

BRODOWYS WOCHE



Matthias Brodowy, Kabarettist und Musiker.
Foto: Tomas Rodriguez

2061

Ich habe sie verschlafen! Wie mich das ärgert! Wobei ich sie in der Stadt gar nicht gesehen hätte. Vielleicht haben Sie sie ja gesehen. Die Polarlichter über Deutschland. Am Anfang der zurückliegenden Woche war dieses seltene Himmelschauspiel zu beobachten. Was sonst vor allem im hohen Norden Skandinaviens zu sehen ist, erfreute viele Menschen in Regionen, denen ein derart bunter Himmel fremd ist. Tja, und ich habe geschlafen. Das erinnert mich an eine Nacht im Jahr 1986 als Joachim Bublath eine Sondersendung zum Halley'schen Kometen machte. Bublath war quasi der Harald Lesch der 80er Jahre beim ZDF. Er machte Wissenschaftsjournalismus massentauglich, indem er keine Schulstunde mit Tafel abfilmte, wie es das üblicherweise tat, sondern er

brachte Leichtigkeit und neue Medien in seine Sendungen ein. Den Dixieland-Sound seiner „Knoff-hoff-Show“ haben Sie bestimmt noch im Ohr. So gesehen war der Mann ein Pionier. Am 14. März 1986 schoss die Raumsonde Giotto mit einem Abstand von nur 6000 Kilometern am Kometen Halley vorbei und dieses Ereignis wurde also live im ZDF übertragen. Vorher musste aber ich tragen: Nämlich unseren winzig kleinen schwarz-weiß-Fernseher mit Antenne in mein Zimmer. Heute weiß ich gar nicht, wie man überhaupt etwas darauf sehen konnte. Ist aber auch wurscht, denn ich habe die Nacht des Kometen eh verschlafen, lag ich doch gemütlich in meinem Bett. Naja, 2061 kommt Halley wieder. Dann bin ich 89. Vielleicht bleibe ich dann ja wach.

MATTHIAS BRODOWY

www.brodowy.de

Noltemeyer APOTHEKE

Gegen Vorlage dieses Coupons erhalten Sie

10 % Rabatt*

auf Ihren nächsten Einkauf

*ausgenommen sind Zuzahlungen, verschreibungspflichtige Arzneimittel, Bücher und unsere TOP-Angebote.

Noltemeyer-Apotheke
Podbielskistr. 315
Gehaplaz
30659 Hannover
www.noltemeyer-apo.de

Das 49-Euro-Ticket kommt auf den Weg

Fortsetzung von Seite 3

Entsprechende Abstimmungen liefern noch. Eine Abschätzung der je nach Variante anfallenden Kosten sei wegen vieler „Finanzierungsströme“ bisher nicht möglich.

Zum Zeitplan erklärte das Ministerium, zunächst solle das Deutschlandticket eingeführt werden, erst dann das niedersächsische 29-Euro-Ticket. „Wir peilen das Jahr 2024 an“, sagte der Sprecher. Als Übergangslösung stehe bis dahin in Niedersachsen das regionale Schüler- und Azubiticket zur Verfügung, für das die Berechtigten maximal 30 Euro im Monat zahlen.

Schwieriger Weg: Wie kann die Verkehrswende gelingen?

Die Chefinnen von Üstra und Regiobus fordern mehr **PLANUNGSSICHERHEIT** vom Land bei Bussen und Bahnen, sprechen über ihre Erwartungen an das 49-Euro-Ticket und erklären, welche Ansprüche die Fahrgäste haben

Gerade erst hat das Land die Üstra beim Kauf neuer Stadtbahnwagen ausgereimt. Wie macht man eine Verkehrswende ohne Stadtbahnwagen? Hat das Land Ihnen das erklären können?

Elke Maria van Zadel: Die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), die für die Förderung zuständig ist, hat das Thema mit uns vorher leider nicht besprochen. Ich befürchte, dass sich gerade viele Probleme überlagern. Man merkt gerade, dass man nicht alles gleichzeitig finanzieren kann. Da ist zum einen der Verkehrsbereich, da sind aber auch viele andere Dinge, die Geld brauchen. Das ist das Problem, das jetzt sichtbar wird: Alle wollen die Verkehrswende, aber die Verkehrswende kostet auch Geld. Nicht nur für Stadtbahnwagen, auch für Busse, auch für Betriebshöfe, Hochbahnsteige und neue Strecken.

