

# Schluß mit Fahrpreiserhöhungen und Stellenabbau bei der BVG!

Stopp und Rücknahme aller Privatisierungsmaßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr!

SAW Sozialistische Alternative - Stadtverband Berlin

November 1997

*Während in anderen Orten Deutschlands über die Einführung von Nulltarifen nachgedacht wird, um zur Vermeidung einer noch höheren Ozonbelastung der Bevölkerung eine autofreie Innenstadt zu ermöglichen, hat der Aufsichtsrat des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg die Einführung neuer erhöhter Nahverkehrstarife gebilligt.*

## Erneut Fahrpreiserhöhungen bei der BVG beschlossen

Zum 1. Januar 1998, spätestens zum 1. März, werden damit nach der kaum anzuzweifelnden Zustimmung des Berliner Abgeordnetenhauses die neuen Preise wirksam. Danach steigt bsw. der Preis für einen Einzelfahrschein auf 4,20 DM, der Preis für eine („Umwelt“) Monatskarte auf 125 DM. Dabei sind seit 1990 die Preise für Senioren-Jahreskarten bereits um 330% gestiegen, die für Schüler-Jahrestickets um bis zu 250%.

## Die Vorbereitung der Privatisierung der BVG hat begonnen

Hintergrund der Preiserhöhungen ist die permanente Haushaltskrise des Berliner Senats und die Vorbereitung der Privatisierung der Berliner Verkehrsbetriebe. Um den Haushalt zu sanieren, sollen sämtliche Öffentliche Einrichtungen privatisiert werden und für den „freien Wettbewerb“ fit gemacht werden, d.h. gewinnorientiert arbeiten.

## Öffentliche Zuschüsse für die BVG werden gestrichen, Subventionen für die private Autoindustrie dagegen fortgeführt.

Während öffentliche Zuschüsse für die BVG weiter gekürzt werden, kann sich die private Autoindustrie nach wie vor einer hohen Subventionstätigkeit der Öffentlichen Hand erfreuen. Daimler Benz ist der größte Subventionsempfänger in der Bundesrepublik und zahlte in den letzten zwei Jahren keinen Pfennig Steuern!

## Gewinne der Unternehmen explodieren, Verschuldung der öffentlichen Haushalte hält an und verschärft sich durch Privatisierungsmaßnahmen

Während die Gewinne der privaten Konzerne und Banken in die Höhe schnellen, verschulden sich die Städte und Kommunen weiter. Doch ein Verkauf des öffentlichen Eigentums an private Anteilseigner bringt den öffentlichen Haushalten längerfristig nur noch weitere Einnahmeausfälle, wenn die von den Nutzern gezahlten Tarife für Dienstleistungen nicht mehr von der öf-

fentlichen Hand eingenommen und reinvestiert werden, sondern in private Taschen verschwinden. Gerade die privaten Unternehmen sind derzeit bekanntlich zu keinen Investitionen in neue Arbeitsplätze bereit, sondern lassen ihr Geld auf Bankkonten brach liegen.

## Privatisierung bedeutet Enteignung von öffentlichem Vermögen und Arbeitsplatzabbau

Der eigentlichen Ursache der derzeitigen Haushaltskrise - der anwachsenden Massenarbeitslosigkeit - wird durch Privatisierungsmaßnahmen nicht begegnet. Durch den Eigentumswechsel von der Öffentlichen in die Private Hand entstehen keine neuen Arbeitsplätze, denn es wird ja nichts neu aufgebaut, sondern nur die Rechtsform und Besitzverhältnisse des Unternehmens verändern sich. Der private Unternehmer, der den öffentlichen Betrieb erwirbt, erhält eine Einrichtung, die aus öffentlichen Geldern finanziert und aufgebaut wurde. Er muß keine Investitionen tätigen, sondern staubt öffentliches Eigentum i.d.R. unter Wert zu einem spottbilligen Preis ab. Anschließend kassiert er dann die Einnahmen, die der Kommune verloren gehen. Um den privaten Gewinn weiter zu steigern und Arbeitskosten zu senken, werden im Zuge von Privatisierungsmaßnahmen außerdem weitere Arbeitsplätze abgebaut. D.h. daß die Arbeitslosigkeit und deren Folgekosten weiter steigen und damit die öffentlichen Haushalte und die Allgemeinheit weiter belastet werden.

