

Bernd Haase – Mi., 25. Oktober 2017 00:48 – hann2 TdT Muster.1

Kosten steigen, Erträge nicht: Regiobus muss umsteuern

Gutachter: Schlecht ausgelastete Strecken einstellen, andere aufwerten. Kommt keine schnelle Kurskorrektur, wird es existenzbedrohend.

Von Bernd Haase

Bei der Regiobus müssen die Kosten sinken und die Einnahmen steigen – sonst sind nach Einschätzung von Gutachtern die Voraussetzungen nicht erfüllt, dass das Unternehmen ab 2020 noch die meisten Busstrecken im Umland bedienen kann. Im Verkehrsausschuss der Region reagierten die Kommunalpolitiker gestern überrascht. Die Expertisen setzen auch das Unternehmen unter Druck: In gut zwei Jahren läuft die Konzession für das Liniennetz der Regiobus aus. Politischer Wunsch ist es bisher, das kommunale Unternehmen wieder direkt zu beauftragen und so Konkurrenten auszuschließen. Dafür sind aber wirtschaftliche Kriterien vorgeschrieben. „Diese erfüllt die Regiobus derzeit nicht“, sagt Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz.

Aktuell liegen die jährlichen Kosten im Unternehmen bei mehr als 65 Millionen Euro, die Erlöse bei etwa 28 Millionen Euro. Die Differenz bezahlt die Region. Prognosen zufolge werden die Kosten künftig steigen, die Einnahmen aber bestenfalls stagnieren.

„Die Produktivität der Regiobus ist in vielen Bereichen nicht gut“, sagt Gutachterin Susanne Koch von der Managementberatung Conmobiity. Beim Kostensatz pro Fahrplankilometer belegt das Unternehmen im bundesweiten Vergleich mit neun weiteren Nahverkehrsunternehmen den letzten Rang. Optimierungsbedarf bestehe vor allem im Fahrdienst, im Betriebs- und im Kundenmanagement.

Mathias Schmechtig von der Firma Nahverkehrsconsult umriss Maßnahmen zum Gegengesteuern. Über die Region verteilt stimme bei 20 Prozent der Busverbindungen mangels Fahrgästen das Verhältnis von Aufwand und Ertrag nicht. „Eine Anpassung der Bedienung ist erforderlich“, sagt Schmechtig, was in der Regel heißt: Streichungen. Andererseits sollen einige Linien nach dem Vorbild der existierenden Sprinter zu Premiumprodukten entwickelt werden – mit modernen Fahrzeugen, häufigeren Fahrten und Zusatzangeboten wie Radstellplätzen an Haltestellen. Als weitere Sprinterlinien eignen sich laut Schmechtig Verbindungen zwischen Neustadt und Großburgwedel sowie Langenhagen, Burgdorf und Altwarmbüchen sowie Mehrum und Hannover-Südstadt. „Von derartigen Änderungen würden 95 Prozent der Fahrgäste nichts bemerken“, sagen die Gutachter. Regiobus könnte täglich durch Einsparungen 500 Fahrgäste verlieren, durch Verbesserungen aber im Gegenzug 1000 zusätzliche gewinnen.

Michael Dette (Grüne) brachte die Reaktionen der meisten Politiker im Ausschuss auf den Punkt: „Das ist suboptimal und ziemlich ernüchternd.“ „Wir müssen uns der bitteren Wahrheit stellen“, sagt Eberhard Wicke (CDU). Das passiert unter Zeitdruck. Erste Beschlüsse sind in diesem Jahr gefordert, der zur Direktvergabe an die Regiobus spätestens im März 2019.

Politisch gewollte Irrfahrt? Zu häufig transportieren die Busse nur wenige Fahrgäste, aber viel Luft durch die Region. Foto: Becker (Archiv)

Kategorie: HANN

Eingangsdatum: Mi., 25. Oktober 2017 00:48