

Cito Kijk- en luistertoets Duits

Transcript bij fragment nummer 3 (vwo)

December 2019

Sprecherin: Der hier hat auch wieder 25 Minuten Verspätung und den Waggon, den wir reserviert haben, den gibt es nicht mehr.

Sprecherin : Einmal habe ich das erlebt, dass der Zug zwanzig Minuten Verspätung hatte und danach ist er komplett ausgefallen. Und das hat mich schon ein bisschen geärgert.

Sprecher: Also die Bahn stiehlt einem die Lebenszeit ein bisschen, ne?

Sprecherin : Guten Abend. Sie soll unser Klimaretter sein und ist in Wirklichkeit unpünktlich, überfüllt oder gar nicht mehr in Betrieb. Die Bahn wurde auf Entwicklungsland-Niveau heruntergewirtschaftet. Unsere Steuergelder werden verschleudert und so ist sie nicht zu retten, sagt jetzt ein provokantes Buch "Schaden in der Oberleitung. Das geplante Desaster der Deutschen Bahn".

Sprecherin : Fliegen von Frankfurt nach Berlin geht schon für rund fünfzig Euro. Die Deutsche Bahn verlangt hier in der Regel das Dreifache. Und wenn man sich dann trotzdem für die Bahn entscheidet, ist sie überfüllt, kommt zu spät und auf dem Land hält sie oft schon gar nicht mehr. Der Umstieg wird uns schwer gemacht. Aber genau das sollten wir doch tun, wenn wir weniger CO2 ausstoßen wollen. Dann müssen mehr Menschen und Güter auf die Schiene. Unsere Bahn sei dafür aber zu marode, sagt dieser Mann.

Sprecher: Das wurde halt alles in einem irrationalen Rausch, Traum „Börse, Börse, Börse!“ wurde Volksvermögen unter unseren Augen verramscht und verschleudert. Und wir, die Kunden, die Bürger baden das heute aus.

Sprecherin: Arno Luik wurde die Liebe zur Bahn eigentlich in die Wiege gelegt. Sein Vater war Bahnvorsteher in einem kleinen Dorfbahnhof. Doch die jahrzehntelange Misswirtschaft des Bahnkonzerns hat ihn zu einem der schärfsten Kritiker gemacht. Detailgenau analysiert er in seinem Buch „Schaden in der Oberleitung“ den Niedergang des einstigen Vorzeigeunternehmens. Alles begann im Zuge der deutschen Wiedervereinigung.

Sprecher: Seit 1994 der Bahnreform wurde der Börsengang angestrebt und vor allem Mehdorn und Grube haben versucht, die Bahn sexy für die Börse zu machen, Mehdorn vor allem. Und das hieß, sparen, sparen, wo es nur geht. Sparen am Material, an Menschen, die Reparaturintervalle wurden gestreckt und die Folge davon ist, dass das Material immer weiter verkommen ist.

Sprecherin: Das Ergebnis: Stilllegung und Demontage mit System. Von einst vierzigtausend gibt es heute noch 33.000 Kilometer Gleisnetz – minus zwanzig Prozent. Auch mehr als zweitausend Bahnhöfe wurden verkauft. Staatsbesitz, der uns gehörte, im Eifer des Sparkurses verscherbelt. Und was heute noch übrig ist, wird auf Verschleiß gefahren. Das Eisenbahngesetz macht es möglich.

Mehr noch:

Sprecher: Für den Unterhalt und die Pflege ist die Bahn AG zuständig, aber für den Neubau der Bund. Also ist es lukrativ für die Bahn, alles, alles verkommen zu lassen, um dann sagen zu können, "Wir müssen neu bauen." Der Neubau kostet nichts.

Sprecherin : Die Bahn nicht, uns aber schon. Die Bahn verdient sogar bis zu zwanzig Prozent der Baukosten als Planungsaufsicht, weshalb Tunnel sehr beliebt sind wie bei Stuttgart 21 – finanziell ein Desaster.

Sprecher: Dieses Großprojekt Stuttgart bringt die Existenz der Bahn tatsächlich in Gefahr im Augenblick. Und für diese 15 Milliarden, die da in Stuttgarts Untergrund unter den grässlichen Tunnelbauten in der Schwäbischen Alb verschwinden, da könnte man tausend Bahnhöfe à 15 Millionen bauen.

Sprecherin: Und bald rücken in Frankfurt vielleicht auch die Bohrer an für ein großes Tunnelprojekt unter dem Hauptbahnhof. Gerade war Startschuss für die Machbarkeitsstudie und die Frage, wie der Tunnel verlaufen könnte. Kosten: mehrere Milliarden. Geschätzte Zeitersparnis: zwei bis acht Minuten und damit absolut unsinnig in den Augen von Arno Luik. Für ihn sind solche überteuerten Großprojekte das Hauptvergehen Nummer eins der Deutschen Bahn. Nummer zwei: die vielen Auslandsgeschäfte.

Sprecher: Die Deutsche Bahn macht in Großbritannien Krankentransporte, hat in Stockholm Elektroautos fahren. Was haben wir davon? Wir haben nichts, wie gesagt, außer Zerfall. Und kein Politiker, kein Verkehrspolitiker hat jemals gesagt, "Hey, Herr Grube, Herr Mehdorn, gehen Sie ins Ausland." Das hat die Bahn einfach mit unserem Geld so gemacht.

Sprecherin: Die Deutsche Bahn investiert in hundertvierzig Ländern weltweit, ist längst ein internationaler Logistikkonzern, eine Aktiengesellschaft mit einem unübersichtlichen Netz aus fast tausend Tochterunternehmen. Luik sagt: "Bürokratiewucher – kostspielig und kaum zu kontrollieren." Das wäre aber eigentlich die Aufgabe der Bundesregierung. Sie ist Eigentümerin der Deutschen Bahn AG und trägt damit die Verantwortung. So hat die Bahn unter den Augen der Politik Schulden angehäuft in Höhe von rund 25 Milliarden Euro. Gerade richtig kommt da jetzt frisches Geld dank des Klimapakets. Die Bahn bekommt noch mal 72 Milliarden vom Bund, also von uns Bürgern, bis 2030. Immerhin, auch uns hat man etwas versprochen – günstigere Ferntickets durch eine Senkung der Mehrwertsteuer. Mehr Verkehr soll auf die Schiene fürs Klima. Arno Luik hält das für Augenwischerei, weil die Infrastruktur das gar nicht mehr hergeben kann. Gern hätten wir mit der Bahn über sein Buch gesprochen. Schriftlich sagt man uns ab.

Sprecher: Ich muss Ihnen mitteilen, dass wir zur oben genannten Sendung weder mit einem Interview noch mit Drehgenehmigungen auf Bahngelände beitragen wollen.

Sprecherin: Schade. Arno Luiks Thesen provozieren und manchmal geht er in seinem Buch die Bahn ziemlich scharf an. Doch trotz aller Polemik, seine Forderungen sind nicht aus der Luft gegriffen.

Sprecher: Es müsste vielleicht diese Aktiengesellschaft in eine Art Anstalt des öffentlichen Rechts, in einen Gemeinwohlauftrag umgebaut werden.

Sprecherin : Luik fordert also nichts weniger als eine neue große Bahnreform. Dieses Mal aber wirklich zum Wohle der Bahnkunden und nicht der Aktionäre.