

Im Interview:

„An einem offenen und transparenten Wettbewerbsverfahren geht kein vernünftiger Weg vorbei!“

Die verkehrspolitische Sprecherin der Berliner Grünen bekennt sich zum Wettbewerbsmodell

*In Berlin stehen die Wahlen zum Abgeordnetenhaus an. Ein wichtiges Thema im Wahlkampf ist natürlich die S-Bahn Berlin, die den Berliner Fahrgästen in den letzten Jahren eine Menge zugemutet hat. Wie geht es weiter mit dem einstigen Stolz der Stadt? Auf diese Frage gibt es derzeit eine Vielzahl von Antworten. Dabei ist alles vertreten: sowohl der Wunsch nach der Überführung der S-Bahn in eine Behörde als auch die Idee der Beibehaltung des Status Quo in einer gGmbH, bis hin zu Vorstellungen über die Ausschreibung der S-Bahn im Wettbewerbsverfahren. Die Wahlen stellen deshalb für die S-Bahn eine wichtige Weichenstellung für die Zukunft dar. Um diese schwierige Lage aufzuklären, sprach der **Fahrgast** mit Claudia Hämmerling, verkehrspolitische Sprecherin der Grünen in Berlin.*



Foto: Bündnis 90/Die Grünen Berlin

Zur Person:

Claudia Hämmerling ist seit 16 Jahren Mitglied des Berliner Abgeordnetenhauses, die ehemalige Lehrerin ist verkehrspolitische Sprecherin der Oppositionsfraktion Bündnis 90/Die Grünen.

derFahrgast: Sehr geehrte Frau Hämmerling, am 18. September sind Wahlen zum Abgeordnetenhaus: wie läuft's in Berlin?

Claudia Hämmerling: Die Berliner Verkehrspolitik hat etwas von Mehлтаubehaftetem. Wenn man mal „Verkehr in Zahlen“ spielt, wird klar: Im letzten Jahrzehnt, also unter Rot-Rot, sind 14 Kilometer Autobahn und rund 77 Kilometer Straße neu entstanden. Es gibt zwar in der Tat ein paar neue Fahrradspuren, aber im selben Umfang sind Radwege entwidmet worden. Und es gibt sage und schreibe zwei Kilometer neue Straßenbahn und einen ganzen Kilometer neue Busspur.

Die Busspuren mal zum Vergleich: Unter Rot-Grün, zur Zeit der Wende, sind 40 Kilometer Busspur neu entstanden, unter der „Großen Koalition“, also unter einem CDU-Verkehrssenator, sind 60 Kilometer Busspur entstanden, Rot-Rot hingegen hat nur einen Kilometer geschafft.

Man sieht ganz deutlich: Beim Berliner Senat hat der Autoverkehr den Vorrang, die umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsmittel werden benachteiligt.

Mittlerweile ist die Infrastruktur so verrottet, dass wir einen Instandsetzungsrückstau bei den Straßen in einer Größenordnung von 400 Mio. Euro und bei den Schienenfahrzeugen der BVG von ungefähr 700 Mio. Euro vor uns herschieben. Dieser muss abgebaut werden. Berlin steht vor einer gigantischen Aufgabe.

derFahrgast: Sie haben die gigantischen Aufgaben angesprochen. Diese sieht der Fahrgastverband PRO BAHN auch bei der S-Bahn Berlin, die ja die Stadt Berlin in der Zwischenzeit weltweit lächerlich macht. Was sind Ihrer Meinung nach die Probleme der S-Bahn Berlin und wie soll es mit ihr weiter gehen?

Hämmerling: Sie schätzen das Problem völlig richtig ein. Das, was die Bahnmanager mit der Berliner S-Bahn vor dem geplanten Börsengang gemacht haben, ist ihnen in anderen Ländern erst danach gelungen. Es wurde ein gigantischer Sparkurs aufgelegt, die S-Bahn wurde ausgepresst wie eine Zitrone. Die Voraussetzungen dafür hat der Berliner Senat

geschaffen, der einen grottenschlechten Verkehrsvertrag gemacht und überdies auch noch auf die Teilausschreibung im Jahr 2007 verzichtet hat. Nicht einmal jetzt, also zweieinhalb Jahre nach Beginn der großen S-Bahn-Krise im Jahr 2009, die Berlin dreimal fast einen Totalausfall der S-Bahn beschert hat, hat der Senat einen Plan, wie er mit der S-Bahn umgehen will. Er sperrt sich, eine Ausschreibung auf den Weg zu bringen, aber ein anderes Konzept hat er auch nicht. Er beschränkt sich aufs Prüfen und bleibt so von den Bahnmanagern abhängig. Sie nehmen den Senat nicht ernst und das ist der Grund, weshalb die S-Bahn nicht wieder in Fahrt kommt.

derFahrgast: Inwieweit ist denn der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg als Aufgabenträger für die jetzige Krise mit ursächlich?