## 5000 Arbeitsplätze bei der BVG in Gefahr!

Gerade am Beispiel der BVG wird dies besonders deutlich: Bei den Berliner Verkehrsbetrieben läuft die Vorbereitung der Privatisierung auf Hochtouren - Von den derzeit ca. 19.000 Stellen, sollen 5.000 abgebaut werden.

## Vorbereitung der Privatisierung der BVG hat dort jetzt schon zu steigender Arbeitslosigkeit und sinkenden Sicherheitsstandards geführt

In Berlin soll spätestens zum Jahr 2000 der Linienbusverkehr privatisiert sein. Dies ist allerdings nur der erste Schritt zur vollständigen Privatisierung der gesamten Berliner Verkehrsbetriebe. Schon jetzt wird in Berlin die S-Bahn ausschließlich von der privaten S-Bahn GmbH betrieben. Zur Vorbereitung der Privatisierung der Buslinien hat der BVG-Vorstand jetzt schon den „internen Wettbewerb“ zwischen den einzelnen Omnibusbetriebshöfen eingeführt. Die Betriebshöfe sollen ihre „Effizienz“ und Wettbewerbsfähigkeit beweisen, „ineffizienten“ Betriebshöfen droht längerfristig die Schließung!

Ausschlaggebend für die „Effizienz“ ist dabei, wer die betriebswirtschaftlich gesehen billigsten Fahrten anbieten kann. D.h. wer in kürzester Zeit zu den geringsten Kosten die größte Anzahl von Personen befördert.

Busfahrer müssen daher jetzt schon Doppelschichten fahren, auf vielen Nachtbuslinien inzwischen 4 Runden statt der bisherigen 3 fahren und aufgrund der reduzierten Fahrtzeiten sich - wie ein Berliner Busfahrer es ausdrückte -, wollten sie die vorgegebenen Fahrtzeiten einhalten, „wie Kamikazefahrer bewegen“.

Doppelschichten, gesteigerte Arbeitshetze, vermehrte Nachtfahrten etc. bedeuten für die Beschäftigten und für die Mitfahrer sinkende Sicherheitsstandards und Gesundheits-, wenn nicht gar Lebensgefährdungen.

Öffentlicher Personennahverkehr ist effizienter und kostensparender als Autoverkehr

Autounfälle gehören in der Bundesrepublik zu der häufigsten Todesursache. In Berlin stieg die Zahl der Verletzten durch Unfälle in diesem Jahr im Vergleich zum Vorjahr um 9,3%. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist das sicherste und damit auch - volkswirtschaftlich betrachtet - das kostengünstigste Beförderungsmittel. Doch nicht nur die Umwelt- und Ozonbelastung oder die Anzahl der Unfallopfer und damit die ökologischen und gesundheitlichen Folgekosten des Autoverkehrs sprechen für den notwendigen Ausbau des ÖPNV als wirkliche Alternative zum Auto: Der ÖPNV ist auch effizienter: während eine Autospur pro Stunde lediglich die Beförderung von 1.200 Personen leistet, kommt der Straßenbahnverkehr in derselben Zeit auf die zehnfache Fahrgastzahl. Die Straßenbahn ist das preisgünstigste Verkehrsmittel überhaupt. Würde der Autofahrer dagegen beim Kauf seines Wagens die Umwelt- und Gesundheitskosten mitbezahlen, die er mit seinem Auto verursacht, müsste er mindestens den 4-fachen Preis für sein Auto zahlen.

Die Privatisierung des ÖPNV gewährleistet nicht mehr die Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Nahverkehrsmitteln.

