

Das pendelnde Ich

Mobilitätserfahrungen als Odyssee light

von Bernd Frye

Frankfurt ist Deutschlands Pendlerhochburg. Nur etwas mehr als ein Drittel der hier Beschäftigten wohnt auch in der Stadt. Dafür kommen rund 335 000 Menschen mehrmals pro Woche in die Main-Metropole und kehren abends wieder heim. Besonders für die sogenannten Fernpendler – mit Anfahrtswegen von mehr als 50 Kilometern – ist das Unterwegssein ein Kapitel für sich. Unser Autor hat 255 (Bahn-)Kilometer.

»On the railway again ...« Einer britischen Studie zufolge sind Fern- und Vielfahrer größeren Stressspitzen ausgesetzt als Jetpiloten im Kampfeinsatz. Dafür können (und sollten!) die Piloten nicht entspannt aus dem Seitenfenster schauen.

Senk ju vor träwelling« oder auch »Wie wisch ju a plessant dschörni«. Sicher, nicht alle Zugchefs sprechen lupenreines Oxford-Englisch. Und auffällig ist auch, dass der nächste planmäßige Haltebahnhof »auf Englisch« angesagt wird, nicht aber, dass der Zug wegen »Personen im Gleis« gerade eine abweichende Route fährt oder außerplanmäßig irgendwo anders hält. (Alles schon erlebt.) Ich fahre mehrmals pro Woche mit dem ICE von Essen nach Frankfurt. Ich weiß, dass die Bahn – wie es heißt – »vier Gegner« hat: »Frühling, Sommer, Herbst und Winter«. Und, na klar: Im Hochsommer funktionieren die Klimaanlage nicht, und man kriegt ein kostenloses Softgetränk im Bordbistro. Im tiefsten Winter frieren die Weichen ein, und die Schaffner verteilen kleine Tüten mit Gummibärchen.

Soweit, so bekannt und oft genug kolportiert. Bahn-Bashing ist mittlerweile so langweilig wie ein Nahverkehrszug an einem fußballfreien Samstagnachmittag. Alles in allem funktioniert das Bahnfahren einigermaßen gut; auf den langen Strecken und »in the long run« zumindest nicht schlechter als die Anfahrt mit dem Auto. Und auch das Pendeln ist gar nicht so schlimm – obwohl Fern- und Vielfahrer angeblich häufiger krank sind, eher zu Übergewicht neigen und auch mehr psychische Probleme haben. Einer britischen Studie zufolge sind Pendler sogar größeren Stressspitzen ausgesetzt als Jetpiloten im Kampfeinsatz. Dafür erleben Pendler aber ihr regelmäßiges Road-, in diesem Fall Railway-Movie – kleine Epen des mobilen Alltags, sozusagen eine »Odyssee light«. Das Heldenepos von Homer beginnt mit den Versen: »Sage mir, Muse, die Taten des vielgewanderten Mannes, / Welcher so weit geirrt nach der heiligen Troja Zerstörung, / Vieler Menschen Städte gesehn und Sitte gelernt hat.«

High Noon am Bahnsteig

Wenn man »die Taten des vielgewanderten Mannes« durch »Erlebnisse eines Pendelnden« ersetzt und »nach der heiligen Troja-Zerstörung« durch »nach kurzem Schlaf«, würde es fast schon passen. (Dann klappt das aber mit dem Versmaß nicht mehr, wie wir sehen werden.) Homers Epos jedenfalls umfasst rund 12 000 Verse. Der vorliegende Reisebericht soll insgesamt –



High Noon am späten Nachmittag. Dutzende, wenn nicht Hunderte Ledersohlen und Rollköfferchen setzen sich in Bewegung – mal in die eine, mal in die andere Richtung. Es stimmt schon: Wer zu spät kommt, den bestraft der Stehplatz. Und Stehen ist in der Tat blöd. Aber man hat sich zumindest vorher nicht zum Deppen gemacht.

Ich verlasse mittlerweile meine einmal eingenommene Warteposition am Bahnsteig nicht mehr. Von Wiglaf Droste, der auch schöne Eisenbahngeschichten auf Lager hat, stammt der Satz: »In des Lebens stillen Glanz platzt der Mensch mit Ententanz«. Droste spricht von der »Zumutung Mitmensch«, ich von der Zumutung Mitreisender – beispielsweise dann, wenn der Zug so zum Halten kommt, dass sich nur wenige Schritte von mir entfernt eine Tür auftut. Dann haben die anderen schon Witterung aufgenommen und eine Mini-Stampede setzt ein. Und da der Deutsche keine Schlange kann, knubbelt sich alles um die Tür.

