

Nahverkehr sucht nach neuen Finanzierungskonzepten

VON CHRISTINA SCHMIDT

Hannover. Weniger Kinder, also auch weniger Schüler waren lange ein Problem, das die Existenz von Schulen bedroht. Jetzt meldet sich eine andere Gruppe, die sich in Gefahr wähnt: Busunternehmen kritisieren, dass sinkende Schülerzahlen auch dazu führten, dass die Fahrgastzahlen enorm zurückgehen. „In ganz Niedersachsen ist der Busbetrieb hauptsächlich Schülertransport“, sagt Ralf Huckriede, Sprecher des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen. Nicht nur, dass es nur wenige erwachsene Fahrgäste gebe, auch die Fahrzeiten seien an den Anfangs- und Endzeiten der Schulen ausgerichtet, die Strecken an ihnen entlang gelegt.

Laut Presseberichten sieht sich jedes dritte Busunternehmen in Schleswig-Holstein bereits am wirtschaftlichen Abgrund stehen. Derart bedrohlich ist die gegenwärtige Situation in Niedersachsen zwar noch

nicht, aber auch hier kritisieren Unternehmen, dass es immer schwieriger werde, den öffentlichen Nahverkehr kostendeckend zu gewährleisten: „Wir kämpfen in einigen Gegenden darum, Linien aufrechtzuerhalten“, sagt Eckhard Splithoff, Sprecher der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser. Eine Sprecherin der Deutschen Bahn bestätigt, dass die Bahn Tochter Weser-Ems-Bus nach Möglichkeiten suche, dem Schülerrückgang zu begegnen, etwa durch die Anpassung oder Zusammenlegung von Linien, andere Fahrzeuge oder Taxizubringer in entlegene Gebiete.

886000 Schüler lernen im laufenden Schuljahr in Niedersachsen laut Schulstatistik des Kultusministeriums. Innerhalb eines Jahres ist diese Zahl um 28390 Personen gesunken. Damit gibt es rund 3,1 Prozent weniger Schüler, die Anspruch auf Beförderung zu ihrem Lernort haben. Bis 2020 wird diese Zahl um mehr als 100000 Schü-

ler weiter schrumpfen. Um ihrer gesetzlichen Verpflichtung nachzukommen, einen Nahverkehr einzurichten, schließen Landkreise und kreisfreie Städte Verträge mit Verkehrsunternehmen, die über mehrere Jahre laufen.

Häufig handeln sie spezielle Tarife aus, die sie für Schüler der ersten bis zehnten Klasse an die Unternehmen zahlen. Ältere Schüler zahlen den Preis selbst. Dadurch haben die Unternehmen eine gewisse Planungssicherheit. „Bis die Verträge enden, bleiben die Einnahmen gleich“, sagt Bernhard Franzky, Geschäftsführer des Gesamtverbands Verkehrsgewerbe Niedersachsen, der die privaten Busunternehmen repräsentiert.

Die Differenz aus dem normalen und dem ermäßigten Fahrpreis zahlt wiederum das Land. „Anders als in anderen Bundesländern, die Unternehmen nach der Anzahl der transportierten Schüler vergüten, erhalten wir eine Pauschale“, sagt

Franzky. Diese Regelung gilt noch bis 2016, dann soll es eine Neuregelung geben. Ab kommendem Jahr will ein eigens dafür eingerichteter Ausschuss ein Modell für den öffentlichen Nahverkehr entwerfen, das den neuen demografischen Bedingungen gerecht wird. Unter anderem drei Ministerien, für Soziales, Wirtschaft und Finanzen, Unternehmensverbände sowie Vertreter des Landeskreistages werden „ohne Denkverbote über flexible Bedienformen im ländlichen Raum diskutieren“, sagt Franzky, der an den Sitzungen teilnehmen wird.

Außer auf die Schülerzahl müssen Busunternehmen auch auf veränderte Schulzeiten reagieren, die beispielsweise durch Ganztagschulangebote entstehen: „Das Unterrichtsende zieht sich über viele Schulendzeiten hin, sodass hier der Spitzenbedarf an Bussen deutlich geringer ausfällt, dafür aber verschiedene Kurse häufiger zu bedienen sind“, sagt die Bahn-Sprecherin.