

BERLIN MOBIL - DIE ZUKUNFT DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRS IN BERLIN

Rede von Volker Ratzmann in der Aktuellen Stunde der Plenarsitzung am 9.9.2004

Anrede,

reden wir über die Zukunft der BVG, reden wir über die Zukunft der Stadt.

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem – sowohl für den Personen- wie den Wirtschaftsverkehr – ist eine der wesentlichen Voraussetzung für die Entwicklung der Metropole Berlin, ist einer der wichtigsten Faktoren für den Wirtschaftsstandort. Verlässliche, schnelle, umweltschonende und kostengünstige Nahverkehrs- und Transportsysteme zur Verfügung zu stellen, ist deshalb eine der entscheidenden Zukunftsaufgaben für die öffentliche Hand. Entwicklung braucht Mobilität – im beruflichen Alltag, um Bildungschancen wahrzunehmen, für die Kultur, für den Tourismus. Selbst der Umbau der Sozialsysteme verlangt ein Mehr an Mobilität. Und dieses Mehr kann nicht bedeuten: mehr motorisierter Individualverkehr.

Berlin liegt an der Nahtstelle zwischen Ost und West. Prognosen gehen von einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 60 Prozent aus. Nicht zuletzt deswegen braucht Berlin einen leistungsfähigen Flughafen, leistungsfähige Bahnverbindungen.

Berlin hat die besten Voraussetzungen, – wissenschaftlich, technisch – modellhaft vorzumachen, wie der Nahverkehr in einer Metropole funktionieren kann. Diese Modell zu entwerfen und zu verwirklichen, dafür haben SPD und PDS bisher nichts getan.

Anrede,

Wir wollen mehr öffentlichen Personennahverkehr, mehr Kunden, in Bussen und Bahnen und weniger motorisierten Individualverkehr. Und wer das will, wer wirklich über die Daseinsvorsorge nachdenkt, der muss über ein bezahlbares System nachdenken, das den Menschen in allen Gebieten der Stadt eine schnelle und verlässliche und vor allem bezahlbare Anbindung an das öffentliche Personennahverkehrssystem bietet. Das ist die Aufgabe. Das bedeutet auch: ein Sozialticket, das tatsächlich sozial ist. Es darf nicht mehr als 20 Euro kosten. Die Finanzierung ist Aufgabe des Senates.

Wer ein flächendeckendes Verkehrssystem will, der darf nicht achselzuckend zugucken, wie der Verkehrsmonopolist in der Stadt Linien aus Kostengründen einstellt. Der sollte besser darüber nachdenken, ob die Monopolstellung nicht schädlich für ein flächendeckendes und sozial ausgewogenes Verkehrsangebot ist. Ob es nicht sinnvoller ist, Zubringerdienste mit Kleinbussen von anderen Anbietern zuzulassen. Damit könnten noch neue Arbeitsplätze geschaffen werden und Mobilität garantiert werden!

Oberster Leitgedanke muss die Erstellung eines ausgewogenes Verkehrsangebot sein, und nicht die Unantastbarkeit der BVG. Bisher verhindert sie erfolgreich alles, was in Richtung Vielfalt und Innovation geht. Das muss sich ändern.

Mobilität in Berlin, das ist aber ohne BVG nicht denkbar und das soll auch so bleiben. Wir wollen vor dem Hintergrund der beschriebenen guten Rahmenbedingungen ein leistungsstarkes, eigenwirtschaftliches, modernes und zukunftstaugliches Berliner Verkehrsunternehmen in Berlin und für Berlin.

Die BVG ist und bleibt wesentlicher Baustein für den Erhalt und den Ausbau des Berliner ÖPNV. Und wir verkennen auch nicht, dass in den letzten Jahren unter den Bedingungen der Vereinigung viel an Veränderung im Unternehmen von den MitarbeiterInnen geleistet wurde. Keine Frage. Strukturwandel ist anstrengend. Aber wir können jetzt nicht stehen bleiben und mal halt machen. Genauso wie es sich verbietet in dieser Zukunftsfrage leichtfertig mit Veränderungen umzugehen, genauso verbietet es sich – und das noch viel mehr – die Notwendigkeit von Veränderungen zu negieren. Und das tun hier viele.