Denise Hain: Wir brauchen 296 Fahrzeuge pro Tag, wenn die Strecke nach Hemmingen Ende des Jahres in Betrieb geht. Wir



Vielschichtige Verkehrswende: Nicht nur der Preis bestimmt den Zuspruch der Fahrgäste – auch die Qualität des Angebots ist nach Ansicht der Üstra-Vorständinnen entscheidend.

Foto: Julian Stratenschulte/dpa

Bahnen steigen, die haben doch dann keine Lust mehr auf Verkehrswende, oder?

van Zadel: Wir haben beim 9-Euro-Ticket im vergangenen Sommer gesehen, dass es vor allem großen Andrang bei Zügen und in den S-Bahnen gab, im Stadtbereich von Hannover hatten wir einen Anstieg von 10 bis 20 Prozent, das war noch machbar. Wie das Deutschlandticket sich auf Dauer auswirkt, ist etwas ganz anderes. Bei einem langfristigen Angebot muss den Fahrgästen ein gewisser Komfort geboten werden.

Was ist konkret nötig, um einen gewissen Komfort zu bieten und gleichzeitig die Fahrgastzahlen zu verdoppeln, wie es die Region plant?

van Zadel: Wir brauchen dafür eine verlässliche Finanzierung. Es funktioniert nicht mehr, dass wir Jahr für Jahr Anträge zum Beispiel für neue Stadtbahnen oder Busse stellen und dann warten müssen, ob der Antrag genehmigt wird oder nicht. Es muss eine Finanzierung geben, die uns in die Lage versetzt, langfristig zu planen, bei neuen Fahrzeugen und bei der Infrastruktur. Wir brauchen ein verlässliches Finanzierungskonzept für fünf oder zehn Jahre.

Das heißt, das Land muss die Finanzierung der Verkehrsunternehmen auf ganz neue Füße stellen?

van Zadel: Genau. Wir wissen, dass das schwer ist. Aber anders gibt es keine Planungssicherheit. Hain: Ein Beispiel: Für die neuen

Stadtbahnwagen vom Typ TW 4000 haben wir einen Vorlauf von sechs Jahren, bis wir die ersten Züge bekommen. Das ist verhältnismäßig schnell. Normalerweise dauert so ein Vorlauf sieben bis neun Jahre.

Regina Oelfke: Man muss dazusagen, dass wir nicht das einzige Verkehrsunternehmen in Deutschland sind, das aktuell Finanzierungsprobleme hat. Das System der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland ist komplex. Das gilt für das Thema Fördermittel für Fahrzeuge und Infrastruktur, aber auch für die laufenden Verlustausgleichszahlungen der öffentlichen Hand. Corona hat das zusätzlich einiges auf den Kopf gestellt. Das wird auch noch einige Jahre dauern, bis sich das wieder normalisiert. Allein auf Deutschlandebene soll es jetzt beispielsweise eine zweijährige Übergangszeit für neue Einnahme-Aufteilungsregelungen geben.

brauchen eine komplexe Abverwaltung mit Namen und anderen Daten, aber der Kunde kann monatlich kündigen. Wir müssen auch das Kontrollsystem anders planen. Und da muss dann auch das Verkehrsunternehmen aus Kiel oder Nürnberg in der Lage sein zu prüfen, ob der Kunde, der bei uns sein Ticket gekauft hat, vielleicht sein Ticket gerade gekündigt hat und eigentlich gar nicht fahren darf. Ungeklärt ist auch noch, wie die Einnahmen verteilt werden und nach welchen Kriterien.

Wie läuft es konkret mit dem 49-Euro-Ticket in der Region Hannover?

van Zadel: Der Vorverkauf startet am 3. April. Wir rechnen damit, dass dann viele unserer Kunden im Großraum-Verkehr Hannover (GVH) die bisherigen Angebote nicht mehr nutzen, wie zum Beispiel ein monatliches Abo für mehr als 80 Euro. Das würde auch kein Kunde verstehen. Andererseits haben wir hier Vergünstigungen, die die Menschen gern behalten möchten, wie zum Beispiel die Mitnahmeregelung an Wochenenden. Wir überlegen, ob diese für einen bestimmten Betrag zum 49-Euro-Ticket dazugebucht werden kann. Klar ist: Das Deutschlandticket wird die Tariflandschaft gewaltig verändern.

Wie viele Menschen werden das 49-Euro-Ticket nutzen?

van Zadel: Viele, die jetzt ein Abo haben oder ein Jobticket, werden sich das Deutschlandticket kaufen und dann nicht unbedingt deutschlandweit fahren. Es wird nicht mehr werden als beim 9-Euro-Ticket. Natürlich werden mehr Leute als jetzt ab dem 1. Mai einsteigen, aber wir haben in puncto Fahrgastzahlen einen Puffer in den Fahrzeugen.

Wird das 49-Euro-Ticket für die Verkehrswende reichen, oder braucht es mehr?

Oelfke: Das ist wie in vielen anderen Bereichen des Marktes: Der Preis ist ein Faktor, bestimmt aber nicht in Gänze das Kaufverhalten der Kunden. Die Qualität muss ebenfalls stimmen. Das heißt, auch das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs muss vor allem ausgebaut werden – quantitativ und qualitativ.

In der Landeshauptstadt gibt es ein gutes Angebot, wie ist das mit der Verkehrswende im Umland?

van Zadel: Die Kunden kommen nur, wenn wir ein gutes Angebot haben. Obwohl wir zum Teil ein gutes Angebot haben, nehmen es die Kunden nicht an. Das bedeutet, wir haben nicht immer das Angebot, das der Kunde möchte. Wir müssen uns also verändern. Nehmen wir beispielsweise das On-demand-System Sprinti, das sehr gut angenommen wird. Deshalb wird es auf die komplette Tarifzone C ausgedehnt. Das Angebot möchte der Kunde haben. Kurzum: Wir haben als Branche viel

Luft nach oben, in der Vergangenheit haben wir noch nicht ausreichend kundenorientiert gedacht, das muss sich ändern. Bestimmte Linien wie die Sprinti-Linien funktionieren sehr gut. Dem Kunden ist wichtig, dass der Bus häufig fährt und dass er pünktlich fährt. Und wenn das nicht funktioniert, will der Kunde lieber ein bedarfsgerechtes Angebot wie den Sprinti. Und eben nicht einen Bus, der nur alle zwei Stunden fährt. Wir müssen uns noch viel mehr am Kunden orientieren, haben in dieser Hinsicht aber schon viel angeschoben.

Das gilt doch auch für den besseren Kundenkontakt?

van Zadel: Ja, der Kunde möchte eine Fahrplanauskunft von Zuhause bis zum Ziel. Mit der Angabe, wie voll der Bus ist, wie pünktlich er ist und ob der Anschluss funktioniert. Intern haben wir die Daten schon, die wollen wir in diesem und im nächsten Jahr den Kunden zur Verfügung stellen. Die kann man dann im Handy sehen.

Wann gibt es Sprinti im gesamten Umland?

van Zadel: Das wird ein dauerhaftes Angebot, aber man muss schauen, wer es künftig bezahlt. Wenn Ende des Jahres in allen zwölf Kommunen im Ring C Sprinti läuft, wird man sehen, wie der Verkehr in den anderen Kommunen laufen kann.

Zur Qualität gehört auch WLAN in Bussen und Bahnen. Wie geht es da voran?

van Zadel: In allen Bussen haben wir WLAN, sowohl bei der Üstra als auch bei Regiobus. Das ist schon mal ein guter Service für die Fahrgäste. Bei der Stadtbahn ist der Anschluss der vielen oberirdischen Haltestellen der limitierende Faktor. Hier müssen Kabelarbeiten erledigt werden, die aufwendig sind. Wir hoffen aber, in diesem Jahr WLAN in den ersten Tunnelstationen in Betrieb nehmen zu können. Bis zur vollständigen Digitalisierung für Stadtbahngäste wird es noch drei bis vier Jahre dauern.

Derzeit laufen Tarifverhandlungen, begleitet von Streiks. In der vergangenen Woche ging in Hannover bei Bussen und Bahnen gar nichts. Was halten sie von der Verdi-Forderung nach 10 Prozent mehr Lohn?

Hain: Ob das die richtige Forderung ist, weiß ich nicht. Aber eins steht fest: Nicht nur Fahrzeuge



Üstra Vorstand Regina Oelfke.

und Infrastruktur kosten Geld, auch in das Personal müssen wir investieren. Es braucht einen guten Arbeitsvertrag mit einer guten Bezahlung. Ein Wettbewerb über Lohndumping hilft uns nicht. Im Süden und Westen Deutschlands werden Fahrpläne ausgedünnt, weil Personal fehlt. Wir wollen auch künftig anständige Arbeitsbedingungen bieten, damit bei uns so etwas nicht passiert. Wir brauchen allein bei der Üstra in den kommenden zehn Jahren 1000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das sind große Herausforderungen, vor denen wir stehen – und die wir versuchen, mit Priorität und vielfältigen Ideen anzugehen.



Üstra Vorstand Denise Hain.

haben jetzt 340 Wagen – das heißt, das ist mit heißer Nadel gestrickt, weil Fahrzeuge auch gewartet und repariert werden müssen. Das ist sehr, sehr eng. Wir haben jetzt schon kaum Luft mehr. Für uns ist Planungssicherheit für eine frühzeitige Beschaffung wichtig, um den Bestand an Fahrzeugen sicherzustellen. Der neue TW 4000 soll ja nicht nur die alten grünen Bahnen ablösen, sondern sukzessive auch den TW 2000, der bald sein Dienstalter erreicht hat. Und für alles, was Richtung Verkehrswende wichtig ist, brauchen wir neue Fahrzeuge.

Wie soll das denn funktionieren, wenn die Menschen ab Mai mit ihrem 49-Euro-Ticket in überfüllte Busse und



Üstra Vorstand Elke Maria van Zadel.
Fotos (3): Rainer Dröse

ben. Zudem sind wir bei allen Finanzierungsthemen nicht nur abhängig von der Region Hannover als Aufgabenträger, sondern zusätzlich von einem hochkomplexen System zwischen Land, Bund und Europäischer Union.

Müssen in der Politik nicht andere Prioritäten gesetzt werden?

Oelfke: Für das Deutschlandticket stehen 3 Milliarden Euro zur Verfügung, dieses Geld wird je zur Hälfte vom Bund und von den Ländern getragen. Das wird aber nicht reichen, nötig sind eher etwa 4,7 Milliarden Euro. Wir planen die Einführung des Tickets, aber gleichzeitig ist das Gerangel um das Geld nicht beendet. Vielmehr sind viele Detailfragen zur Finanzierung auch zwischen Bund und Ländern noch nicht abschließend geklärt. Es ist ein Widerspruch: Einerseits rufen alle nach der Verkehrswende, andererseits sind wir nicht in der Lage, heute zu sagen, ob wir es morgen bezahlen können. Allein die monatliche Kündbarkeit des Deutschlandtickets kostet die Verkehrsunternehmen 500 Millionen Euro ...

500 Millionen, wie das?

van Zadel: Weil der Verwaltungsaufwand wesentlich höher ist als bisher. Derzeit verkaufen wir Abos für ein Jahr, künftig ermöglichen wir den Kunden, jeden Monat ihr Ticket zu kündigen. Das bedeutet für uns: Wir

Schuhe

– gut und günstig –

direkt vom Hersteller kaufen. Qualität zum fairen Preis. Pflanzlich gegerbtes Leder

Modell Mailand Gr. 36 – 48
Jeweils Farbbeispiel 49,90 €

Modell Oslo Gr. 36 – 48
ab 65,00 €

Alwo Naturschuh Fabrik
Göttinger Chaussee 151 · 30459 Hannover
Eingang Tillystraße · Telefon (05 11) 41 35 15 · www.alwo-schuh.de

Qualität Made in Germany

In verschiedenen Farben erhältlich

Ehrenamtlicher Lebensretter im Lebenslauf?

Das Johanniter-Team heißt dich willkommen.

Teamarbeit rettet Leben!

- Rettungseinsätze vermisster Personen
- Schnelle Erstversorgung bei Großschadensereignissen
- Sanitätswachdienste bei Großveranstaltungen

Hast du Lust? Dann komm vorbei!

Wir stellen dir unsere verschiedenen Gruppen vor und beantworten gern alle deine Fragen.

Ortsverband Hannover-Wasserturm
Kabelkamp 3, 30179 Hannover
Tel. 0511 543891-0
wasserturm.hannover@johanniter.de

JOHANNITER

www.johanniter.de/hannover-wasserturm