

„Die Gefahr ist, dass wir massiv Kunden verlieren“

Weil Bund und Land weniger Geld für Busse und Bahnen geben, drohen die Fahrkartenpreise in der Region zu explodieren

STUTTGART. Der öffentliche Nahverkehr in der Region verliert an Fahrt. Durch Kürzungen von Bund und Land fehlen Millionen in den Kassen der Verkehrsbetriebe. Hinter den Kulissen wird bereits über kräftige Preiserhöhungen spekuliert.

Von Michael Ohnewald

Es ist alle Jahre wieder dasselbe Ritual. Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) reagiert auf Preissteigerungen seinerseits mit Preiserhöhungen. Demnächst werden die Verwalter des öffentlichen Nahverkehrs vermutlich besonders kräftig an der Kostenschraube drehen. Wie es in einem internen Papier heißt, das der Stuttgarter Zeitung vorliegt, drohen „überproportionale Tarifierhöhungen in den nächsten Jahren“. Auch die Streichung von Zügen und Bussen wird nicht mehr kategorisch ausgeschlossen.

Dabei ist der Nahverkehr schon heute keineswegs billig. Fahrgastverbände wie Pro Bahn beklagen, dass die Region Stuttgart bei den Kosten für Bus und Bahn bundesweit in der Spitze liegt. 2004 kletterten die Fahrkartenpreise durchschnittlich um 2,3 Prozent, 2003 um 2,5 Prozent, 2002 um 2,9 Prozent. Das fahrende Volk nimmt es scheinbar gelassen, weil sich auch das Angebot sehen lassen kann. Außerdem hat der Stuttgarter Verkehrsverbund in früheren Zeiten noch ganz anders zugelangt. 1981 stiegen die Ticketpreise um stolze 9,4 Prozent, ohne dass sich Protest regte. Damals freilich sind neue S-Bahnstrecken zwischen Ludwigsburg, Marbach und Bietigheim in Betrieb genommen worden, auch verkehrten erstmals S-Bahnen von Bad Cannstatt nach Backnang und Schorndorf. Die Fahrgastzahlen stiegen trotz kräftiger Aufschläge um 5,4 Prozent.

Jetzt allerdings liegt der Fall anders. Das Angebot wird in einigen Landkreisen bereits

zurückgefahren, die Preise aber drohen in naher Zukunft zu explodieren. Auslöser sind Kürzungen, die auf einem Papier zum Subventionsabbau fußen, welches die Handschrift der Ministerpräsidenten Roland Koch (CDU) aus Hessen und Peer Steinbrück (SPD) aus Nordrhein-Westfalen trägt. Im Berliner Vermittlungsausschuss sind die Folgen zwar noch etwas abgemildert worden, dennoch wirken sich die Streichungen auch im Verkehrsverbund Stuttgart gravierend aus. Betroffen ist davon vor allem die Beförderung von Schülern und Auszubildenden.

Der öffentliche Nahverkehr im Ballungsraum am Neckar wird zu 52 Prozent aus Fahrkartenerlösen finanziert; der Rest sind Zuschüsse der öffentlichen Hand. Dabei war

