



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

im Abgeordnetenhaus von Berlin

Mobilität sichern – Verkehr menschen- und umweltgerecht gestalten – kontrollierten Wettbewerb einführen

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem – sowohl für den Personen- wie den Wirtschaftsverkehr – ist eine wesentliche Voraussetzung für die Zukunft der Stadt Berlin und ein wichtiger Standortfaktor. Verlässliche, schnelle, umweltschonende und kostengünstige Nahverkehrs- und Transportsysteme zur Verfügung zu stellen, ist eine der entscheidenden Zukunftsaufgaben für die öffentliche Hand. Das Mittel der Wahl ist der weitere Ausbau des öffentlichen Nahverkehrssystems hin zu einem flächendeckenden, Verbundsystem bei kontinuierlicher Reduktion des individuellen motorisierten Verkehrs. Regionalplanung, Städtebau, Umweltplanung und regionale Wirtschaftsförderung müssen durch eine integrierte Verkehrsplanung miteinander abgestimmt und an umwelt- und klimapolitischen Zielen ausgerichtet werden.

Die Anforderungen an die individuelle Mobilität und damit auch das Verkehrsaufkommen sind durch längere Wege zwischen Wohnung, Arbeit und Einkaufsmöglichkeiten sowie gestiegene Freizeitaktivitäten in den letzten Jahren enorm gestiegen. Mobil zu sein ist eine Voraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und für die Wahrnehmung individueller Entwicklungschancen. Es ist wesentliche Aufgabe öffentlicher Daseinsvorsorge dafür zu sorgen, dass Versorgung, Beruf und Wahrnehmung von Chancen über Aus- und Fortbildung möglich sind. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist, dass die Verkehrswege barrierefrei gestaltet sind und der Öffentliche Personennahverkehr attraktiv und auch für Menschen mit geringem Einkommen bezahlbar ist. Berlin braucht ein Sozialticket, das nicht mehr als 20 Euro kosten darf, braucht ein SchülerInnenticket und ein Semesterticket.

Kaum eine Metropole besitzt so gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung wie Berlin. Berlin ist nicht auf ein Zentrum fixiert, die Hälfte der Berliner Haushalte besitzt kein Auto, das Klima und die Topografie Berlins sind fahrradfreundlich, breite Bürgersteige, Uferpromenaden und viele Grünflächen machen das Zufußgehen attraktiv und nicht zuletzt verfügt Berlin über ein Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln, das in seiner Dichte und seiner Taktfrequenz in Deutschland einmalig ist.

Die Berliner Senate haben diese guten Voraussetzungen nicht genutzt, ein umweltfreundliches und zukunftsfähiges Mobilitätskonzept für Berlin zu entwickeln, geschweige denn umzusetzen. Durch falsche stadtplanerische und verkehrspolitische Entscheidungen wurde

mehr Verkehr produziert statt vermieden. Die damit einhergehende Schadstoff- und Lärmbelastungen wurden nicht ernsthaft verringert, so dass die im kommenden Jahr gültigen EU-Grenzwerte für Feinstaub nicht eingehalten werden können. Die vom Senat propagierte „Stadt der kurzen Wege“ wie auch der modal-split von 80 : 20 ÖPNV zu motorisiertem Individualverkehr (MIV) sind in weite Ferne gerückt. Hierzu fehlen im Stadtentwicklungsplan Verkehr (STEP) klare verkehrspolitische Zielsetzungen ebenso wie Strategien für mehr Verkehrssicherheit und Konzepte zur Finanzierung des Verkehrs.

Der Wirtschaftsverkehr droht - bedingt durch die Erweiterung der Europäischen Union - in der Bundesrepublik in den nächsten Jahren um 60 Prozent zu steigen. Dies ist für Berlin als Metropole an der Schnittstelle nach Osten Chance und Herausforderung mit innovativen und vor allem umweltverträglichen Logistikkonzepten ein moderner Warenumsschlagplatz zu werden.

Eine nachhaltige und umweltverträgliche Verkehrspolitik braucht eine zukunftsweisende Gesamtverkehrskonzeption mit den folgenden Prioritäten

- Verkehrsvermeidung durch eine nachhaltige Stadtplanung
- Stärkung und mehr Sicherheit des Fußgänger- und Fahrradverkehrs
- Förderung des ÖPNV
- Reduzierung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr

Dabei muss das komplexe Zusammenspiel von Verkehrs-, Wirtschafts-, Stadtplanungs-, Sozial- und Umweltpolitik berücksichtigt werden. Dieses erweiterte Verständnis muss sich in allen Planungs- und Entscheidungsprozessen widerspiegeln.

