

# Busfirmen fürchten um Existenz

## Geplante Reformen bei der Erstattung von Schülerkarten kommen nicht gut an

Von Herbert Beck

29. Januar 2014



*Wer künftig wie viel Geld bekommt, um den Schulbusverkehr im Südwesten zu organisieren, ist umstritten. Es geht um Millionenbeträge.*

STUTTGART - Das private Busgewerbe in Baden-Württemberg schlägt wegen der geplanten Reform im Öffentlichen

Personennahverkehr (ÖPNV)

Alarm. „Die Existenz vieler kleiner Unternehmen ist gefährdet“, betont Geschäftsführer Witgar Weber vom Branchenverband WBO. Es geht um fast 200 Millionen Euro jährlich. So viel Geld erhalten die im Nahverkehr eingesetzten Busunternehmen als Ausgleich für Rabatte auf Schülerkarten.

Seit gut einem Jahr sondiert das von Winfried Hermann (Grüne) geführte Verkehrsministerium mit den

Unternehmen, den Kommunen und den Landkreisen die zukünftige Verteilung der Mittel. Noch Anfang Dezember, die Schwäbische Zeitung berichtete, hielt sich Hermann mit öffentlichen Äußerungen zurück, ob in seinem Haus schon eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Millionen entschieden sei. Das Versprechen, es bei der bisherigen Gesamtsumme zu belassen, beruhigte die Busfirmen nicht. Hermanns Plan, nicht mehr so stark wie bisher pauschal Geld zu erstatten und zudem die Verantwortung an die Land- oder Stadtkreise zu delegieren, stößt ihnen bitter auf. Unter anderem beruft er sich auch auf Auflagen aus Brüssel. Weber teilt diese Auslegung nicht.

Einen Reformbedarf beschreibt aber auch der WBO. Ein eigenes Positionspapier listet gleich fünf Punkte auf. Die Bestandsaufnahme deckt sich zum Teil mit den Ansätzen Hermanns. „Die Reform kommt aber zur Unzeit. Zudem stehen wir schon jetzt zu stark unter Zeitdruck“, erklärt Weber auf Anfrage. Er würde lieber warten, bis gerade in den ländlichen Regionen mehr Klarheit über die Schulstrukturen herrscht. „Wenn die Schülerzahlen zurückgehen, sinken noch lange nicht die Fahrleistungen“, rechnet er vor. Weniger Schüler müssten zum Teil dann über längere Strecken befördert werden. Die alten Kalkulationen

stimmten dann aber nicht mehr.

## **Landkreise stützen Hermann**

Webers Gegenvorschläge bezeichnet Winfried Hermann als mutig. Vor allem eine Forderung Webers aus dem Antwortbrief, der der Redaktion vorliegt, dürfte nicht von allen Firmen geteilt werden. Von den knapp 200 Millionen Euro fließen bislang rund 104 Millionen Euro an Unternehmen im ländlichen Raum. Der WBO fordert dafür jetzt 20 Prozent zusätzlich – entweder zulasten der Anbieter in städtischen Regionen oder durch eine Aufstockung der Haushaltsmittel. Ein Gegeneinander von Ballungszentren und strukturschwächeren Gebieten lehnt aber der Landkreistag entschieden ab. „Die Kriterien müssen ausgeglichen sein“, betont dort die zuständige Referentin Nathalie Münz. Sowohl die Landkreise als auch der Städtetag stehen eher auf Hermanns Seite. Sie erhoffen sich mehr „Gestaltungsspielraum“. Laut Gesetz sind sie generell verantwortlich für den öffentlichen Personennahverkehr. Dafür stehen ihnen als „Lastenträger“ zur Grundsicherung des Schülerverkehrs schon 190 Millionen Euro aus dem kommunalen Finanzausgleich zu. Deshalb mache es Sinn, die Gesamtverantwortung auch dort zu bündeln.

Nicht auf einer Linie mit Weber sieht sich Münz auch bei dessen Kritik am Zeitpunkt der geplanten Umstellung. „Wir können nicht ewig warten.“ Zudem würden von Schuljahr zu Schuljahr die Verbindungen an den Bedarf angepasst. Dass Hermann aber jetzt zu stark aufs Tempo drückt, sieht sie ähnlich. „Wir hätten uns vorstellen können, dass das Verkehrsministerium früher mit seinen Eckpunkten herauskommt.“ Ein endgültiges Votum machen die Landräte daran fest, ob die für eine Neuverteilung der Mittel benötigten Fahrgastzahlen rechtzeitig vorliegen. Das aber könnte noch dauern. „Wir müssen die Mittel exakt für jeden Kreis berechnen, vereinzelt über mehrere Verkehrsverbände hinweg“, sagt Münz.

Viel ist in dem laufenden Verfahren von Transparenz die Rede. Das eint sogar Hermann und Weber. Wenig Befürworter unter den Busunternehmen finden sich aber für Hermanns Forderung nach häufigeren Ausschreibungen. Auf lange Sicht werde das die kleineren Betriebe überfordern.

## **Direktvergaben sind möglich**

Der Verkehrsminister allerdings will sich nicht Einseitigkeit vorwerfen lassen. Laut Eckpunktepapier ist ihm die „Absicherung des ÖPNV und seiner Finanzierung in der Fläche auch bei rückläufigen Schülerzahlen“ ein Hauptanliegen. Er will auch „Perspektiven für mittelständische Busunternehmen schaffen“, deshalb schließt er „Direktvergaben an kleine und mittlere Unternehmen“ nicht prinzipiell aus.

Diesen Satz könnte auch Weber formuliert haben, der an die Tradition des privaten Busverkehrs im Land erinnert. Der erste reguläre Linienverkehr wurde nicht in einem Ballungsgebiet, sondern zwischen Künzelsau und Bad Mergentheim aufgenommen – im Jahr 1898.