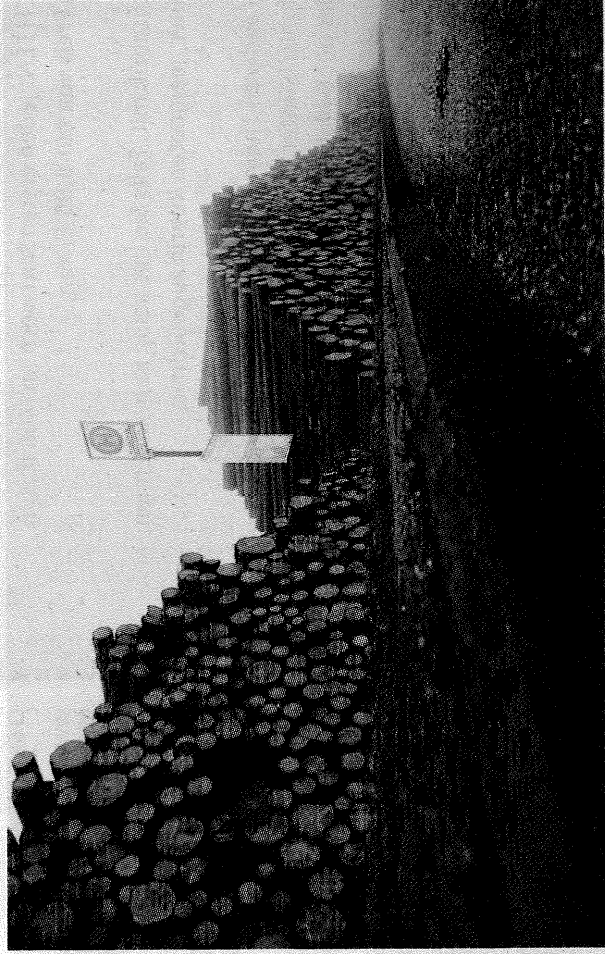
es stets politischer Konsens, dass Fahrkarten für Schüler rabattiert werden. Als Ausgleich für entgangene Einnahmen haben die Verkehrsbetriebe entsprechende Zahlungen aus öffentlichen Kassen erhalten. Diese Beträge sind nun zusammengestrichen worden. Bis 2006 fehlen nach den Berechnungen des Verkehrsverbunds zwölf Millionen Euro.

Damit nicht genug. Neben dem Bund hat auch das Land Baden-Württemberg bei Bus und Bahn kräftige Einschnitte beschlossen. Der neue Etat „sieht Reduzierungen bei den ergänzenden Landesmitteln im öffentlichen Nahverkehr von 30 Millionen Euro vor“, heißt es in einem Brief von Ministerpräsident Erwin Teufel an den Stuttgarter Oberbürgermeister Wolfgang Schuster. Die Folgen wie-

gen schwer. Thomas Hachenberger, der neue Geschäftsführer des Stuttgarter Verkehrsverbunds, nennt sie beim Namen: „Durch die Kürzungen von Bund und Land sind wir gezwungen, den Fahrgästen deutlich mehr abzuverlangen.“ Wie es hinter vorgehaltener Hand heißt, könnten die Tarife im nächsten Jahr um vier Prozent steigen. Auch andere Verkehrsverbände drehen längst an der Gebührenschaube. Manche gleichen mehrfach innerhalb eines Jahres. Hachenberger kann auch nicht ausschließen, dass der Fahrplan ausgedünnt wird. Vor diesem Hintergrund sucht der Geschäftsführer verstärkt das Gespräch mit Landkreisen, die in ihrer finanziellen Not bereits einzelne Buslinien abgeschrieben haben. Teure Preise, wenige Busse? Da spielt der Fahrgast irgendwann nicht mehr mit. „Die Gefahr ist, dass wir massiv an Kunden verlieren“, sagt Hachenberger.

Ähnlich sieht es Bernd Steinacher, Chef des für die S-Bahn zuständigen Regionalverbands. Wegen gekürzter Mittel kann er im nächsten Jahr nicht wie geplant zusätzliche S-Bahnen zum Flughafen bestellen, der vor allem in den frühen Morgenstunden schlecht angebanden ist. „Die Zeiten für den Nahverkehr sind härter geworden“, sagt Steinacher. Dies könne in einem stauegeplagten Ballungsraum nicht im Sinne des Erfinders sein.

Mit seiner Kritik ist der Christdemokrat auf einer Linie mit den Grünen im Landtag, deren verkehrspolitischer Sprecher Boris Palmer sich vor allem darüber ärgert, „dass die Straße ungeschoren davonkommt, während der öffentliche Verkehr gerupft wird“. Wie Steinacher sieht Palmer die von Koch und Steinbrück aufgebrachte Diskussion in einer Schiefelage. „Nicht alle Subventionen sind schlecht“, sagt der Abgeordnete. „Wenn Subventionsabbau heißt, dass Eltern in Zukunft alleine für den Schulbus zahlen und Studenten mit dem Auto zur Uni fahren, dann bringt das Deutschland gewiss nicht weiter.“



Auf dem Holzweg: dem öffentlichen Nahverkehr droht Ungemach.

Foto Gottfried Stoppel