Und wenn man dann mal drin ist und eigentlich noch freie Sitzplätze zur Verfügung stehen, ist der Fahrtritt immer noch nicht in trockenen Tüchern. Es gibt nämlich Passagiere, die auch in stark frequentierten Zügen ihre Akten- oder Handtaschen auf den Nebensitz stellen und stur geradeaus schauen, wenn die Zugestiegenen sitzplatzsuchend durch die Gänge drängen. Vielleicht ist das ja auch ein deutsches Phänomen wie das Handtuch am Pool oder die Sandburg am Strand. Darauf angesprochen, ob neben ihnen vielleicht noch frei sei (natürlich ist da noch frei!!!), verziehen sie das Gesicht, als hätte man ihnen einen unsittlichen Antrag gemacht.

»Die Schwarze Mamba« – auf Augenhöhe mit dem Bahner

Warum tut man sich das an? Warum bleibt man nicht auf seinem Sprengel, fährt ökologisch untadelig einige Stationen mit der U-Bahn oder am besten mit dem Rad? Die Pendlergründe sind meist gleich. Man hört und liest sie immer wieder: Diese Art Arbeit gibt's leider nicht gleich um die Ecke. Die Partnerin will nicht umziehen. Die Kinder sind gerade in die Schule gekommen. Und überhaupt ist es am Heimatort schön

Glücklicherweise besteht eine direkte Verbindung zwischen den Hauptbahnhöfen in Frankfurt und Essen. Manchmal muss man allerdings am Flughafen umsteigen. Doch auf welchem Gleis? Und wie steht's mit der Wagenreihung? Ist der Zug nun in seiner Gesamtheit »in reverse order«, so dass jetzt ganz vorne ganz hinten ist? Oder sind nur einzelne Teile verdreht?

wenn man ihn bei mittlerer Durchsagegeschwindigkeit laut liest – acht bis neun Minuten dauern. Dabei handelt es sich in etwa um die Zeit, die man braucht, einen ICE mit zwei Wagenteilen entlangzulaufen – hin und wieder zurück, insgesamt zweimal 400 Meter. Das ist manchmal fast nötig, wenn der Zug in »abweichender Wagenreihung« verkehrt und man seinen bevorzugten oder reservierten Platz sucht. Die Frage ist nur: Ist der Zug nun in seiner Gesamtheit »in reverse order«, so dass jetzt ganz vorne ganz hinten ist? Oder sind nur einzelne Teile verdreht? In einem Fahrgastforum im Internet heißt es: »In gefühlt 40 Prozent der Fälle gibt es eine abweichende Wagenreihung – oder es wird eine abweichende Reihung angekündigt, und der Zug fährt dann doch nach Plan ein.«

Man mag sich die Verwirrung vorstellen: Abweichung von der Wagenreihung, aber wie? Abweichung vom Normalfall (den es ja eigentlich nicht gibt), oder Abweichung von der Abweichung. Besonders in diesen Gemengelagen entsteht das, was ich die »Stampede« nenne, in Anlehnung an Fluchtbewegungen in großen Rinderherden im amerikanischen Westen. Dann ist auf Gleis 7 des Frankfurter Hauptbahnhofs



Gleich geht's los: Züge der ICE 3-Baureihe verkehren nonstop zwischen Frankfurt Flughafen und Köln Messe/Deutz. Die 164 Kilometer lange Fahrt über den Hochgeschwindigkeits-Streckenschnitt dauert 52 Minuten.

ner und auch billiger, zumal, wenn man im Grünen leben will. Ich selbst wohne in einem prima Altbau. Hätte ich Vergleichbares in Frankfurt, könnte ich die Hochschulbezügestelle gleich bitten, mein Teilzeitstellen-Gehalt direkt an den Vermieter zu überweisen. (Na ja, aber fast.)

»Immer mehr Erwerbstätige nehmen längere Strecken für den Weg zur Arbeit auf sich und stellen damit ihre zunehmende berufliche Mobilität unter Beweis«, schreibt das statistische Bundesamt. Obwohl ich damit nichts »unter Beweis« stellen will, gehöre ich zu den 4,3 Prozent der Berufstätigen, die mehrmals pro Woche mindestens 50 Kilometer zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zurücklegen. Ich habe eine BahnCard 100, die rund 4000 Euro kostet und wie eine Flatrate funktioniert – einmal bezahlen und ein Jahr lang so viel fahren, wie man will, bei mir in der 2. Klasse, sie gilt aber auch in Bussen und Bahnen. Harald Schmidt, der die 1.-Klasse-Version hat, nannte die Karte in einem PR-Interview im »Mobil«-Magazin der Bahn »Schwarze Mamba«. Von Schmidt stammt der Ausspruch, dass die meisten Deutschen »zu doof zum Bahnfahren« seien. Das fange schon damit an, dass sie nicht begriffen, dass man erst einsteige, nachdem andere Passagiere ausgestiegen seien.