Ich wünschte mir heute wieder die Weitsicht eines Ernst Reuter, der 1929 diese Herkulesaufgabe der Vereinigung von drei riesigen Verkehrsbetrieben vorangetrieben hat in nur 2 Jahre – weil er visionär war, weil unter den Bedingungen von 1929 – rechtlich, steuerlich und sozial – sah das die Einheitlichkeit notwendig war. Ernst Reuters Vision war davon geprägt, dass der Verkehr ein zentrales Element in der Entwicklung urbaner Gesellschaft ist und das man ein zeitgemäßes Instrument braucht, um diese Entwicklung zu steuern. Das war sein Werk, und nicht der Erhalt irgendeiner Unternehmensstruktur auf Teufel komm raus. Aber seitdem hat sich viel verändert. Und wer die BVG retten will. Der muss sie verändern.

Es muss was passieren. Und das heißt nicht „Zerschlagung“ um dieses schöne Schlagwort gleich zunennen. Das will die FDP. Die FDP will zurück vor 1929, das wollen wir nicht. Wir wollen die Strukturänderungen, die notwendig sind, um das Land Berlin von finanziellen Risiken zu entlasten und um das Unternehmen an die rechtlichen Bedingungen der EU anzupassen. Und die Diskussion um beides wird verweigert. Sie sind schon wieder dabei, der Bevölkerung Sand in die Augen zu streuen, alles abzuwehren, was an konzeptionellen Überlegungen kommt und so zu tun, alles wäre alles in bester Ordnung. Nichts ist in Ordnung. Die BVG ist finanzpolitisch eine tickende Zeitbombe, die uns demnächst um die Ohren fliegt.

Die Eigenkapitalquote hat sich innerhalb von vier Jahren rapide verschlechtert. Die BVG finanziert selbst ihr operatives Geschäft mit Krediten und frisst sich so langsam selber auf. Und ab nächstem Jahr wird sich die Umstrukturierungsbeihilfe von derzeit noch 160 Mio reduzieren. Wenn das so weitergeht, ist eine Kapitalzuführung durch das Land unausweichlich. Und wir reden über nahezu eine Milliarde Schulden! Wissen sie wie viel Lehrerinnen das sind? Wie viele kostenlose Kita Plätze? Die Erfahrungen mit der Bank sind doch mahnendes Beispiel genug, dass man jetzt nicht einfach so alles vor sich hindümpeln lassen kann.

Und das ist nicht alles. 2008 läuft der Vertrag BSU 2000 aus, dann sind die Konzessionen neu zu vergeben. Und spätestens dann wird die Beachtung des EU Rechts unausweichlich. Entweder Beihilfe – dann Prüfung durch die Kommission oder kontrollierter Wettbewerb. Und wer meint, man könne sich wieder um das EU-Recht herumogeln, der hat die Zeichen der Zeit verkannt. Die Kommission hat bereits angekündigt, sie wolle die Verkehrsmonopolisten genauer unter die Lupe nehmen. Und auch das sogenannte Magdeburger Urteil des EuGH birgt für die BVG wenig Hoffnung. Direktvergabe mit Zuschuss nur für Kommunen, die ihr Unternehmen effizient führen. Das heißt aber mindestens, dass die Sanierungsvorgaben aus BSU 2000 erfüllt sein müssen.

Anrede,

Was ist also zu tun?

Als erstes muss das Prinzip „Ersteller-Besteller“ richtig umgesetzt werden. Es ist Aufgabe der Politik, den Nahverkehr zu gestalten und zu bestellen. Der BVG muss erstellen, also ausführen, was die Politik vorgibt. Zur Zeit plant die BVG, steuert die BVG, nur nicht immer dahin, wohin sie soll. Der Senat muss wieder die Hoheit über die Planungsprozesse bekommen. Deshalb muss das in der BVG gesammelt Know-How auf die Verwaltungsebene übertragen werden. Wir wollen nicht nur zahlen, wir wollen auch bestimmen, wofür gezahlt wird!

