

Die Fehler beim „Deutschlandticket“

VON REINHARD KOWALEWSKY

Das neue Gezerre um die Finanzierung des ÖPNV und die durch das „Deutschlandticket“ entstandenen Verluste zeigen, was falsch läuft im Nahverkehr: Die Politik – speziell in Berlin – profiliert sich lieber mit Billigtickets für Millionen Bürger, anstatt sich ernsthaft auf eine Strategie zu einigen, wie die ÖPNV-Netze fitter werden. Das spiegeln auch die nun präsentierten Zahlen des VRR wider: Wenn nur sechs Prozent der Nutzer des „Deutschlandtickets“ Neukunden von Bussen und Bahnen sind, dann ist dies weniger als erhofft. Umgekehrt sollte man solche Werte aber auch nicht dramatisieren: Falls das neue Ticket dazu führt, dass die bisherigen Nutzer des ÖPNV ihn eben häufiger nutzen statt des Autos, wäre auch viel gewonnen.

Was ist zu tun? Wir brauchen in NRW den Zehn-Minuten-Takt auf den wichtigen S-Bahn-Linien bis zum frühen Abend. Damit dies möglich ist, müssen Verkehrsverbünde und Bahnunternehmen so schnell wie möglich in die konkrete Planung einsteigen.

Das Verspätungschaos bei Regionalzügen muss aufhören – gut, dass es mit dem Bau der RRX-Strecke zwischen Köln und Düsseldorf vorankommt. Der 15-Minuten-Takt auf der Rheinschiene zwischen Köln, Düsseldorf, Essen und Dortmund ist das richtige Ziel. Das schwarz-grüne Kabinett hat erkannt, dass das flache Land besser angebunden werden muss: Der Ausbau von Schnellbuslinien ist also eine gute Sache.

Gleichzeitig sollten Politik und Bürger undogmatisch sein: Mehr „Park & Ride“-Parkplätze sollten Schiene und Auto besser verknüpfen. Pendler sollten gelegentlich ausprobieren, ob sie mit einem E-Bike nicht gut zur nächsten S-Bahn-Station kommen. Aber wenn sie dann bei Regen doch immer wieder das Auto bevorzugen, ist das auch in Ordnung: Gerade weil das „Deutschlandticket“ so günstig ist, ist es ein interessantes Angebot, um nur manchmal den ÖPNV zu nutzen.