Trotz der Fehler des Berliner Senats in der Vergangenheit – der Motorisierungsgrad der Berliner Bevölkerung ist weniger angestiegen und mit 327 PKW pro 1000 EinwohnerInnen noch immer geringer als in anderen deutschen Großstädten (Durchschnitt Kernstädte: 500). Darin liegen Chancen und Verantwortung für die Gestaltung eines leistungsfähigen Öffentlichen Personennahverkehrs. Jeder zweite Berliner Haushalt hat kein Auto ist somit überwiegend auf den ÖPNV angewiesen. Der angestrebte modal split von 80:20 ÖPNV und MIV kann jedoch nur erreicht werden, wenn es den Öffentlichen Verkehrsträgern gelingt, durch attraktive und verlässliche Angebote Fahrgäste hinzugewinnen.

Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist eine wirtschaftlich gesunde und wettbewerbsfähige BVG. Von diesem Ziel sind die Berliner Verkehrsbetriebe trotz unbestrittenen Effizienzfortschritten weit entfernt: Der Schuldenberg der BVG wächst und droht die Milliardengrenze zu

erreichen und für das Land Berlin zu einem so unkalkulierbaren Haushaltsrisiko ähnlich wie die Berliner Bankgesellschaft zu werden.

Die BVG muss daher in allen Bereichen ihre Kosten spürbar senken und ihre vorhandenes Potenzial deutlich effizienter nutzen. Gleichzeitig muss die Politik die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen dauerhaft zugunsten des ÖPNV so verändern, dass die Nutzung des ÖPNVs kontinuierlich zunimmt. Von besonderer Bedeutung sind dabei eine flächendeckende Parkraumwirtschaft und höhere Parkgebühren sowie die Möglichkeit, mit dem Baurecht die Erstellung neuer Stellplätze zu unterbinden. Attraktiver ÖPNV heißt schneller ÖPNV. Deshalb brauchen wir mehr Busspuren und flächendeckende Ampelvorrangschaltungen. Ohne eine klare Ausrichtung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zugunsten des ÖPNVs wird die BVG trotz aller Sanierungsanstrengungen auf der Strecke bleiben.

Unabhängig von den fehlenden verkehrspolitischen Maßnahmen zugunsten des ÖPNV müssen wir feststellen: Das Unternehmenskonzept BSU 2000, das die Lage durchgreifend bessern und die BVG wettbewerbsfähig machen sollte, ist bisher nicht aufgegangen. Nach den im Hauptausschuss vorliegenden Zahlen betrug der Sanierungsrückstand 2002 knapp 160 Millionen Euro. Die Personalkosten lagen um 112 Millionen Euro und die Sachkosten um 25 Millionen Euro über Plan, die Fahrgelderträge blieben um 22 Millionen Euro hinter dem Plan zurück. Unabhängig von der genauen Höhe des Defizits ist unstrittig, dass zu diesem Defizit das Land Berlin beigetragen hat.

Um zu einem ausgeglichenen Ergebnis im Wettbewerbsjahr 2008 zu kommen, ist deshalb eine Finanzierungslücke von 300 bis 350 Millionen Euro pro Jahr zu schließen - bei einem jährlichen Zuschuss von immer noch über 400 Millionen Euro.

Wir wollen die erkennbar positiven Effekte des kontrollierten Wettbewerbs nutzen, um den öffentlichen Nahverkehr bezahlbar und effizient und die BVG zu einem erfolgreichen Verkehrsunternehmen zu machen. BVG und Senat müssen daher unverzüglich damit beginnen, die notwendigen Weichenstellungen vorzunehmen, um die Rahmenbedingungen für ein System des kontrollierten Wettbewerbs zu etablieren und einen Fahrplan für den Wettbewerb aufzustellen.

Der erste Schritt ist konsequente Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzips. Sowohl die Planung als auch die Erbringung des öffentlichen Verkehrs – mit Ausnahme des S-Bahn-Verkehrs – liegen derzeit ausschließlich in der Hand der BVG. Damit bestimmt das Eigeninteresse der BVG und nicht das Gemeinwohl die Entwicklung des ÖPNV!

Exekutive und Legislative müssen in einem Verkehrsplan verantwortlich Vorgaben für die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen machen. Es ist Aufgabe des Senates, für die Zeit

nach 2008 zu definieren, welche Verkehrsleistungen unter welchen Bedingungen und Kosten zu erbringen sind. Soweit erforderlich soll er das bei der BVG vorhandene Personal mit Planungserfahrung und Know-How übernehmen.

