

Wegen 49-Euro-Ticket: Droht den Buslinien im Rems-Murr-Kreis der Rotstift?

Martin Winterling



Wie viele Busse werden zukünftig im Rems-Murr-Kreis noch fahren können? © Ralph Steinemann Pressefoto

Das Deutschlandticket ist ein Schnäppchen. Berufspendlerinnen und -pendler zahlen seit einem Jahr monatlich nur 49 Euro für Fahrten aus dem [Rems-Murr-Kreis](#) in die Landeshauptstadt. Und dazu kann, wer will, kreuz und quer durch die ganze Republik kutschieren. Doch das 49-Euro-Ticket gibt es nicht umsonst. Im Umwelt- und Verkehrsausschuss des Kreistages legte Landrat Richard Sigel die Rechnung offen. Kreisrätinnen und Kreisräte befürchten jetzt Streichungen bei den Buslinien, wenn sich die Rathäuser in den Kommunen als knausrig erweisen.

Die Busse im Rems-Murr-Kreis: Eine sehr komplizierte Finanzierung

Der Grund für diese Befürchtungen liegt in der zweifellos sehr komplizierten Finanzierung der Busverkehre. Knapp die Hälfte der in 13 sogenannten Busbündeln zusammengefassten Linien betreiben die Busunternehmen eigenwirtschaftlich. Sprich: Sie fahren auf eigene Rechnung und dürfen die Fahrgeldeinnahmen behalten. Doch mit diesem lukrativen Geschäft ist es seit dem Deutschland-Ticket vorbei. Es gibt kaum noch Einnahmen. Denn rund 80 Prozent der Fahrgäste sind mit der Flatrate von 49 Euro unterwegs.

Die Einnahmeausfälle werden den Busfirmen zwar ausgeglichen. Noch. Doch mit Blick auf die

Zukunft dürfte das Interesse der Verkehrsunternehmen an eigenwirtschaftlichen Busverkehren gegen Null gehen. Die Konsequenz ist, dass der Rems-Murr-Kreis komplett umstellt: Die Busfirmen werden von der öffentlichen Hand – Kommunen und Landkreis – beauftragt. Dort bleiben auch die Fahrgeldeinnahmen.

Zum Beispiel die Linie 207: Nur noch 16 Fahrtenpaare?

Was eine Umstellung konkret bedeutet, zeigte Daniel Wiedmann, der Leiter des Amtes für Öffentlichen Personennahverkehr, an der Linie 207 Waiblingen-Fellbach. Werktags fahren zwischen der Fellbacher Lutherkirche und der Korber Höhe 70 Busse. Weil es sich lohnt. Der Nahverkehrsplan sieht als Basisangebot jedoch nur 16 Fahrtenpaare vor. Als „ausreichende Verkehrsbedienung“ werden 35 Fahrten erachtet. „Um den Status quo zu erhalten, müssten daher 53 Fahrtenpaare zu je 50 Prozent von den Kommunen sowie dem Kreis finanziert werden.“ Verweigere auch nur eine Kommune die Mitfinanzierung, entstehe eine Taktungslücke oder es entfalle die Linie bis auf das Basisangebot komplett.

Die Linie 207 ist ein Extrembeispiel. Doch zeigt es, dass die gesamte Finanzierungstruktur ins Rutschen gerät, zumal die Busfirmen noch immer unter dem coronabedingten Fahrgastschwund und steigenden Kosten leiden. Der VVS sowie alle Verbundlandkreise gehen deshalb davon aus, dass es eigenwirtschaftliche Verkehre in Zukunft nur noch im Ausnahmefall geben wird. Für den Rems-Murr-Kreis erwartet Landrat Sigel bei der anstehenden zweiten Vergaberunde für die Linienbündel überhaupt keine eigenwirtschaftlichen Angebote mehr.

Feilschen ums Geld, egal auf welchen Ebenen

Doch irgendwer muss die Busse am Ende bezahlen. Während der Bund und die Ländern um ihre Anteile an den Milliardenkosten fürs D-Ticket feilschen, droht auch in der zweiten, der kommunalen Reihe ein Gerangel um Millionen. Denn die Irgendwer-Zahler sind voraussichtlich der Landkreis sowie die Städte und Gemeinden. Alles, was über ein durch Einwohnerzahl und Fahrgastströme definiertes Basisangebot hinausgeht, muss von den Kommunen und dem Kreis bei den Verkehrsunternehmen extra bestellt – und je zur Hälfte dann eben auch bezahlt werden. Eine fette Kröte für all die Städte und Gemeinden, die bisher von den eigenwirtschaftlichen Verkehren profitierten und nichts zuzahlen mussten. Wie Fellbach und Waiblingen beim 207er.

Landrat Richard Sigel bezifferte die Mehrkosten mit jährlich 4,5 bis 6,5 Millionen Euro und bezeichnete sie angesichts der Ausgaben des Kreises für den ÖPNV von 50 Millionen Euro als „überschaubar“. Sigel rechnet jedoch trotzdem damit, dass nicht jede Kommune bei der Mitfinanzierung von Busverkehren mitzieht. Dann kann dort nur noch das Basisangebot gefahren werden.