Hämmerling: Ich sehe die Hauptverantwortung im politischen Raum. Der Verkehrsverbund entscheidet ja auch nicht frei, sondern dort sitzen in den Aufsichtsgremien Staatssekretäre beider Länder. Insofern ist für mich die politisch verantwortliche Institution der Berliner Senat, weil er den bestehenden S-Bahn-Vertrag geschlossen hat. Dieser S-Bahn-Vertrag ist 2004 von der Senatorin Junge-Reyer unterschrieben worden, ausgehandelt wurde er von ihrem Vorgänger Peter Strieder. In diesem S-Bahn-Vertrag wurde vereinbart, dass es maximal fünf Prozent Pönalen, also Strafzahlungen, gibt – völlig



Fotos: Matthias Oomen (5)

Dunkle Wolken über der S-Bahn Berlin: Millionen Fahrgäste sind in Rage, die Politik muss handeln. Die Grünen haben das Vertrauen in die S-Bahn-Führung verloren und wollen die S-Bahn nun mit einem anspruchsvollen Wettbewerb um Qualität wieder auf das richtige Gleis setzen.

egal, wie schlecht die Leistungen der S-Bahn auch sind, egal, wie viele Verspätungen es gibt. Dies bedeutet, dass bei einem Vertragsumfang von 230 Mio. Euro maximal elf Mio. Euro einbehalten werden können, danach ist Schluss. Allerdings erfolgt natürlich auch keine Zahlung, wenn gar keine S-Bahn fährt – was jetzt aber nicht sonderlich erwähnenswert ist, schließlich muss man ja auch kein Taxi bezahlen, wenn man es gar nicht nutzt.

Hierbei wird deutlich, dass die Bahnmanager auch dann noch an der S-Bahn verdient haben, als alles zusammengebrochen war: Auf der einen Seite standen der S-Bahn sämtliche Einnahmen aus den Fahrgasterlösen, also den Fahrgeldern,



Schlusslicht: Die S-Bahn war einst der Stolz der Stadt Berlin, heute macht der Staatskonzern DB AG die Stadt weltweit durch die Pannen-S-Bahn lächerlich. Im Januar 2011 wurden ganze Stadtbezirke, wie auch Berlin-Spandau, tagelang nicht angefahren.

zur Verfügung, weil diese von Strafzahlungen völlig unberührt bleiben. Auf der anderen Seite konnten die Strafzahlungen ja maximal elf Mio. Euro betragen.

So bekam die S-Bahn aus öffentlicher Hand zwar nur noch 219 statt 230 Mio. Euro. Wenn man dem die Personaleinsparungen von 30 Prozent und Werkstatteinsparungen um 30 Prozent gegenüberstellt, wenn man dafür ein Drittel der Züge verschrotten konnte, dann hat sich das aber allemal gelohnt. Dieses Sparkonzept konnte von den Bahnmanagern nur deshalb initiiert und exekutiert werden, weil der Senat in dem Vertrag so schlechte Sanktionsmöglichkeiten vereinbart hat.

Zum Versagen des Senats kommt hinzu, dass aufgrund fehlender Konkurrenten völlige Kostenintransparenz herrscht. Wir wissen ja bis heute nicht, was ein S-Bahn-Kilometer eigentlich kostet. Wir kennen nur das, was die S-Bahn uns angibt. Eine Kostenkalkulation und ein Vergleich zu den Preisen, die uns andere Verkehrsunternehmen anbieten, kennen wir nicht, weil einfach über die Jahre immer wieder auf Ausschreibungen verzichtet wurde.

derFahrgast: *Sie sprechen andere Verkehrsunternehmen an: Das BGH-Urteil macht eindeutige Vorgaben zu Ausschreibungen, nichtsdestotrotz gibt es in Berlin anderslautende Stimmen, die eine Ausschreibung strikt ablehnen. Erwägen Sie denn im Falle eines Wahlsieges und damit einer Regierungsbeteiligung, die S-Bahn zukünftig auszuschreiben?*

Hämmerling: *Nochmal ein Blick zurück: Die Bahnmanager haben geplant, im ersten Jahr ihres S-Bahn-Beutezugs 54 Mio. Euro, im zweiten Jahr 80 Mio. Euro, im dritten Jahr sogar 125 Mio. Euro, also*

Summen bis zur Hälfte der öffentlichen Zuschüsse, als Gewinn zu verbuchen. Das ist absolut irre! Wer vor diesem Hintergrund will, dass alles bleibt, wie es ist, handelt verantwortungslos. Verantwortungslos gegenüber den Fahrgästen, aber auch gegenüber den Steuerzahlern. Das würde die S-Bahn auch weiterhin zur Beute der Bahnmanager machen.