Die BVG kann nur dann letztmalig direkt mit der Erbringung der definierten Leistungen beauftragt werden, wenn sie die im sogenannten Magdeburger Urteil definierten Bedingungen erfüllt. Sie muss eine Kostenstruktur aufweisen, die der eines „durchschnittlich, gut geführten Verkehrsunternehmens mit entsprechender Aufgabe“ entspricht, das heißt die BVG muss bis dahin **mindestens** die im Konzept BSU 2000 festgelegten Sanierungsbeiträge erbracht haben. Derzeit liegt sie in ihren Kosten mindestens 30 Prozent über den Kosten vergleichbarer öffentlicher Verkehrsunternehmen. Allein die auf der Grundlage des Konzeptes BSU 2000 durch Sanierungsmaßnahmen zu schließende Finanzierungslücke beträgt ca. 350 Millionen Euro pro Jahr

Eine Direktvergabe darf nur für einen Zeitraum von bis zu acht Jahren erfolgen, wenn in dem entsprechenden Vertrag bereits Linienbündel - insbesondere im Busverkehr - definiert sind, die in festgelegten Zeitabschnitten im kontrollierten Wettbewerb ausgeschrieben werden. Denn wir wollen die Monopolstellung von öffentlichen Unternehmen abbauen, wie wir es in unserem Wahlprogramm 2001 bereits gefordert haben.

Die Ausschreibung soll von einer schlanken Gesellschaft bestehend aus Land Berlin und VBB durchgeführt werden. Unabhängig von dieser Aufgabe muss der VBB seine Organisationsstrukturen so umbauen, dass er den ÖPNV in Berlin-Brandenburg endlich effektiv und innovativ koordinieren kann.

Die Netze und das Angebotsmonopol gegenüber den EndverbraucherInnen müssen in öffentlicher Hand bleiben. Wer jedoch eine bestimmte Leistung erbringt, wer die Netze nutzt oder wartet, wer Anlagen oder Fahrzeuge betreibt, das soll grundsätzlich durch Wettbewerb auf der Grundlage öffentlicher Auftragsvergabe geklärt werden.

Ab 2008 soll die gesamte Infrastruktur für den öffentlichen Nahverkehr in eine landeseigene Infrastrukturgesellschaft – möglichst in Form einer Anstalt öffentlichen Rechts – übernommen werden, die den Verkehrsdienstleistern zur Erbringung der Dienstleistungen zur Verfügung gestellt wird. Das umfasst die mobile und immobile Infrastruktur.

Die größte Anstrengung zur Erbringung des Sanierungsbeitrages aus dem Konzept BSU 2000 wird im Personalbereich notwendig sein. Die BVG plant einen Senkungsbeitrag von 200 Millionen Euro ein, wovon bisher lediglich 65 Millionen durch Unterzeichnung von Ruhestandsvereinbarungen erbracht sind. Die fehlende Summe soll durch Abschluss von Abfindungsvereinbarungen und eines Spartentarifvertrages mit erheblich geringeren Gehältern für

die Beschäftigten zu erbringen sein. Wir gehen davon aus, dass sich die Tarifvertragsparteien auf einen solchen Tarifvertrag einigen werden, ein entsprechendes Modell zur Senkung der Personalkosten vereinbaren oder ein anderes tragfähiges Konzept – dauerhafte Steigerung der Einnahmen, Senkung des Sachkostenbedarfs, etc. - zur Erbringung eines Sanierungsbeitrages in gleicher Höhe beschließen, nicht aber durch Erhöhung der Fahrpreise.

Eine erfolgreiche Sanierung der BVG setzt voraus, dass die Unternehmensführung auf ihre unangemessenen finanziellen und sachlichen Privilegien (außertarifliche Bezahlungen, Überausstattung mit Dienstwagen) verzichtet und gegenüber seinen MitarbeiterInnen und der Politik vollkommene Transparenz und Verlässlichkeit in seinem Handeln herstellt.

Sollte die Sanierung mit den genannten Instrumenten nicht gelingen, wird der Senat vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltsslage einseitig handeln müssen, um die BVG als Verkehrsunternehmen in Berlin zu erhalten und betriebsbedingte Beendigungskündigungen zu vermeiden. Es wird zu prüfen sein, ob die BVG von einer Anstalt des öffentlichen Rechts in eine juristische Person des Privatrechts transformiert wird, um den personalpolitischen Handlungsspielraum zu erhöhen. Es ist davon auszugehen, dass eine hohe Anzahl von MitarbeiterInnen von der ihnen nach dem Betriebsgesetz zustehenden Rückkehroption Gebrauch machen. Dies würde neue Entwicklungsmöglichkeiten für das Unternehmen eröffnen und den Handlungsspielraum für arbeitsrechtliche Veränderungen für die im Unternehmen Verbleibenden erhöhen.

Linow, Freitag der 13. August 2004

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Berliner Abgeordnetenhaus