

Für viele Fahrten ist das eigene Auto zu teuer und die Eisenbahn zu umständlich. Doch dazwischen gibt es eine anpassungsfähige Alternative, auf die kein Verkehrssystem verzichten kann

Der Bus kommt

Von Gerd Held

Die Eisenbahn und das Auto sind die mythischen Fortbewegungsmittel der modernen Welt. Das eine Mittel ist ein Großsystem mit einer gewaltigen Massenbewegung, das andere ist der Inbegriff der individuellen Bewegungsfreiheit. Doch gibt es einen weiteren Verkehrsträger der in der Mitte zwischen Massen- und Individualbewegung seinen Platz findet, ohne es zu einem vergleichbaren Ruhm gebracht zu haben: der Autobus - ganz prosaisch: der Bus. Zwar steht hinter dem Namen das hehre lateinische Wort „omnibus“ („für alle“), aber eigentlich wird das Fahrzeug nur als praktisches Vehikel wahrgenommen, das unauffällig seinen Dienst tut. Es hat nicht die Fangemeinden, auf die bestimmte Eisenbahnzüge und Autotypen zählen können. Doch gibt es auch eine Wertschätzung für dies Gefährt. Viele Menschen erinnern sich an die eine oder andere Lebensetappe, bei der der Bus ein treuer und gar nicht so anonymer Gefährte war. Wer in ländlichen Regionen einen Schulbus benutzte, erinnert sich vielleicht noch an „seinen“ Sitzplatz oder an die einsame Haltestelle an der Landstraße. Wer Sport trieb, fuhr in diesem Vereinsmobil zum Wettkampf. Wer zur Demonstration für Sonnen- und Windkraft fahren wollte, charterte mit seiner Bürgerinitiative erstmal einen Diesel. Wer als Weltenbummler auf Tour ging, lernte den Überlandbus zu schätzen, dessen holprige Fahrgemeinschaften ihn der Geographie und dem Alltag der Völker näher brachten als jedes andere Verkehrsmittel. Aber auch in den Wohlstandsmetropolen ist der Busservice nicht wegzudenken, denn er passt zur Patchwork-Landkarte des heutigen Arbeits-, Bildungs- und Hobbylebens.

In Berlin befördert der Bus heute so viele Fahrgäste wie die U-Bahn, aber auf einem zehnmal längeren Streckennetz, das mit 2627 Haltestellen (gegenüber nur 170 bei der U-Bahn) Vorteile bei der Zugänglichkeit hat. Jeden Tag fahren die 1300 BVG-Busse eine Gesamtstrecke, die 8 Reisen um die Erde entspricht. Wenn es um eine feingliedrige und gleichzeitig bezahlbare Mobilität geht, ist dies System nicht zu übertreffen. Es ist kostengünstiger als der individuelle PKW und das wird angesichts steigender Benzinpreise immer wichtiger. Zugleich ist es nicht so schwerfällig wie das Eisenbahnsystem, weil es keine aufwendige Schienentrasse braucht. Statt eines Bahnhofs genügt eine simple Haltestelle. Nur dort, wo größere Massen sich gleichförmig bewegen, ist die Bahn wirklich effizient. Ansonsten ist die kleine Fahrgemeinschaft im Vorteil. In der Umweltbilanz schlägt die Co₂-Last bei einem durchschnittlich besetzten Zug mit 52 g pro Personenkilometer zu Buche, beim Bus sind es nur 32 g. Und auch in Punkto Geselligkeit gibt es Vorteile - an mancher kleinen Haltestelle sind mehr Bekanntschaften geschlossen worden als auf einem großen Bahnhof.

Der Bus – das ist in Wirklichkeit eine unendliche Vielfalt von Einzeltypen. Es gibt Doppeldecker und Minibusse, Gelenk- und Niederflurfahrzeuge, Diesel- und Oberleitungsantriebe, Busse mit „Schnauze“ und Busse mit „Rucksack“. Auch manch größerer PKW schlüpft als „Sameltaxi“ in die Rolle des Busses. Noch länger wird die Liste, wenn man die verschiedenen Zweckbezeichnungen anführt. Da gibt es Stadtlinienbusse, Überlandbusse, Schnellbusse, Shuttlebusse, Bürgerbus-

se, Schulbusse, Nachtbusse und vieles mehr. Jeder Zweck schafft sich seinen eigenen Bus und darin kommt die ungeheure Anpassungsfähigkeit dieses Vehikels zum Ausdruck.