Wenn private Nahverkehrsanbieter nur noch dort Beförderungsmöglichkeiten anbieten, wo es sich lohnt, Busse langzuschicken, werden die Fahrten von Buslinien in weniger bewohnten Gegenden reduziert oder ganz eingestellt. Die bereits privatisierte Bahn AG denkt bekanntlich derzeit bereits über die Stilllegung eines Streckennetzes von insgesamt 2.000 km nach.

Auch durch die ständigen Preiserhöhungen, die sich nach einer vollständigen Privatisierung aufgrund der Profitorientierung der privaten Betreiber weiter steigern werden, werden immer mehr Menschen von der notwendigen Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgeschlossen. Ganz abgesehen davon, ist kaum auszudenken, was passiert, wenn die kapitalistische Mißwirtschaft, die sich derzeit in anderen Bereichen der Wirtschaft in ständigen Konkursen und Unternehmensschließungen zeigt, sich auch im Personennahverkehr im Zusammenbruch von ganzen Nahverkehrsunternehmen äußert und gar keine Beförderungsmöglichkeiten mehr vorhanden sein könnten.

Wir fordern daher:

-Der ÖPNV und die Sicherstellung von Fortbewegungs- und Beförderungsmöglichkeiten für alle Bevölkerungsschichten gehört zur notwendigen Grundversorgung der Bevölkerung und muß als Öffentliche Aufgabe in Öffentlicher Hand bleiben

-Stopp und Rücknahme aller Privatisierungsmaßnahmen im Bereich des ÖPNV

-Statt Massenentlassungen und Arbeitshetze Arbeitszeitreduzierung bei vollem Lohn- und Personalausgleich, um die Gesundheits- und Sicherheitsbedürfnisse der Beschäftigten und der Bevölkerung zu gewährleisten.

-Statt fortdauernde Subventionierung der privaten Autoindustrie Ausbau des ÖPNV und Umstellung der Automobilproduktion auf umweltfreundliche, sichere, effizientere und kostensparende öffentliche Verkehrsmittel.

-Stopp und Rücknahme aller Fahrpreiserhöhungen. Radikale Reduzierung der Fahrpreise bis hin zum Nulltarif.

-Statt Enteignung der Öffentlichen Hand Enteignung der privaten Großkonzerne, insbesondere der Autoindustrie, Versicherungen und Banken und Überführung dieser Unternehmen in Gemeineigentum unter die demokratische Kontrolle der Beschäftigten

-Aufstellung eines demokratisch diskutierten und beschlossenen Verkehrsplanes zur Organisation des Verkehrs im Interesse der Bevölkerung durch gewählte und jederzeitig abwählbare Vertreter der Beschäftigten und Anwohner unter Nutzung der Sachkompetenz von Umwelt- und Verkehrsexperten.

Was will die SAV?

Die Sozialistische Alternative Voran (SAV) ist eine demokratische sozialistische Partei, die sich für ein System der Arbeiterdemokratie einsetzt. Die SAV hat seit ihrem Bestehen sowohl die Herrschaft der Parteibürokratie im „sozialistischen“ Osten als auch die des Profits und Privateigentums an Produktionsmitteln in den westlichen Ländern abgelehnt.

Kommt zu den Treffen der Ortsgruppen der SAV

Tiergarten-Wedding: jeden Mittwoch, 19.00 Uhr im Links-Treff Wedding, Weddingstraße 6 (Nähe U-Bhf. Wedding oder Nauener Platz)

Treptow-Köpenick-Neukölln: jeden Montag, 19.00 Uhr in der alten Feuerwache, Grünauer Str.9 (Nähe S-Bhf. Schöneweide)

Prenzlauer Berg: jeden Montag 19.00 Uhr im Kiezclub, Jablonskistraße 27 A (Nähe S-Bhf. Prenzlauer Berg)

Kontakt, Infos und V.i.S.d.P.: Aron Amm, SAV-Berlin, Schönhauser Allee 26a (Nähe U-Bhf. Senefelder Platz), Tel.: 4408429