Insofern, an einem offenen und transparenten Wettbewerbsverfahren zum Betrieb geht kein vernünftiger Weg vorbei und dieses Wettbewerbsverfahren werden wir auf den Weg bringen. Ein anderer Aspekt ist die Infrastruktur. Wir haben große Sympathie dafür, dass die Infrastruktur, also die Netze, aber auch der Fuhrpark in die öffentliche Hand kommen, weil wir kein Interesse daran haben, dass damit Geld verdient wird. Es heißt, dass die Deutsche Bahn AG alleine aus dem S-Bahn-Netz 70 Mio. Euro Gewinn entnimmt. Mit diesem Geld wollen wir die Netze so vernünftig sanieren, dass sie zuverlässig funktionieren. Diese Millionen könnte man dafür verwenden, dass eingefrorene Weichen, ständig ausfallende Signale, heruntergekommene Strecken der Vergangenheit angehören. Das wären eine sinnvolle Netzpflege und ein sinnvoller Netzbetrieb. Heute zieht die Deutsche Bahn AG Profit aus dem Bahnnetz, statt es zu pflegen. Es ist verrückt, dass wir die Regionalisierungsmittel vom Bund nicht für Verkehrsleistungen ausgeben, sondern sie der S-Bahn in den Rachen werfen. Die Deutsche Bahn AG zieht es dann als Gewinn aus der S-Bahn und finanziert damit ein Hub in Hongkong oder eine Bergbauminne in Brasilien. Dies ist nicht im Interesse der Berliner Steuerzahler und auch nicht im Interesse der Fahrgäste. Deshalb muss man hier einen sehr deutlichen Schnitt machen.

derFahrgast: Sie wollen also die Frage des Netzdurchgriffes neu regeln. Da stellt sich natürlich die Frage, ob Sie in die Deutsche Bahn AG, die ja immerhin noch ein Staatskonzern ist, kein Vertrauen mehr haben?

Hämmerling: Nein! Zahlreiche Probleme der Deutschen Bahn AG im Fern- und Nahverkehr, insbesondere aber die Berliner S-Bahn im dritten Chaosjahr – ohne dass ein absehbares Ende dieses Chaos in Sicht wäre, haben unser Vertrauen erschüttert. Die Bahnmanager haben uns viel versprochen und nichts eingelöst. Alle Maßnahmen, die dort schon im ersten Jahr der S-Bahn-Krise nötig waren, wurden nur sehr zögerlich und nur auf massiven Druck ergriffen. Es tut mir leid, aber das Vertrauen in die Deutsche Bahn AG haben wir verloren.

Es ist ja nicht gesagt, dass die Deutsche Bahn AG in einem offenen und transparenten Wettbewerbsverfahren nicht gewinnen kann, aber dann muss sie erstmal ein anständiges Angebot auf den Tisch legen.

derFahrgast: Die Bundesregierung entsendet die Mitglieder des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG. Inwieweit hat denn auch die Bundesregierung in Sachen S-Bahn Berlin versagt?

Hämmerling: Ich würde sagen zu 100 Prozent! Aber ob das nun tatsächlich ein Versagen ist oder ob es nicht auch in vielen Fällen mit Interessenskollisionen im gesamten Konzern zusammenhängt? Das Hauptproblem ist der berühmte Filz, den wir in allen Staatsbetrieben sehen, die zwar formal privatwirtschaftlich geführt werden, aber letztlich dann dem Staat gehören und deshalb mit fremdem Geld

ohne eigenes Risiko und hohen Managergehältern tun und lassen können, was sie wollen. Ich glaube, dass es von Seiten der Deutschen Bahn AG nicht gewollt ist, dass der Aufsichtsrat so genau hinguckt.

derFahrgast: Sie wollen also den Betrieb der S-Bahn Berlin ausschreiben, Sie wollen das Netz und die Fahrzeuge in öffentliche Hand geben. Wie wollen Sie sicherstellen, dass es in der Ausschreibung einen Bieterwettbewerb um die beste Qualität gibt und keinen Bieterwettbewerb um den niedrigsten Standard, insbesondere bei der Entlohnung und den Bedingungen für die Mitarbeiter?