Die »Schwarze Mamba« ist ein Distinktionsmerkmal. Mit ihr fährt man fast auf Augenhöhe mit dem Eisenbahner. Reisende, die ihr Supersparpreisticket am Computer ausgedruckt haben und nun umständlich aus der Klarsichthülle fischen, werden vom Personal schon mal mitleidig angeschaut. Zückt man dagegen die in schwarz gehaltene Karte, folgt ein kurzes Nicken, manchmal mit Verschwöreremiene, auf jeden Fall von Profi zu Profi. Mir wurde schon mehr als nur einmal vom Zugchef persönlich »ein schöner Feierabend« gewünscht. Und auch die Tatsache, dass die BahnCard nicht abgeknipst wird und man sie deshalb nicht aus der Hand geben muss, hat Vorteile. Neulich sah ich eine schlafende Stewardess im Zug, die sich ihre BahnCard mit einem Band um den Hals gehängt hatte.

Ein weiterer Grund, der für manches Pendeln spricht, ähnelt dem, »mal eben« ein verlängertes Wochenende in New York zu verbringen: Es ist machbar. Bei mir gehört der Hochgeschwindigkeits-Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Köln Messe/Deutz und Frankfurt Flughafen zu den Bedingungen der Möglichkeit – 164 Kilometer in 52 Minuten. Alles in allem sind es von Essen Hauptbahnhof bis Frankfurt Hauptbahnhof knapp zwei Stunden.

Der Biorhythmus und Robert Gernhardts elftes Gebot

Bei den Rückfahrten kann es schon mal spät am Tag werden. Nachts ist keine Stampede mehr zu befürchten. Dafür wäre neulich fast die Bahnpolizei auf den Plan getreten. »Der Besitzer des schwarzen Rucksacks wird gebeten, zu seinem Gepäckstück zurückzukehren«, hieß es über Lautsprecher. Ich habe die Ansage, die ein-, zweimal wiederholt wurde, nur mit einem Ohr wahrgenommen, während ich telefonierend den Bahnsteig auf und ab ging. Als ich bemerkte, dass wohl mein Rucksack gemeint war, den ich am Rand abgestellt hatte, bin ich so selbstverständlich wie mög-



Die »Schwarze Mamba« (Harald Schmidt) hat mittlerweile einen grünen Streifen. Laut Deutscher Bahn reist der Inhaber einer BahnCard 100 »in allen Fernverkehrszügen mit 100% Ökostrom«. Nicht zu vergessen ein anderer psychologischer Mehrwert: Mit der »Mamba« fährt man fast auf Augenhöhe mit dem Eisenbahner.

lich zurückgegangen, habe ihn mir um eine Schulter gehängt – was ich sonst nie mache, weil er auf zwei Schultern besser hält – und noch eine Dose Binding gekauft.

Die Hinfahrten fallen, gemessen an meinem Biorhythmus, in die sogenannte Herrgottsfrühe, eine Zeit, die paradoxerweise unchristlich genannt wird. Umso schlimmer, wenn dann Mitreisende gegen das elfte Gebot verstoßen, das Robert Gernhardt nach eigenen Angaben auf dem Feldberg vom Herrn empfangen hat. Es heißt »Du sollst nicht lärmern« und eine Stelle lautet so: »Ihr sollt keinen Walkman in Bahnen und Zügen benutzen, denn siehe: Der Walkman ist ein Blendwerk des Satans, zu verwirren die Sinne des Menschen, auf dass er glaube, er könne seinen Kopf mit Musik vollknallen, ohne dass sein Nächster davon höre. Ich aber sage euch: Und ob der was mithört!«



Zum Fototermin musste auch Homer mit. Hier seine »Odyssee« in einer betagten Ausgabe des Verlags Ferdinand Schöningh mit der selbst schon klassischen deutschen Übersetzung von Johann Heinrich Voß. Sie orientiert sich am antiken Versmaß des Hexameters.

