



40 Meter vor und zehn zurück: Der grüne Bundestagsabgeordnete Winfried Hermann bugsierte gestern einen fast 20 Meter langen (und mehr als 400 000 Euro teuren) Capacity-Gelenkbus über den Betriebshof der Rottenburger Firma Groß. Geschäftsführer Wolfgang Groß (links) konnte vertrauensvoll die Augen schließen, Witgar Weber vom Busunternehmer-Verband freute sich. „Das flutscht besser als bei manchem Kleinwagen“, sagte Hermann und lobte die moderne Technik. Bild: Mozer

Pro und contra Wettbewerb

Beim Grünen-Besuch bei Omnibus Groß gab es auch Meinungsunterschiede

Winfried Hermann bei seinem alten Schulfreund Wolfgang Groß: Ein Arbeitsbesuch mit Diskussionen um die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs.

MICHAEL HAHN

Rottenburg. „Winne“ und „Wowo“ – als gestern der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags einen Rottenburger Busunternehmer besuchte, ging es betont freundschaftlich zu: Winfried Hermann und Wolfgang Groß haben vor 39 Jahren am Eugen-Bolz-Gymnasium zusammen Abitur gemacht. So unterschiedlich die Lebenswege anschließend verliefen, bewegen sich beide doch auf dem selben Terrain: dem Verkehrswesen. Und beide wollen dabei den Anteil des Busverkehrs stärken.

Firma Groß lebt von einer einzigen Buslinie

Groß führte seinen Gast zunächst über seinen Betriebshof am Rand des Gewerbegebiets Siebenlinden. Die 20 Meter lange Bushalle habe man vor vielen Jahren so gebaut, dass zwei Solobusse hintereinander hinein passten, sagte der Unternehmer. Mittlerweile gehört auch der super-lange „Capacity“-Gelenkbus zum Großschen Fuhrpark, und der passt gerade noch in die Halle.

Mit seinen insgesamt 14 Bussen (und zwölf fest angestellten Fahrern) gehört Groß bereits zu den größeren Firmen im Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer WBO, dessen Geschäftsführer Witgar Weber gestern ebenfalls zum Pressegespräch kam.

Eigene Busreisen bietet Groß nicht mehr an – seine Firma lebt praktisch ausschließlich vom Linienverkehr, und zwar von nur einer einzigen Linie: der „18“ von Oberndorf über Rottenburg nach Tübingen (bis hinauf zu den Kliniken und Hagelloch). „Wir fahren über 70 mal am Tag nach Tübingen und zurück“, sagt Groß stolz.

Die Kehrseite: „Wenn wir unsere Konzession verlieren, sind wir weg vom Fenster.“ Weil er seine Genehmigung für die Linie 18 unlängst um weitere acht Jahre verlängert bekam, kann Groß nun auch die notwendigen Investitionen (Umwelt-Aufrüstung, neue Fahrzeuge) tätigen.

Naturgemäß ist der verschärfte Wettbewerb im Nahverkehr ein heißes Eisen für die vielen kleinen Busunternehmer im Land, berichtete WBO-Geschäftsführer Weber. Immer mehr Bus-Aufträge werden öffentlich ausgeschrieben. Gefahr drohe vor allem von den Tochterfirmen internationaler Konzerne, die mit miesen Arbeitsbedingungen günstig anbieten könnten. Weber: „Wenn sich so ein Konzern bewirbt, dann gewinnt er jede Ausschreibung.“

In Rottenburg war es freilich umgekehrt: Die jüngste Stadtbus-Ausschreibung gewann ein örtlicher Konkurrent von Groß. Die Firma Edel, ebenfalls ein Mittelständler, hatte ein billigeres Angebot abgegeben. „Für die Stadt Rottenburg war das einzige Kriterium der Preis“, schimpfte Mit-Geschäftsführerin Claudia Groß.

Hermann: „Wir sind nicht nur Bahn-Partei“

„Da und dort mehr Wettbewerb“ sei aus grüner Sicht durchaus „wünschenswert“, sagte Winfried Hermann. Allerdings müsse die öffentliche Hand auch darauf achten, dass bestimmte soziale und ökologische Mindeststandards eingehalten werden.

Öffentlicher Nahverkehr lasse sich im Allgemeinen nicht profitabel betreiben, sondern sei auf Zuschüsse angewiesen. Zugunsten der Transparenz würde der grüne Verkehrspolitiker am liebsten alle bisherigen Förderprogramme für den Busverkehr „zu einem Topf“ zusammen fassen und damit sowohl Investitionen als auch Betriebskosten bezuschussen.

Um zusätzliche Fahrgäste für Busse und Bahnen zu gewinnen, müsse der öffentliche Nahverkehr kundenfreundlicher werden, betonte Hermann. Angefangen von funktionierenden Anzeigetafeln an

den Bahnhöfen und Haltestellen. Solch eine elektronische Tafel hängt zwar am topmodernen Eugen-Bolz-Platz in Rottenburg, aber die zeige bisher nur die Sollzeiten an (wie sie im Fahrplan stehen) – und nicht, ob ein Bus womöglich Verspätung habe, bemängelte Claudia Groß. Das soll sich allerdings ab April ändern, sagte der Rottenburger Ordnungsamts-Leiter Eduard Bomm gestern auf Nachfrage.

Oft scheitern solche Anzeigetafeln auch daran, dass die Busunternehmen verschiedene Software-Systeme verwenden. Deswegen fordert WBO-Geschäftsführer Weber vom Land eine „zentrale Daten-Drehscheibe“, in der alle Bahn- und Bus-Bewegungen abrufbar wären – in Echtzeit.

Innerhalb der Grünen habe er lange dafür gekämpft, dass auch der Busverkehr gewürdigt werde, sagte Hermann. „Wir sind nicht nur Bahn-Partei.“ Gerade im ländlichen Raum seien Busse effizienter und flexibler als der Schienenverkehr. Ansonsten bekannte er sich als „leidenschaftlicher“ Befürworter einer Regionalstadtbahn für die Region Neckar-Alb.

Da war Wolfgang Groß skeptisch. Er fürchtet Nachteile für den Busverkehr – gerade auf den profitabelsten Linien. Wenn erst mal moderne Straßenbahnen vom Tübinger Bahnhof zur Uni und hinauf zu den Kliniken fahren, „dann wird der Busverkehr ein Stück weit kaputt gemacht“.