiben und dürfen nur eingeschränkt ihre Handys oder Computer nutzen. Allerdings reagieren die Kunden der Fluggesellschaften bei Streiks oder Verspätungen viel entspannter als die Bahnkunden. Fast demütig fügt sich der Gast in sein himmlisches Schicksal, denn er weiß, dass er aus eigener autonomer Kraft nicht in der Lage wäre, sich in die Lüfte zu schwingen und dauerhaft der Schwerkraft zu trotzen. Fliegen ist und bleibt vor allem auf den Langstrecken alternativlos. Und allem leisen Ärger zum Trotz überwiegt bei den Gästen am Ende der Reise die Freude, wieder festen Boden unter den Füßen zu haben.

Der dagegen stets lautstark und offen geäußerte Ärger der Kunden über die Bahn ist ein Versuch, die verlorene Autonomie zurückzugewinnen. Das Bahn-Bashing würde sicherlich auch Volkssport bleiben, wenn die Bahn nahezu perfekt funktionieren würde. Denn in der nie versiegenden Kritik über die Bahn gelingt es, die gefühlte Ohnmacht zu überwinden und die Bahn nachhaltig in ihre Schranken zu verweisen. Dass jetzt allerdings die eigenen Kinder der Bahn – die angestellten Lokführer und Zugbegleiter – den Aufstand proben, stößt nur bei wenigen auf Verständnis. Der Streik wird als Verrat erlebt, weil die Gewerkschaft zugunsten ihrer eigenen Autonomie-Bestrebungen alle Brüder und Schwestern im Lande lahmlegt. Dem GDL-Vorsitzenden Weselsky wird daher nicht Gemeinsinn, sondern „Größenbahnsinn“ attestiert.

Gerade weil die Bahn eigentlich ein deutsches Sinnbild ist für feste und berechenbare Bahnen und für Verlässlichkeit, unterminieren die schier endlosen Streikkapriolen das lädierte Grundvertrauen vieler Bürger in den Zustand der Republik. 25 Jahre nach dem Mauerfall scheint das Land in einer Besitzstandswahrung zu erstarren und zunehmend bewegungsunfähig zu werden. Immer wieder stehen die Räder still, droht der Verkehrskollaps, wächst der Zweifel an der Einsatzfähigkeit der Bundeswehr und stagnieren Großbahnhöfe und Hauptstadtflughäfen.

**Stephan Grünwald** ist Mitbegründer des Marktforschungsinstituts Rheingold.

Artikel URL: <http://www.fr-online.de/meinung/gastbeitrag-die-bahn-und-die-doppelte-ohnmacht,1472602,29040558.html>

---

Copyright © 2015 Frankfurter Rundschau