Zweitens: Wir wollen, dass die Verkehrsplanung nicht an der Stadtgrenze halt macht. Wir brauchen endlich ein Verbundsystem, dass seinem Namen gerecht wird, dass alle Verkehrsdienstleistungen koordiniert und das in der Lage ist, jeweils im Ausschreibungsverfahren jeweils den besten Verkehrsanbieter auszusuchen, um die Bestellung zu erfüllen.

Drittens: Wir wollen den kontrollierten Wettbewerb zu lassen. Das soll nicht auf einmal und überganglos geschehen. Wenn die BVG bis 2008 die Vorgaben aus BSU 2000 erfüllt, soll sie befristet für weitere acht Jahre mit der Erbringung der Verkehrsleistungen betraut werden. In diesem Zeitraum sollen einzeln vordefinierte Linienbündel schon sukzessive ausgeschrieben werden – und ich würde mir wünschen, dass die BVG dann das beste Angebot abgibt und dann den Zuschlag erhält. Andere Städte haben es geschafft diesen Zustand herzustellen – warum nicht wir.

Ob die BVG dies weiter in der Rechtsform einer AöR macht, hängt von ihr und von den sich entwickelnden Vorgaben für die Ausschreibung ab. Und es wird davon abhängen, ob die BVG es schafft, die personellen Umstrukturierungen hinzukriegen. Es wird an den Tarifvertragsparteien liegen, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Personalkosten eingespart werden können und dennoch das Angebot erbracht werden kann. Eins muss aber auch klar sein: gibt es keine entsprechenden tragfähigen Modelle, die Einsparungen zu erbringen, dann muss das Land handeln, um einseitig die notwendigen Strukturänderungen herbei zu führen. Dazu kann ein Rechtsformwechsel – evtl. auch in die von Ernst Reuter gewählte Form der AG hilfreich sein. Klar ist aber auch: all das muss ohne betriebsbedingte Beendigungskündigungen gehen und das geht auch.

Entscheidend ist aber bei aller Veränderungsnotwendigkeit – und das zeigen doch die negativen Erfahrungen aus Großbritannien und die Positiven aus Skandinavien – dass die öffentliche Hand die immobile Infrastruktur in ihrer Hand behält und jedenfalls im Schienenverkehr auch die mobile. Diese Struktur aufrechtzuerhalten, zupflegen, zu warten zu erhalten, dem Bedarf anzupassen, ist wesentliche Voraussetzung für ein gutes Verkehrsangebot. Deshalb wollen wir viertens jetzt schnell die rechtlichen Voraussetzungen schaffen, um das zu sichern und die Infrastruktur in einer landeseigenen Gesellschaft zusammen fassen.

Das ganze hat nichts mit Zerschlagung, sondern mit klarer Strukturierung: Planung bei und Bestellung beim Senat, Ausschreibung beim Verkehrsverbund, Leistungserbringung durch Verkehrsanbieter, BVG bekommt für 8 Jahre den Zuschlag und kann sich weiter auf Wettbewerb vorbereiten, wenn sie BSU 2000 erfüllt. Das ist ein klarer Weg. Herr Wolf hat das zumindest erkannt. Der muss jetzt nur noch seine Partei und auch die SPD aus den ideologischen Schützengräben locken – beim Wasser ist ihm das nicht gelungen, war vielleicht besser so, - hier wäre es wünschenswert.

Anrede,

wir können es uns nicht leisten, länger zu warten. Die Zukunft beginnt heute und sie reicht weiter als bis zur nächsten Wahl. Wer aber nicht weiter denkt, wird das Thema negieren. Wir tun das nicht, wir wollen die Zukunft der Stadt gestalten.