Landrat Sigel: Die Finanzierung muss gewährleistet sein

Sigel fordert von Bund und Land eine auskömmliche Finanzierung des ÖPNV. So sehr attraktive Ticketangebote wie zum Beispiel das Deutschlandticket zu begrüßen seien, müsse aber auch die Finanzierung gewährleistet werden. „Ist dies nicht der Fall, muss letztlich das ÖPNV-Angebot aus den kommunalen Kassen, in großen Teilen dann auch über die Kreisumlage abgedeckt werden.“

Die Aufregung im Umwelt- und Verkehrsausschuss war entsprechend groß. Der Waiblinger Klaus Riedel (SPD) ist es gewohnt, mit dem 207er im Zehn-Minuten-Takt von der Korber Höhe in die Stadt oder zum Bahnhof zu fahren. Er fragt sich: „Wird der ÖPNV schlechter?“

Astrid Fleischer (Bündnis 90/Die Grünen) hält es für „fatal, wenn es einen Rückfall auf den

Basisverkehr" gebe. Die Verkehrswende müsste dann ad acta gelegt werden.

Großer Aufschrei im Ausschuss, durch alle Fraktionen hindurch

Raimon Ahrens (Freie Wähler) zeigen sich nun die Schwächen des 49-Euro-Tickets auf. „Die Kosten bleiben bei den Kommunen hängen“, sagte der Rudersberger Bürgermeister. Allerdings hätten die eigenwirtschaftlichen Verkehre in der Vergangenheit auch zu überdurchschnittlichen Standards bei den Busverkehren geführt.

Das Deutschlandticket sei nicht durchdacht, stellte Hermann Beutel aus Schorndorf (CDU) fest. Vor der endgültigen Entscheidung bei der Kreistagssitzung im Mai will er genau wissen, welche Kommune in welchem Ausmaß von der geplanten Umstellung der Busverkehre betroffen ist. Er pflichtete Raimon Ahrens bei, dass die Ausstattung der künftigen Busse angesichts der Finanznöte zu luxuriös geplant sein könnte. Müssen es wirklich in allen Bussen Klimaanlage, barrierefreie Zugänge und Elektroantriebe sein?

Große Sorgen macht sich Philip Köngeter (Piraten/Die Linke) vor allem um den ländlichen Raum, sollte dort der ohnehin schon karge Busverkehr weiter ausgedünnt werden. „Mir läuft es kalt den Rücken runter ...“, erklärte er.

Das Deutschlandticket ist ein Schnäppchen. Berufspendlerinnen und -pendler zahlen seit einem Jahr monatlich nur 49 Euro für Fahrten aus dem [Rems-Murr-Kreis](#) in die Landeshauptstadt. Und dazu kann, wer will, kreuz und quer durch die ganze Republik kutschieren. Doch das 49-Euro-Ticket gibt es nicht umsonst. Im Umwelt- und Verkehrsausschuss des Kreistages legte Landrat Richard Sigel die Rechnung offen. Kreisrätinnen und Kreisräte befürchten jetzt Streichungen bei den Buslinien, wenn sich die Rathäuser in den Kommunen als knausrig erweisen.

Die Busse im Rems-Murr-Kreis: Eine sehr komplizierte Finanzierung

Der Grund für diese Befürchtungen liegt in der zweifellos sehr komplizierten Finanzierung der Busverkehre. Knapp die Hälfte der in 13 sogenannten Busbündeln zusammengefassten Linien betreiben die Busunternehmen eigenwirtschaftlich. Sprich: Sie fahren auf eigene Rechnung und dürfen die Fahrgeldeinnahmen behalten. Doch mit diesem lukrativen Geschäft ist es seit dem Deutschland-Ticket vorbei. Es gibt kaum noch Einnahmen. Denn rund 80 Prozent der Fahrgäste sind mit der Flatrate von 49 Euro unterwegs.

Die Einnahmeausfälle werden den Busfirmen zwar ausgeglichen. Noch. Doch mit Blick auf die Zukunft dürfte das Interesse der Verkehrsunternehmen an eigenwirtschaftlichen Busverkehren gegen Null gehen. Die Konsequenz ist, dass der Rems-Murr-Kreis komplett umstellt: Die Busfirmen werden von der öffentlichen Hand – Kommunen und Landkreis – beauftragt. Dort bleiben auch die Fahrgeldeinnahmen.

Zum Beispiel die Linie 207: Nur noch 16 Fahrtenpaare?

