

Die Regionalbahn/Elektritschka – schnell, dreckig und eng

27.11.2011

Nachdem wir von der Protestaktion der Reisenden der Kiewer Regionalbahn/Elektritschka gehört haben, entschloss sich LB.ua., eine Reportage über die klassische Regionalbahn zu schreiben. Wir fuhren an einer der stark befahrenen Strecken vorbei – Kiew-Borjaka (in Richtung Fastow) und fragten die Passagiere, ob sie zufrieden mit dem Service in den Bahnen sind und was sie ändern wollen würden.

Nachdem wir von der Protestaktion der Reisenden der Kiewer Regionalbahn/Elektritschka gehört haben, entschloss sich LB.ua., eine Reportage über die klassische Regionalbahn zu schreiben. Wir fuhren an einer der stark befahrenen Strecken vorbei – Kiew-Borjaka (in Richtung Fastow) und fragten die Passagiere, ob sie zufrieden mit dem Service in den Bahnen sind und was sie ändern wollen würden.

Am Regionalbahnhof in Kiew treffen wir den ersten Experten in Sachen Regionalbahn: die Brötchenverkäuferin (ihren Namen wollte sie uns nicht nennen). Sie berichtet uns, dass sich aufgrund der „Lücken“ im Zugfahrplan zu viele Passagiere ansammeln und deswegen die Waggons übervoll seien:

„In Richtung Fastow? Um 05.24 Uhr? Sie müssen dorthin“, das Großmütterchen zeigt auf einen von zwei einander völlig gleichenden Zügen mit identischer Aufschrift (eine andere Art der Orientierung gibt es nicht). „Die zweite Bahn fährt um 06:42. Jetzt beginnt gerade der Pendlerverkehr“, eine ganze Stunde kam keine Bahn, nun haben sich eine ganze Menge Menschen angesammelt. „Tja, und nach der Arbeit kommen sie alle wieder. Hier kommen übrigens gerade meine Stammkunden – sie fahren jeden Tag mit der Bahn zur Arbeit und wieder zurück. Viele Menschen aus den Vororten arbeiten in Kiew. Und um 5.42 ist es schon vorbei, und wer um sechs kommt, muss sich nicht mehr mühsam reindrängen.“

Auf dem Bahnsteig wartet Pawel Demidov, Dozent an der Nationalen Wirtschafts- und Handelsuniversität und wohnhaft in dem Vorort Wischnjaki, auf die Abfahrt seines Zuges. Er weiß, warum es so viele „Lücken“ im Fahrplan gibt – viele Züge wurden einfach abgeschafft: „Man hat sowohl die Anzahl der Bahnen, als auch die Anzahl der Waggons verringert, deswegen ist hier so ein Gedränge. Morgens fahre ich schon mit dem ersten Zug. Um sechs Uhr setze ich mich in die Bahn von Kiew nach Wischnjaki. Das ist die dritte Station von der Endhaltestelle, Fastow, aus, und die Waggons sind bereits vollgestopft. Wenn man um sieben oder acht fährt, gibt es schlicht keinen Platz mehr. Warum das so ist? Es gibt zu wenig Waggons und zu wenig Züge. Und die, die es gibt, die schnellen, die halten nicht an allen Haltestellen, sondern nur an den Bahnhöfen. Totales Chaos! Ich bin Pensionär, fahre mit einem kostenlosen Ticket. Reisende, die zu ermäßigten Preisen fahren, gibt es in einem Zug wirklich viele. Wenn Sie in einen Waggon gehen, fährt schon die Hälfte zum ermäßigten Preis. Und dieses Geld wäre schon ausreichend, doch auch hier wird betrogen! Sie transportieren Massen von Passagieren, aber Geld gibt es keins.“

Es gibt noch ein wichtiges Problem. Leute steigen ein und benutzen den Vorraum, trinken und rauchen den ganzen Weg, bis hin nach Fastow. Das verfolgt niemand, alles ist erlaubt. Aber die Türen sind beschädigt, Rauch weht durch den Waggon. Durchlüften und die Fenster öffnen – nicht erlaubt. So fahren wir, eineinhalb Stunden bis zu einer Stunde und vierzig Minuten im Rauch. Wie soll man das aushalten? Ich bin Herzkrank und habe hohen Blutdruck. Solche Fahrten sind einfach nur unerträglich.“

Mit Leonid aus Wasilkowa sprechen wir im Vorraum. Der Mann versucht nicht einmal, einen Platz im Waggon zu ergattern, dort ist alles voller Menschen. Im Vorraum ist es ziemlich dreckig und es riecht auch unangenehm – die Tür zur Toilette lässt sich nicht schließen. Zu den überfüllten Waggons äußert sich Leonid stoisch, aber der Service erscheint ihm einfach nur unerträglich: „Ich bin selbst aus der Oblast Shitomyr, arbeite in Kiew und lebe in Wassylkowe – so ist es billiger. Zur Arbeit und zurück fahre ich mit der Elektritschka. Also am Freitag ist der ‘Tag der Befreiung Kiews’. Alle fahren auf die Dörfer, die Waggons sind schrecklich voll. Doch die Hauptsache ist der Service! Du gehst zum zweiten Mal in den Waggon, doch sind die Toilettentüren verschlossen! Was also tun? Die Leute gehe zwischen die Waggons und verzeihen Sie mir die Einzelheiten, verrichten, bitte sehr, alles dort! Es ist

sehr notwendig, die Leute können sich nirgends festhalten und fallen aufeinander.“

Die Studentin Shenja treffen wir im nächsten Zwischenraum. Dort ist kein Licht, aber die Leute stehen eng gedrängt, die Reisenden bezeichnet es als „Sardinen in der Dose“. Für die große Shenja ist die Fahrt sehr unangenehm – es gibt keine Haltegriffe, man kann sich nirgendwo festhalten. „Ich hab mich schon dran gewöhnt, ich fahre jeden Morgen hin und auch wieder zurück mit der Bahn. Die Ironie des Schicksals liegt darin, dass ich gerade Lokführergehilfin werde.“

Der etwas erfahrener Fahrende Michail aus Tarowski beschreibt die Gründe der Probleme mit der Vorortbahn: „Erstens haben sie die Waggons seit den Sowjetzeiten nicht mehr ausgetauscht. Das macht man einfach nicht, und Ersatzteile werden nicht mehr hergestellt. Es gab das Lugansker Werk, das gibt es aber nicht mehr. Seitdem werden die Waggons immer weniger. Sonst waren es immer so zwölf Waggons, jetzt sind es nur noch sechs, maximal acht. Doch es werden immer mehr Menschen. Außerdem haben sie einen Teil der Bahnen den Städtischen Bahn überlassen, und es ist fast nichts übrig geblieben. Irgendwann haben sie mal fünf neue Züge gekauft, aber die haben bei weitem noch nicht alle Passagiere zu Gesicht bekommen.“

In unser Gespräch klinkt sich eine sehr junge Frau ein, doch selbst sie spricht schon mit einem Gefühl der Hoffnungslosigkeit: „Wir können nichts ändern, und Unterschriftensammlungen bringen nichts. Man kann auf Strecken fahren, auf denen die Züge nicht in allen Ortschaften halten, aber das kostet doppelt so viel und man fährt länger. Es gibt also keine wirkliche Wahl. Jeder von uns hofft, aus den Vororten Kiews herausziehen zu können, nur um nicht mit diesen Regionalbahnen fahren zu müssen.“

LB.ua. hofft nun, dass die Mitarbeiter die Wünsche der Passagiere berücksichtigen. Unserer Ansicht nach ließe sich das Problem der Schwarzfahrer, das die Eisenbahner beklagen, recht einfach lösen. Es würde sich lohnen, die Drehkreuze, die schon lange auf den Bahnsteigen stehen, zu reparieren – jetzt funktionieren sie nur selten, der Fahrschein wird am Eingang vom Sicherheitspersonal entwertet. Hinaus gehen einfach alle so, ohne den Fahrschein vorzuweisen. Aber man sollte nur mit Hilfe des Tickets den Bahnhof verlassen können (diese Funktion haben die Drehkreuze), so dass jeder genau für die Entfernung zahlt, die er auch gefahren ist – andernfalls käme er nicht heraus. Das Problem der Schwarzfahrer wäre damit erledigt.

16. November 2011 // **Aljona Melnik**

Quelle: [Lewyj Bereg](#)

Übersetzerin: **Corinna König** — Wörter: 1086

Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Sie dürfen:

- das Werk vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen
- Bearbeitungen des Werkes anfertigen

Zu den folgenden Bedingungen:

Namensnennung. Sie müssen den Namen des Autors/Rechteinhabers in der von ihm festgelegten Weise nennen (wodurch aber nicht der Eindruck entstehen darf, Sie oder die Nutzung des Werkes durch Sie würden entlohnt).

Keine kommerzielle Nutzung. Dieses Werk darf nicht für kommerzielle Zwecke verwendet werden.

Weitergabe unter gleichen Bedingungen. Wenn Sie dieses Werk bearbeiten oder in anderer Weise umgestalten, verändern oder als Grundlage für ein anderes Werk verwenden, dürfen Sie das neu entstandene Werk nur unter Verwendung von Lizenzbedingungen weitergeben, die mit denen dieses Lizenzvertrages identisch oder vergleichbar sind.

- Im Falle einer Verbreitung müssen Sie anderen die Lizenzbedingungen, unter welche dieses Werk fällt, mitteilen. Am Einfachsten ist es, einen Link auf diese Seite einzubinden.
- Jede der vorgenannten Bedingungen kann aufgehoben werden, sofern Sie die Einwilligung des Rechteinhabers dazu erhalten.
- Diese Lizenz lässt die Urheberpersönlichkeitsrechte unberührt.

Haftungsausschluss

Die Commons Deed ist kein Lizenzvertrag. Sie ist lediglich ein Referenztext, der den zugrundeliegenden Lizenzvertrag übersichtlich und in allgemeinverständlicher Sprache wiedergibt. Die Deed selbst entfaltet keine juristische Wirkung und erscheint im eigentlichen Lizenzvertrag nicht.

Creative Commons ist keine Rechtsanwalts-gesellschaft und leistet keine Rechtsberatung. Die Weitergabe und Verlinkung des Commons Deeds führt zu keinem Mandatsverhältnis.

Die gesetzlichen Schranken des Urheberrechts bleiben hiervon unberührt.

Die Commons Deed ist eine Zusammenfassung des Lizenzvertrags in allgemeinverständlicher Sprache.