

■ Berlin

Wie »sozial« kann Berlins Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) sein?

aus SIGNAL 03/2004 (Juni/Juli 2004), Seite 9 (Artikel-Nr: 10003112)

Klaus-Peter von Lüdeke

Verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin

Das Sozialticket und das Arbeitslosenhilfeticket sind im Berliner ÖPNV abgeschafft worden. Auf Sozialtarife kann jedoch Berlin nicht verzichten. Ihre Wiedereinführung muss im Rahmen einer grundlegenden Reform des Berliner ÖPNV erfolgen.

Der 1. April 2004 brachte für viele Berlinerinnen und Berliner einen »Aprilscherz« der unangenehmen Art: Die BVG und die S-Bahn GmbH schafften das Sozialticket (Berlin-Ticket S) und das Arbeitslosenhilfeticket (Berlin-Ticket A) ab, ebenso die Seniorenkarte. Der berechnigte Personenkreis ist nunmehr auf die Bezuschussung von Fahrten im ÖPNV durch die Sozialämter angewiesen. Hintergrund ist die Streichung der entsprechenden Zuschüsse des Landes Berlin an die Verkehrsunternehmen. Diese sind nach ihren eigenen Angaben finanziell nicht in der Lage, die Sozialtarife ohne Landeszuschüsse anzubieten.

Politik und Öffentlichkeit reagierten auf diese Maßnahme teilweise mit Empörung. Es wurde behauptet, die Verkehrsunternehmen handelten kundenfeindlich und betriebswirtschaftlich unklug, da sie doch mit Ermäßigungstarifen Kunden gewinnen und damit zusätzliche Einnahmen erwirtschaften könnten. Mehr Einnahmen hätten einen geringeren Zuschussbedarf aus Landesmitteln zur Folge. Der Ärger über den Fortfall der Sozialtarife ist aus meiner Sicht voll und ganz begründet, die vorgetragenen Argumente gehen jedoch in die falsche Richtung.

Die öffentlichen Verkehrsunternehmen stehen unter einem erheblichen Rationalisierungs- und Kostendruck. Sozialtarife sind für sie uninteressant, denn die über Sozialtarife möglicherweise erzielbaren Fahrgastzuwächse gleichen die Mindereinnahmen nicht aus. Gleichwohl fordern Politiker von den Nahverkehrsunternehmen, Sozialtarife ohne ausgleichende Zuschüsse aus dem Landeshaushalt. Mit anderen Worten, es wird von den Unternehmen verlangt, sich wirtschaftlich unvernünftig zu verhalten.

Ein Problem des Berliner ÖPNV sind dessen hohe Kosten. Das eigentliche Problem jedoch liegt darin, dass niemand sagen kann, um wieviel die Kosten zu hoch sind. Da im Berliner ÖPNV zum Beispiel im Busverkehr kein Wettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern stattfindet, ist die Stadt auf das alleinige Angebot der BVG angewiesen. Unter diesen Bedingungen sind strukturelle Kostensenkungen kaum möglich. Da Monopolbetriebe wie die BVG fast immer zu kostenaufwändig arbeiten, zahlen die Nahverkehrskunden und Berlin für den ÖPNV im Zweifel zu viel. Angesichts der leeren Kassen Berlins ist es also kein Wunder, dass die Nahverkehrsleistungen abnehmen, die Beförderungsentgelte steigen und die Sozialtarife entfallen.

Die Berliner Verkehrspolitik muss allein schon aus Haushaltsgründen die Kosten des ÖPNV endlich in den Griff bekommen. Nur so können finanzielle Spielräume auch für

Sozialtarife geschaffen werden. Dazu bedarf es einer durchgreifenden Reform des Berliner ÖPNV.

Meine Kernforderungen dazu lauten:

- Aufhebung des Beförderungsmonopols von BVG und S-Bahn-GmbH. Die landeseigene BVG ist in wettbewerbsfähige Verkehrsunternehmen für den U-Bahn, Straßenbahn und Busbetrieb aufzugliedern und mittelfristig zu privatisieren. Die Verkehrsanlagen bleiben im Eigentum Berlins und werden den Verkehrsunternehmen für die Laufzeit der Verkehrsverträge zur Verfügung gestellt.