Was eine Umstellung konkret bedeutet, zeigte Daniel Wiedmann, der Leiter des Amtes für Öffentlichen Personennahverkehr, an der Linie 207 Waiblingen-Fellbach. Werktags fahren zwischen der Fellbacher Lutherkirche und der Korber Höhe 70 Busse. Weil es sich lohnt. Der Nahverkehrsplan sieht als Basisangebot jedoch nur 16 Fahrtenpaare vor. Als „ausreichende Verkehrsbedienung“ werden 35 Fahrten erachtet. „Um den Status quo zu erhalten, müssten daher 53 Fahrtenpaare zu je 50 Prozent von den Kommunen sowie dem Kreis finanziert werden.“ Verweigere auch nur eine Kommune die Mitfinanzierung, entstehe eine Taktungslücke

oder es entfalle die Linie bis auf das Basisangebot komplett.

Die Linie 207 ist ein Extrembeispiel. Doch zeigt es, dass die gesamte Finanzierungsstruktur ins Rutschen gerät, zumal die Busfirmen noch immer unter dem coronabedingten Fahrgastschwund und steigenden Kosten leiden. Der VVS sowie alle Verbundlandkreise gehen deshalb davon aus, dass es eigenwirtschaftliche Verkehre in Zukunft nur noch im Ausnahmefall geben wird. Für den Rems-Murr-Kreis erwartet Landrat Sigel bei der anstehenden zweiten Vergaberunde für die Linienbündel überhaupt keine eigenwirtschaftlichen Angebote mehr.

Feilschen ums Geld, egal auf welchen Ebenen

Doch irgendwer muss die Busse am Ende bezahlen. Während der Bund und die Ländern um ihre Anteile an den Milliardenkosten fürs D-Ticket feilschen, droht auch in der zweiten, der kommunalen Reihe ein Gerangel um Millionen. Denn die Irgendwer-Zahler sind voraussichtlich der Landkreis sowie die Städte und Gemeinden. Alles, was über ein durch Einwohnerzahl und Fahrgastströme definiertes Basisangebot hinausgeht, muss von den Kommunen und dem Kreis bei den Verkehrsunternehmen extra bestellt – und je zur Hälfte dann eben auch bezahlt werden. Eine fette Kröte für all die Städte und Gemeinden, die bisher von den eigenwirtschaftlichen Verkehren profitierten und nichts zuzahlen mussten. Wie Fellbach und Waiblingen beim 207er.

Landrat Richard Sigel bezifferte die Mehrkosten mit jährlich 4,5 bis 6,5 Millionen Euro und bezeichnete sie angesichts der Ausgaben des Kreises für den ÖPNV von 50 Millionen Euro als „überschaubar“. Sigel rechnet jedoch trotzdem damit, dass nicht jede Kommune bei der Mitfinanzierung von Busverkehren mitzieht. Dann kann dort nur noch das Basisangebot gefahren werden.

Landrat Sigel: Die Finanzierung muss gewährleistet sein

Sigel fordert von Bund und Land eine auskömmliche Finanzierung des ÖPNV. So sehr attraktive Ticketangebote wie zum Beispiel das Deutschlandticket zu begrüßen seien, müsse aber auch die Finanzierung gewährleistet werden. „Ist dies nicht der Fall, muss letztlich das ÖPNV-Angebot aus den kommunalen Kassen, in großen Teilen dann auch über die Kreisumlage abgedeckt werden.“

Die Aufregung im Umwelt- und Verkehrsausschuss war entsprechend groß. Der Waiblinger Klaus Riedel (SPD) ist es gewohnt, mit dem 207er im Zehn-Minuten-Takt von der Korber Höhe in die Stadt oder zum Bahnhof zu fahren. Er fragt sich: „Wird der ÖPNV schlechter?“

Astrid Fleischer (Bündnis 90/Die Grünen) hält es für „fatal, wenn es einen Rückfall auf den Basisverkehr“ gebe. Die Verkehrswende müsste dann ad acta gelegt werden.

Großer Aufschrei im Ausschuss, durch alle Fraktionen hindurch

Raimon Ahrens (Freie Wähler) zeigen sich nun die Schwächen des 49-Euro-Tickets auf. „Die Kosten bleiben bei den Kommunen hängen“, sagte der Rudersberger Bürgermeister. Allerdings hätten die eigenwirtschaftlichen Verkehre in der Vergangenheit auch zu überdurchschnittlichen Standards bei den Busverkehren geführt.

Das Deutschlandticket sei nicht durchdacht, stellte Hermann Beutel aus Schorndorf (CDU) fest. Vor der endgültigen Entscheidung bei der Kreistagssitzung im Mai will er genau wissen, welche Kommune in welchem Ausmaß von der geplanten Umstellung der Busverkehre betroffen ist. Er pflichtete Raimon Ahrens bei, dass die Ausstattung der künftigen Busse angesichts der

Finanznöte zu luxuriös geplant sein könnte. Müssen es wirklich in allen Bussen Klimaanlage, barrierefreie Zugänge und Elektroantriebe sein?

Große Sorgen macht sich Philip Köngeter (Piraten/Die Linke) vor allem um den ländlichen Raum, sollte dort der ohnehin schon karge Busverkehr weiter ausgedünnt werden. „Mir läuft es kalt den Rücken runter ...“, erklärte er.