Neun Ideen für die Verkehrswende

Nächste Woche startet das 9-Euro-Monatsticket. Doch dabei darf es nicht bleiben. Neun Vorschläge für die nahe Zukunft – und vier Geschichten aus dem Nahverkehr

Von **Anja Krüger**

Kaum war das 9-Euro-Monatsticket für den Nahverkehr zu haben, wurde es hunderttausendfach gekauft. Dabei gilt die bundesweite ÖPNV-Flatrate erst ab kommender Woche. Wenn der Preis stimmt, sind öffentliche Verkehrsmittel also populär. Aber: Die Furcht ist zu Recht groß, dass Busse und Bahnen dem Ansturm nicht gewachsen sein werden. In den kommenden Wochen wird es auf vielen Strecken eng werden. Denn der ÖPNV ist viel zu abgerockt, um dem Run standzuhalten. Was muss passieren, damit der Nahverkehr in fünf Jahren super läuft?

1 Leute, Leute, Leute!

Die Verkehrsbranche braucht dringend mehr Leute – da sind sich die Gewerkschaft Verdi und die Arbeitgeber ausnahmsweise einig. Bereits heute fehlen 15.000 Beschäftigte, Tendenz steigend. Die Folgen: Fahrten fallen aus, mitunter müssen Verkehrsbetriebe ganze Linien einstellen. In den vergangenen zwei Jahrzehnten ist fast jeder fünfte Job im ÖPNV weggefallen. Das rächt sich.

Heute arbeiten im Fahrdienst rund 96.000 Beschäftigte, hinzu kommen rund 55.000 Mitarbeiter:innen in der Technik und in der Verwaltung. Zehntausende weitere werden in den nächsten Jahren gebraucht, denn die politischen Ziele für den ÖPNV sind durchaus ehrgeizig. Bis 2030 soll sich die Zahl der Fahrgäste verdoppeln, ein Drittel mehr Busse und Bahnen sollen dann fahren. Doch bis dahin müssen allein 50 Prozent der Beschäftigten ersetzt werden, weil so viele in Rente gehen. Doch neue Leute zu finden, ist schwer.

Ein Problem ist das Einkommen. In Nordrhein-Westfalen zum Beispiel – die Gehälter variieren je nach Region und Berufserfahrung – verdienen Busfahrer:innen als Einstiegsgehalt nach Angaben von Verdi 2.646 Euro im Monat, hinzu kommen Zuschläge von im Schnitt 350 Euro. Das ist weniger als das Durchschnittseinkommen. Der Personalmangel verschärft den Stress, Mitarbeiter:innen müssen Pausen ausfallen lassen und Doppelschichten schieben, Busse fallen aus. „Die Arbeitsbedingungen müssen besser werden, damit der Job attraktiver wird", sagt Verdi-Mann Oliver Nüsse, der für das Ressort Busse und Bahnen zuständig ist.

2 Clever einkaufen

Schienen, Züge, Haltestellen, Bahnhöfe, Busse, Straßenbahnen – was heute nicht bestellt wird, fehlt in fünf Jahren. „Wir brauchen mehr Züge und längere Züge", sagt Verkehrsforscher Dirk Schneidemesser vom Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS) Potsdam. Auch mehr Busse und Bushaltestellen sind nötig. Schon heute sind die Fahrzeuge im Berufsverkehr überfüllt. Deshalb ziehen es etliche Pendler:innen vor, mit ihrem Auto im Stau zu stehen. Da können sie wenigstens bequem sitzen.

Die Anschaffung neuer Fahrzeuge ist nicht nur eine Frage des Geldes, sondern auch einer klugen Planung. „Züge und Busse kann man nicht einfach kaufen wie ein Auto", sagt Schneidemesser. Sie müssen lange vorbestellt werden. Die Industrie braucht das Signal, dass neue Fahrzeuge erwünscht sind. Nur dann investiert sie in neue Technik. Busse zu bekommen, ist für Verkehrsunternehmen nicht einfach, wenn der Markt wie jetzt leergefegt ist – erst recht, wenn es E-Busse sein sollen. Bis 2030 soll in Deutschland jeder zweite Bus elektrisch fahren.

Auch autonom fahrende Busse, die keine:n Fahrer:in brauchen, könnten den Nahverkehr einen gewaltigen Schritt voranbringen. Mit ihnen könnten auf unkomplizierten Strecken

Im Faltenbalg eins mit dem Zug

Als Kind getrennter Eltern fuhr ich in den Ferien öfter mit dem Zug von Berlin nach Saarbrücken. Im ICE 1 gab es in den Rückenlehnen Bildschirme, die Filme zeigten, wie im Flugzeug. Ich fühlte mich wie in einem durch das Land rasenden 4-Sterne-Hotel. Bis Mannheim. Da war ich gezwungen, umzusteigen, in eine Regionalbahn.

Den Regio bestieg ich über eine Treppe aus Metallgittern, das ließ den Komfortverlust schon erahnen. Doch das Wandern durch den Zug, auf der Suche nach einem Sitzplatz, hielt ein Erlebnis bereit, mit dem kein Schnellzug mithalten konnte. In meiner Erinnerung war das so: Am Ende eines Waggons stoße ich auf eine Tür mit leuchtendem Knopf. Ich drücke, es zischt wie bei Star Trek, die Schiebetür verschwindet, der Weg ist frei in das Innere eines dunklen Ungetüms – der Faltenbalg. Tosendes Rappeln, Rumpeln und Quietschen, das Trommelfell zuckt empfindlich – ich trete trotzdem ein. Mein Blick fällt auf meine Füße. Sie stehen auf zwei Metallplatten, die übereinander liegen und sich verschieben, sobald der Zug in eine Kurve fährt. Das Gehirn gibt den Befehl zur sofortigen Evakuierung – aber ich bleibe. Die Schiebetür zischt noch mal und schließt sich hinter mir. Ich schließe die Augen und werde eins mit dem Zug.

Es gibt sie heute in nahezu allen Zügen, diese Ziehharmonika-Gelenke aus Gummi. Aber mit Fortschritt und Komfortmaximierung wird der Faltenbalg immer unsichtbarer. Im ICE bemerkt man ihn kaum, so nahtlos ist er eingepasst in die vertäfelten Wände. Vielleicht begebe ich mich diesen Sommer mal auf Reliktsuche. Denn nirgendwo sonst fühlt man sich einem Zug so nah wie im Faltenbalg eines Regionalzuges der späten 1990er Jahre. *Nora Belghaus*

Mit dem Bus in die Freiheit

Ein Busfahrer war es, der mir den Weg zur Freiheit wies, und das ging so: Als Kind war ich oft bei meiner Oma, die lebte am Rande einer Kleinstadt. Wenn wir durch die Fußgängerzone bummeln wollten, nahmen wir die Linie 2, und die fuhr stets pünktlich ab – denn meine Oma wohnte an der Endhaltestelle. Dort legten die Fahrer eine Pause zwischen ihren Touren ein, vertraten sich die Beine, rauchten. Ich war vier oder fünf, als ich bettelte, allein mit dem Bus fahren zu dürfen. Hand in Hand gingen wir zur Haltestelle, meine Oma erklärte dem Fahrer mein Expeditionsbegehren, der schien es ulkig zu finden, und so thronte ich schräg hinter ihm und tuckerte ans andere Ende der Stadt. Dort stieg der Fahrer aus, biss in ein Wurstbrötchen, bot mir einen Happen an. „Nein, ich passe so lange auf den Bus auf", sagte ich. Als wir nach anderthalb Stunden zurückkamen, stand meine Oma wieder an der Haltestelle, und ich erzählte ihr, was ich alles gesehen hatte. Später, als ich ferne Länder bereiste, machten wir es jahrelang noch genauso. *Katja Kullmann*