

Vorbereitungen für den Notfall laufen

Die Rurtalbus GmbH unternimmt große Anstrengungen, damit kein Bus im Kreis Düren ausfällt. Lage spitzt sich zu.

VON VERENA MÜLLER

KREIS DÜREN Jeder, aber auch wirklich jeder, der bei der Rurtalbus GmbH einen Busführerschein hat, springt derzeit ein. Am Wochenende, nach dem Dienstschluss, sogar im Urlaub. Vom Hausmeister, der in der Frühschicht fährt, über den Verkehrsmeister, der normalerweise für die Haltestellenbeschriftung zuständig ist, bis hin zum Geschäftsführer selbst. „Wir sind froh, dass wir das Schlimmste bislang abwenden konnten“, sagt letzterer, Nik Asbach nämlich, der heute als Fahrgast in der kleinen Stadlinie 224 sitzt. Gelenkt wird der E-Bus von Verkehrsmeister Rudolf Schleich, 60 Jahre alt. Abfahrt um 10 Uhr am Kaiserplatz, Endhaltestelle Gneisenauplatz und wieder zurück.

Die Branche hat mit großen Personalengpässen und hohen Krankheitsständen zu kämpfen, da ist die Rurtalbus GmbH keine Ausnahme. Erst heute morgen erhielt Nik Asbach die kurzfristige Meldung, dass im Nordkreis ein Fahrer eines Subunternehmers den Dienst nicht antreten kann. In diesem Fall war auf die Schnelle kein Ersatz aufzutreiben. Eine Ausnahme, betont Asbach. Dramatischer sei die Lage beim benachbarten AVV. Auf der Seite des Aachener Verkehrsverbunds würden täglich Ausfälle gemeldet, sagt Asbach. Acht Millionen Kilometer fahren die Busse der Rurtalbus GmbH und ihrer Subunternehmer im Kreis Düren pro Jahr. 2000 Fahrten auf 100 Linien finden täglich statt. „Wenn es auf 20 Fahrten zu Verspätungen kommt, ist das zwar bitter, man muss aber auch sagen, dass es an vielen Stellen trotz aller Umstände funktioniert hat“, resümiert Asbach.

Wenn es mal nicht rund läuft

Wie es aus Sicht der Kunden aussieht, wenn es mal nicht rund läuft, kann Dagmar Cuijpers berichten: Um 20 vor sieben steht sie jeden Morgen an der Haltestelle Blücherstraße im Grüngürtel, um die Linie 203 zum Kaiserplatz zu nehmen. An einem Tag sei der Bus um 6.42 Uhr ausgefallen, der nächste um 7.10 Uhr kam ebenso wenig. „Bis kurz nach halb acht habe ich gewartet. Die Schulkinder, die auch da standen, sind irgendwann wieder nach Hause gegangen“, erzählt sie. Den Rest der Woche sei der Bus 25 Mi-



Nik Asbach, Geschäftsführer der Rurtalbus GmbH, setzt sich auch in seinem Urlaub ans Steuer eines Linienbusses. **Kleines Bild:** Diesmal hatte der Bus nur wenige Minuten Verspätung: An der Haltestelle der Linie 203 zwischen Grüngürtel und Kaiserplatz hatte Dagmar Cuijpers vergeblich gewartet. FOTOS: MÜLLER

nuten zu spät erschienen. Cuijpers berichtet von Fahrern, die sich von Kunden die Route erklären lassen mussten, und von Fahrern, die den Fahrscheinautomaten nicht bedienen konnten.

Sie rief bei der Beschwerde-Hotline des Betreibers an und wartete ab. Gebessert habe sich die Situation danach nicht. „Zwei Busse sind gar nicht gekommen, also bin ich irgendwann zu Fuß gelaufen“, berichtet sie resigniert.

Nik Asbach weiß, dass die Beschwerden zugenommen haben. „Und ich habe vollstes Verständnis dafür, dass man frustriert ist, wenn man morgens in der Kälte gestanden und gewartet hat. Das ist total unbefriedigend.“ Das Unternehmen bietet in solchen Fällen an, Taxikosten zu übernehmen. Kein Verständnis habe er aber für den Ton, den manche Kunden bei den Busfahrern, die die nächste Tour fahren, oder beim Beschwerdemanagement anschlugen. „Die können ja nichts dafür. Alle Kollegen arbeiten bis zum Anschlag“, sagt er. Die geleisteten Überstunden seien aktuell kaum zu beziffern. „Wir tun wirklich alles, damit alle Fahrten stattfinden können.