In dieser Vielfalt gibt es auch einzelne legendäre Gefährte wie den gelben Schweizer Postbus mit dem Dreiklanghorn, das die Ouvertüre von Rossines Oper Wilhelm Tell anklingen lässt. Oder die Schulbusse in den USA, die zur Waffe gegen die Rassendiskriminierung wurden. Oder die Berliner Doppeldecker, die zum deutschen Bild der großen Metropole gehören. In solchen Legenden spielt auch die sinnliche Erfahrung eine Rolle. Bei einer Busfahrt machen sich die irdischen und mitmenschlichen Realitäten stärker bemerkbar. Kaum eine Schilderung, die nicht irgendwann von Dieselgeruch, von Rütteln und Schütteln, vom Aufheulen des Getriebes, vom Durcheinander der Fahrgäste oder vom geräderten Zustand nach einer Nachtfahrt erzählt. Hier kommt etwas Existenzielles ins Spiel, das in besonderer Weise mit dem Bus verbunden zu sein scheint. Wie oft hat der italienische Film die Szene gezeigt, in der ein Bus mit quiet-schenden Bremsen auf einem öden, staubigen Dorfplatz anhielt und ein paar Menschen aussetzte (und andere mit sich fort-nahm). Wo die Auflösung der Bindungen an Familie und Dorf schon unwiderruflich war, verkörperte der Bus einen Rest von Gemeinschaft und eine spröde Verlässlichkeit. Albert Camus lässt seinen Roman „Der Fremde“ mit einer Busfahrt beginnen, die der Protagonist zum Begräbnis seiner Mutter unternimmt. Ein Richard Kimble konnte in der Serie „Auf der Flucht“ nur dadurch immer wieder seinen Verfolgern entkommen, dass im richtigen Moment am richtigen Ort ein Greyhound-Bus stand. Und auch das Happy End im Film „Die Reifeprüfung“ fand auf der Rückbank eines davonfahrenden Busses statt.

Es ist es die besondere Nähe zur Welt, die dies Verkehrsmittel auszeichnet und die es dazu prädestiniert, in modernen Zeiten die Rolle zu übernehmen, die einmal mit der Postkutsche begründet wurde. Der Bus lässt uns die Schwere der irdischen Dinge auch in der Fortbewegung noch spüren. Er ist kein so gradliniger und leichtfüßiger „Raumüberwinder“ wie Eisenbahn und Auto. Die Dichte der Welt, die andere Verkehrsmittel leichter durchschneiden, ist hier stärker spürbar - und das gilt natürlich erst recht im Vergleich mit den raumlosen elektronischen Kommunikationsmitteln. Der Bus ist der Realist unter den Transportmitteln und ein Gegenprogramm zu den Utopien eines schwerelosen, globalen Überall-und-Nirgends. Mit diesem Vehikel fährt man weg, um doch auf der Erde zu bleiben. Ist es ein Zufall, dass gegenwärtig in vielen Kindergruppen das „Buslied“ (zum Mitsingen und Mitmachen) ein großer Renner ist?

Damit ist nicht sagt, dass der Autobus ein Allheilmittel ist. Die Zukunft unseres Verkehrssystems wird von einer Kombination verschiedener Verkehrsträger bestimmt werden. Zu diesem „Modal Split“ wird der PKW ebenso gehören wie die Eisenbahn, das Flugzeug so wie das Fahrrad. Aber auch der Autobus wird dazugehören. Das Busssystem hält durch seine Vielfalt und Anpassungsfähigkeit unser Verkehrswesen flexibel – ganz ähnlich, wie es Klein- und Mittelbetriebe in einer modernen Wirtschaft tun. Angesichts mancher Blockaden, denen die großen Verkehrsträger gegenwärtig ausgesetzt sind, ist diese Flexibilität eine wichtige Entlastung. Sie kann dort einspringen, wo technische Fehler oder soziale Konflikte zu Ausfällen führen. Eine Stadt, die sich nicht ganz in die Hänge von Verdi begeben will, hegt und pflegt ihren Bestand an unabhängigen Busunternehmen.

(Manuskript vom 22.4.2012, erschienen als Essay in der Tageszeitung DIE WELT unter der Überschrift „Über Land“ am 28.4.2012)