Die Stockholmer U-Bahn zum Beispiel wird von einem Privatunternehmen betrieben. Warum sollte dies nicht auch bei der Berliner U-Bahn möglich sein, und später auch bei der S-Bahn? Und wo steht eigentlich geschrieben, dass Berlin den Busunternehmer spielen muss? Der ÖPNV ist eine öffentliche Aufgabe, nicht jedoch der Betrieb selbst. Dieser ist unternehmerischer Natur und kann von Privaten kostengünstiger durchgeführt werden.

Vergabe der Nahverkehrsleistungen durch Berlin bzw. den Verkehrsverbund (VBB) unter Wettbewerbsbedingungen und nach dem Grundsatz »Wer bestellt, bezahlt". Sämtliche Leistungen sind auf der Grundlage des in Zukunft vom Abgeordnetenhaus zu beschließenden Nahverkehrsplans öffentlich auszuschreiben. Berlin muss im Interesse der Nahverkehrskunden und Steuerzahler in die Lage versetzt werden, die von der Politik gewünschten Nahverkehrsleistungen zu den günstigsten Konditionen einzukaufen. Jeder wirtschaftlich vernünftig Handelnde überlegt, welche Leistungen er wirklich benötigt und kauft diese nach einem Preis-/Leistungsvergleich auf dem Markt ein. Aus welchen Gründen sollte sich Berlin nicht ebenso verhalten dürfen? Ich meine, es gibt keine. Konsequente Trennung der Tarifpolitik von den Verkehrsunternehmen, d.h. Verlagerung der ÖPNV-Tarife in die alleinige Zuständigkeit von Berlin bzw. des VBB.

Die ÖPNV-Tarife haben aus meiner Sicht mit der Bezahlung der Verkehrsunternehmen für die von ihnen erbrachten Verkehrsleistungen nichts zu tun. Die Tarife sind Benutzungsgebühren und Teil der vom Aufgabenträger des ÖPNV festgelegten Beförderungsbestimmungen. Sie beinhalten nicht Einnahmen der Verkehrsunternehmen, sondern des Aufgabenträgers des ÖPNV, der aus diesen Einnahmen die bestellten Verkehrsleistungen bezahlt. Die fehlenden Mittel müssen aus dem öffentlichen Haushalt bereitgestellt werden. Daher sollte ein Bonussystem die Verkehrsunternehmen zu erfolgreicher Kundenwerbung anspornen.

Die Steuerung der Kosten des ÖPNV über die Bestellungen und die Tarife dient der Kostentransparenz. Sie eröffnet der Politik finanzielle Gestaltungsspielräume beim »Einkauf" der Verkehrsleistungen und beim ÖPNV-Tarif, also auch bei den Sozialtarifen. Eine ÖPNV-Reform nach diesem Muster ist angesichts der Haushaltslage und der Entwicklung auf nationaler und EU-Ebene alternativlos, wird jedoch wegen der rechtlichen und personellen Hürden Jahre dauern. Sie sollte im Interesse aller Beteiligten nicht länger hinausgeschoben werden, denn die Streichung der Sozialtarife ist die Folge einer Politik, die Probleme nicht löst, sondern

verschleppt.

Ich komme auf meine Eingangsfrage zurück, die sich an dieser Stelle schon fast von selbst beantwortet: Berlins ÖPNV kann nur so sozial sein, wie er für unsere hochverschuldete Stadt bezahlbar ist. Bezahlbar ist ein ÖPNV auf Dauer nur, wenn er unter wirtschaftlich vernünftigen Rahmenbedingungen betrieben wird. Wirtschaftlich vernünftige Rahmenbedingungen aber beinhalten stets marktwirtschaftlichen Wettbewerb. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, kann und - ich betone - muss die Politik für ÖPNV-Tarife sorgen, die auch für die sozial Schwachen tragbar sind.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003112>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten