

Der Wettbewerb muß dem Fahrgast nutzen!

Fragen, Thesen und Forderungen des Fahrgastverbandes PRO BAHN zur Situation in der Stadt München

– Februar 2000 –

- Öffentlicher Nahverkehr ist und bleibt Aufgabe der Daseinsvorsorge der Öffentlichen Hand
- Guter Öffentlicher Nahverkehr ist Wirtschaftsfaktor
- „Eigenwirtschaftlichkeit über alles“ kann nicht die Zustimmung der Fahrgäste finden
- Durchgehende Eigenwirtschaftlichkeit ist illusorisch
- Das Angebot muß von der Stadt festgelegt werden
- Wie verbindlich ist der Nahverkehrsplan?
- Politische Entscheidungen müssen auch bei eigenwirtschaftlichem Betrieb möglich sein
- Wie können sich die Stadtwerke im Wettbewerb wehren?
- Wie können Monopolen von Unternehmen, die nicht der zuständigen politischen Körperschaft gehören, verhindert werden?
- Ausgleich für bereits bestehende Belastungen der Stadtwerke?

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



- **Öffentlicher Nahverkehr ist und bleibt Aufgabe der Daseinsvorsorge der Öffentlichen Hand**

Ohne Öffentliche Verkehrsmittel würde der Raum München heute im Autoverkehr ersticken. In Anbetracht des weiter ansteigenden Autoverkehrs muß auch nach Ende der Wachstumsphase von U- und S-Bahn der Ausbau und die Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs vorangetrieben werden. Genauso wie Kindergärten und Schulen, Schutz der Bürger und vielem anderem ist auch der Öffentliche Nahverkehr Daseinsvorsorge und Aufgabe der Öffentlichen Hand.

- **Guter Öffentlicher Nahverkehr ist Wirtschaftsfaktor**

Der Großraum München ist auch deshalb wirtschaftliche Boomregion, weil es hier seit über 25 Jahren einen attraktiven Öffentlichen Verkehr gibt. Einschnitte, wie in den letzten Jahren und wie für dieses Jahr geplant, gefährden diese Position.

Stattdessen sollte man den positiven Einfluss des ÖV auf das allgemeine Image der Region München stärken und zukunftssträchtige Projekte angehen. Wie in den 60er Jahren mit U- und S-Bahn muß auch jetzt erneut der Schwenk zu neuen und attraktiven Verkehrsmitteln wie einem Stadtbahn-system^{1,2} erfolgen, um attraktiven Öffentlichen Verkehr für die nächsten Jahre zu ermöglichen.

Intelligente Investitionen in den Öffentlichen Verkehr zahlen sich in vielen Bereichen aus. Als Beispiele seien genannt:

- ein verbessertes Lebensumfeld für die Bürger,
- die geringere Notwendigkeit für Ausbaumaßnahmen beim Straßenverkehr,
- ein verbessertes Klima für Investitionen und Schaffung von Arbeitsplätzen,
- ein allgemein gutes Image der Region,
- ein Beitrag zum Umweltschutz,
- eine verbesserte Mobilität für alle.

- **„Eigenwirtschaftlichkeit über alles“ kann nicht die Zustimmung der Fahrgäste finden**

Vielmehr müssen kommunale Unternehmen wie die Stadtwerke und mittelständische Busunternehmen durch angemessene politische Rahmenbedingungen in die Lage versetzt werden, im Wettbewerb zu bestehen. Nur so können auch auf Dauer Arbeitsplätze erhalten und geschaffen werden.

¹Edmund Lauterbach, Andreas Barth: Stadtbahn – Ein ergänzendes Verkehrssystem für München und sein Umland; PRO BAHN Oberbayern 1997

²Andreas Barth, Edmund Lauterbach: Perspektive 2010 – Münchner Stadtverkehr mit Zukunft; PRO BAHN München 1999

Für die Fahrgäste ist ein ausgeschriebener privater Bus, der fährt, deutlich besser als einer der Stadtwerke, der nicht fährt.

- **Durchgehende Eigenwirtschaftlichkeit ist illusorisch**

Die von den Stadtwerken benötigten 300–400 Millionen Mark sind durch Verschlechterungen des Angebots nicht finanzierbar. Es müsste etwa das 100fache der diesjährigen Verschlechterungen durchgesetzt werden. Dies wäre nicht akzeptabel.

- **Das Angebot muß von der Stadt³ festgelegt werden**

Denn nur so wird die Bedeutung für die Allgemeinheit ausreichend berücksichtigt. Der Stadtrat ist das Gremium, das für diese Entscheidungen demokratisch legitimiert ist. Andere Organisationen und Gremien können fachliche Zuarbeit liefern, nicht jedoch der Politik die Entscheidung abnehmen. Die Stadt darf nicht durch Mono- oder Oligopole zu Maßnahmen gezwungen werden, die zwar möglicherweise im Interesse der Kapitalgeber des Unternehmens liegen, aber der Stadt und den Fahrgästen schaden. Vor Verschlechterungen des Fahrplanes oder des Liniennetzes sollte der Betreiber der Stadt anbieten müssen, das Angebot bei Ausgleich des tatsächlichen Fehlbetrages aufrecht zu erhalten. Als Frage an den Vertreter der EU: Wie stark dürfen Kommunen nach EU-Recht eingreifen?

- **Wie verbindlich ist der Nahverkehrsplan?**

Ist der Nahverkehrsplan von seiner Bindungskraft eher so unverbindlich wie ein „Flächennutzungsplan“ oder so fest wie ein „Bebauungsplan“? Wie ist dies gegenüber der Genehmigungsbehörde und wie gegenüber Verkehrsunternehmen?

- **Politische Entscheidungen müssen auch bei eigenwirtschaftlichem Betrieb möglich sein**

Wie kann die Stadt als Aufgabenträger bei eigenwirtschaftlichem Betrieb dafür sorgen, daß ihre Wünsche bezüglich Qualität (wie Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Ortskenntnisse und Beherrschung der deutschen Sprache durch den Fahrer, ...) umgesetzt werden? Wie weit lässt hierbei das EU-Recht und wie weit das in München insgesamt geltende Recht eine Einflußnahme zu? Falls das hier geltende Recht einschränkender ist als das EU-Recht: Ist eine Verbesserung der Einflußmöglichkeiten geplant?

³In diesem Papier wird immer die Stadt als Aufgabenträger für das Gebiet der Landeshauptstadt München genannt. Natürlich gilt analoges für die anderen Aufgabenträger und deren Gremien für deren Gebiet.

- **Wie können sich die Stadtwerke im Wettbewerb wehren?**

Wie frei können sich kommunale Unternehmen in Bayern im Vergleich zu beispielsweise NRW entfalten? Wie weit wäre dies nach EU-Recht zulässig?

- **Wie können Monopolen von Unternehmen, die nicht der zuständigen politischen Körperschaft gehören, verhindert werden?**

Welche Vorgaben darf die Stadt bei einer Ausschreibung machen, um europaweite Mono- und Oligopolisten von vorneherein einzuschränken und regional angesiedelte Unternehmen (Stadtwerke und Mittelstand) zu bevorzugen? Wie stark darf zum Beispiel die Vergabe daran gebunden sein, daß das Unternehmen einen bestimmten Marktanteil nicht erreicht und welche Gebiete (München, MVV-Gebiet, 100 km-Umkreis, Deutschland, ...) dürfen als Maßstab genommen werden? Welche Werte sind als Minimal- bzw. Maximalwerte zulässig?

- **Ausgleich für bereits bestehende Belastungen der Stadtwerke?**

Darf für die bereits von den Stadtwerken betriebenen U-Bahn-Strecken nachträglich der Mehraufwand der defizitären Strecken von der Stadt übernommen werden (Beispiel: U-Bahn nach Riem)? Wäre es – rein juristisch – vorstellbar, daß die Stadtwerke auf solchen – nicht eigenwirtschaftlich betriebenen – Strecken den Betrieb einstellen?

Herausgeber: PRO BAHN Oberbayern e.V.
Stadt- und Kreisgruppe München
Schwanthaler Str. 74
80336 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax.: 089 / 53 75 66
E-Mail: skg@muenchen.pro-bahn.de
<http://www.pro-bahn.de/muenchen/>