Bis zum letzten Moment.“

Aber wo liegen die Ursachen für die massiven Schwierigkeiten im ÖPNV? Asbach glaubt, dass der Beruf des Linienbusfahrers vielleicht wegen der Arbeitszeiten – in der ersten Schicht ab 3 Uhr morgens, in der letzten bis 3 Uhr nachts und an Wochenenden – unattraktiv sei. Neben Wechseldiensten (früh und spät) gibt es geteilte Dienste: drei Stunden morgens, Pause, dann die zweite Hälfte bis in den Abend. Die Führerscheinkosten seien außerdem hoch. Früher hätten manche während ihres Wehrdienstes einen Lkw-Führerschein und danach eine Zusatzqualifikation als Busfahrer erworben, das falle nun weg. Die Bezahlung sei zwar nicht schlecht, die letzten Tarifverhandlungen hätten

aber nicht den großen Wurf für die Fahrer gebracht, den man sich erhofft hatte.

Um all dem entgegenzuwirken, hat die Rurtalbus GmbH eine Strategie mit drei Säulen entwickelt: Sie stellt jedes Jahr drei Azubis ein, die neben dem Busführerschein Kenntnisse in der Verwaltung erhalten, also in verschiedenen Bereichen eingesetzt werden können. „Allen, die in Rente gehen, bieten wir außerdem einen 450-Euro-Vertrag an. Viele nehmen das wahr“, sagt Asbach. Die wenigsten wollten von heute auf morgen aufhören. Schließlich habe der Beruf auch viele positive Seiten: Man sei permanent unterwegs, habe mit Menschen zu tun, und es werde nie langweilig. Bequem im Warmen säße man auch. Die dritte Säule

besteht im gezielten Anwerben von Langzeitarbeitslosen und Menschen ohne abgeschlossene Berufsausbildung.

All das reicht aber nicht aus, zumal die Rurtalbus nur zu einem Drittel der Strecken selbst bedient, den Rest übernehmen fünf Subunternehmer. Und die haben mit noch viel größeren Personalengpässen zu kämpfen als der Linienbetreiber. Der größte Subunternehmer verzeichnet derzeit einen Krankenstand von 30 Prozent.

„Corona hat uns kurzfristig geholfen“, sagt Asbach. Das Personal, das normalerweise am Steuer eines Reisebusses sitzt, konnte in den Linienverkehr wechseln. Die meisten Subunternehmer bedienen beide Sparten. „Ich will aber nicht wissen, was auf uns im Frühjahr zukommt“, sagt Asbach. Wenn der Reiseverkehr nämlich wieder anzieht.

Und die Omikron-Welle berge auch große Unwägbarkeiten. Intern habe sich das Infektionsgeschehen bislang in Grenzen gehalten, sowohl im Innen- wie im Außendienst. Die Fahrer sind angehalten, möglichst beide Türen an Haltestellen zu öffnen, und eine Plexiglaswand bildet eine Barriere zu den Fahrgästen. Bei der rasanten Ausbreitung des Virus ist es aber vielleicht nur eine Frage der Zeit, bis es auch den Fahrdienst erwischt.

„Chauffeur“ und Verkehrsmeister

„Wir bereiten uns darauf vor, unseren Fahrplan nicht aufrecht erhalten zu können“, sagt Asbach. Mit dem Kreis Düren als Aufgabenträger liefen bereits Gespräche, einen Notfallplan aufzustellen. Schüler und Berufspendler hätten Priorität. Einfach auf den Ferienfahrplan umzustellen, sei also nicht die Lösung.

Sein „Chauffeur“ und Verkehrsmeister, Rudolf Schleich, ist inzwischen wieder am Kaiserplatz angekommen. Der Bus wechselt nun die Liniennummer. Von der 224 zur 205: über den Hauptbahnhof nach Birkesdorf. Auch diese Tour ist gut frequentiert. Erst vor kurzem war die Taktung dieser beiden Routen verdichtet worden. Ein Bestandteil des Mobilitätskonzepts des Kreises Düren. Die Gesellschafter der Rurtalbus GmbH hatten zuletzt auch zusätzliche Mittel für einen Koordinator zwischen dem Betreiber und den Subunternehmern bereitgestellt. Der unterstützt den Verkehrsmeister und das Beschwerdemanagement, fährt auch zum Fahrplangestaltung der Subunternehmer raus.

Eine weitere Maßnahme also für möglichst störungsfreie Abläufe. So lange es geht.

HINTERGRUND

Bald fahren die ersten Wasserstoffbusse

Fünf Elektrobusse fahren seit dem Jahr 2020 auf den kürzeren Strecken im Kreis Düren. Sie haben eine Reichweite von 100 bis 150 Kilometern. In dieser Woche reisen Nik

Asbach und Rudolf Schleich nach Portugal, um die ersten fünf Wasserstoffbusse beim Hersteller in Augenschein zu nehmen. Diese sollen Anfang Februar geliefert werden. Zehn weitere sollen zum Jahreswechsel 2022/2023 folgen. Ihre Reichweite: 400 Kilometer.