Noch schlimmer als der Walkman und sein Wieder­gänger, der MP3-Player, ist das laute Telefonieren, zu­mal im Ruheabteil, dort, wo Handys verboten sind. Das elfte Gebot tadelt den Lärmenden als »unrein«. Mein akustischer Schmutzfink hatte eine 1.-Klasse-Reser­vierung, sein Abteil aber nicht gefunden und als Kom­pensation für die unstandesgemäße Deklassierung das Recht in Anspruch genommen, im Ruhewagen der 2. Klasse zu telefonieren. So ungefähr lautete die Ar­gumentation des Mannes, als ich ihn zur Rede stellte – zunächst ergebnislos, aber nachdem ich mich wieder hingesetzt hatte, verließ er nach ein paar Trotztelefo­nierminuten das Abteil. In den meisten Fällen sage ich erst gar nichts, denn solche Konfrontationen verur­fachen bei mir in der Tat Stresssituationen, die einem Kampfpiloten nicht fremd sein mögen. Ich kämpfe stattdessen still mit meinen Gewaltfantasien. Wie heißt es bei Homer? »Aber Odysseus traf mit dem Pfeil ihn grad in der Gurgel, / dass im zarten Genick die Spitze wieder hervordrang.«

Na ja, so schlimm ist es psychisch dann doch nicht um mich bestellt. Ich habe noch einmal aus der Odys­see zitiert, um auf die Versform des Hexameters auf­merksam zu machen. Auch in deutschen Übersetzun­gen werden dabei sechs Silben pro Verszeile betont. In der strengsten Form des Hexameters folgen der be­tonnten Silbe stets zwei unbetonte. Wissenschaftler der Universität Witten/Herdecke haben vor rund zehn Jah­ren nachgewiesen, dass der besondere Rhythmus der antiken Strophen – wenn man sie laut für sich liest – ein positives Zusammenspiel von Herzschlag und At­mung bewirken. Ich habe damals in Witten gearbeitet und die Pressemitteilung geschrieben. Die Süddeutsche Zeitung nahm das Thema in ihrer Rubrik »Streiflicht« auf und wies darauf hin, dass »die Bundesbahn, so wie sie früher beschaffen war und tönte«, ganz ähnliche meditative Geräusche machte: »Dam da da, dam da da, dam da da und so fort bis zum Bahnhof.«

Meine These lautet nun: Beim ICE 527, der um 6.53 Uhr auf Gleis 1 in Essen losfährt, ist das genau­so – besonders ab Duisburg, wenn die Kurzstrecken­Pendler ausgestiegen sind. Dam da da, dam da da, dam da da. Daran denke ich schon, wenn ich am Vorabend nicht einschlafen kann – und schlafe dann meistens ein. Und auch die »englischen« Durchsagen sollen bit­te genau so bleiben, wie sie sind. Ich habe den Ver­dacht, es handelt sich um Hexameter.

Wir erreichen die nächsten Seiten dieses Heftes mit einer Verspätung von vier Minuten. Alle planmäßigen Anschluss­themen werden erreicht. – Thank you, take care and goodbye.

P.S.: Apropos umgekehrte Reihung. Hier ist was durcheinandergeraten. Eigentlich sollte am Anfang dieses Textes meine persönliche und sehr geharnischte DB-Ungemach-Hitliste stehen. Und es wäre eine Liste gewesen, die sich mit allen Wassern gewaschen hätte. Eine Liste des Wartens und der Ungewissheit. Des War­tens auf Anschlusszüge. Des Wartens auf freier Strecke. Und des Wartens auf die dann doch erlösende Durch­sa­ge, die den Schaffner mit den Passagieren schicksal­haft im Offensichtlichen zusammenschweißt –, dass nämlich der Zug gerade steht und man selbst auch noch nicht so genau wisse, wann es weitergehe (leider, leider nur auf Deutsch). ◆



Besonders Fernpendler sollten eigentlich immer ein Butterbrot (im Ruhrgebiet: »Kniffte«) dabei haben. Wer weiß, wann man mal wieder auf freier Strecke wartet oder eine vom Fahrplan abweichende Route fährt.

Der Autor



Bernd Frye, 49, ist im Hauptberuf Pressereferent am Exzellenzcluster »Die Herausbildung normativer Ordnungen« an der Goethe-Uni­versität. Seine Nebentätigkeiten sind teilnehmende Beobachtun­gen im Fernverkehr (ehrenamtlich) und freier Journalismus; Zweites auch regelmäßig für »Forschung Frankfurt«.

bernd.frye@normativeorders.net