Hämmerling: Das ist ganz klar eine Sache der Ausschreibung. Tarifliche Standards gehören da mit rein. Wir haben im Übrigen – zumindest im Nahverkehr – einen Branchentarifvertrag, der von allen Seiten so akzeptiert wird. Nur die GDL hat noch ein paar Probleme. Insofern dürften gar keine Ausschreibungen zu Dumping-Preisen stattfinden, das ist gesichert. Für uns ist zudem selbstverständlich, dass hohe ökologische Standards verankert werden. Auch Themen wie Barrierefreiheit werden eine wichtige Rolle spielen. Die Ausschreibung ist maßgeblich für alle Anforderungen, die eine hohe Qualität für alle Beteiligten gewährleisten.

Wir wollen verhindern, dass am Ende nur wieder ein einziger Anbieter als Bieter in Frage kommt, nämlich die Deutsche Bahn AG. Berlin hat ja bekanntlich die Situation, dass das S-Bahn-Netz technisch ein einzigartiges Netz ist.

Deshalb wäre eine weitere sinnvolle Variante, dass eine Landesbürgschaft für die Anschaffung neuer Fahrzeuge in der Ausschreibung garantiert wird. Damit

können andere Unternehmen zu vergleichbaren Konditionen Kredite bekommen und haben eine Chance, gegen die Deutsche Bahn AG zu konkurrieren. Sie profitiert als Staatskonzern nämlich von günstigen Krediten bei den Kreditinstituten.

Bei dieser Variante wäre es erforderlich, dass der Wiedereinsatz der Fahrzeuge garantiert wird, d.h. die Züge werden nach Ablauf des Vertrages dem nächsten Anbieter zum Zeitwert zur Verfügung gestellt. Das ermöglicht dann einem Wettbewerber, auch mit eigenen Zügen in den Wettbewerb zu kommen.

Wir würden es aber bevorzugen, wenn sich das Land Berlin einen eigenen Fahrzeugpark anschaffen würde. Dafür müsste man allerdings 600 Mio. Euro für die erste Teilausschreibung in die Hand nehmen. Man könnte dies zum Teil mit einbehaltenen S-Bahn-Millionen finanzieren. Der schlechte Vertrag wurde ja auf öffentlichen Druck nachverhandelt. Jetzt wurden 15 Prozent Pönalen festgelegt. Bis heute sind so schon über 100 Mio. Euro zusammengekommen und bis 2017 kommt da auch noch einiges zusammen. Als weitere Komponente stehen die Regionalisierungsmittel zur Verfügung, die man ansonsten auch teilweise für Investitionen heranzieht. So könnte man einen eigenen Fuhrpark anschaffen, den man dann diskriminierungsfrei dem Gewinner eines transparenten Wettbewerbsverfahrens für den Betrieb zur Verfügung stellt.

derFahrgast: Wie soll die Deutsche Bahn AG dazu bewegt werden, die Altfahrzeuge zur Verfügung zu stellen?

Hämmerling: Das Gebot der Wirtschaftlichkeit wird eine Rolle spielen. Wir schlagen ja vor, dass in drei Teillosen ausgeschrieben wird. Das erste Los wäre der S-Bahn-Ring. Das ist durch den VBB bereits vorbereitet. Leider blockiert der Senat die Ausschreibung. Nehmen wir an, der S-Bahn-Ring geht der Deutschen Bahn AG verloren, dann steht das Unternehmen ja 2017 mit Zügen da, die zum Teil auch aufgearbeitet wurden und eine neue Zulassung aus dem Jahr 2012 haben. Über 200 Züge mit einem Wert im mehrstelligen Millionenbereich werden sicherlich nicht einfach so verschrottet, sondern weiterverkauft. Das ist eine Sache, die man relativ gelassen sehen kann.

derFahrgast: Über welchen zeitlichen Horizont reden wir denn eigentlich? Bis wann können die Fahrgäste damit rechnen, dass es in Berlin wieder einen gut funktionierenden S-Bahn-Betrieb gibt?



In der Friedrichstraße ist Schluss: Historisch bedingt, endet das Tram-Netz heute in Berlin-Mitte und wurde nur marginal in Richtung Westen verlängert. Die Grünen wollen das ändern und planen, die Tram in die Westbezirke zu verlängern. Sie soll dort überlastete Metrobuslinien ersetzen.

Hämmerling: Der bisherige S-Bahn-Vertrag geht bis 2017. Wenn man bis dahin einen neuen Anbieter haben wollte, hätte man am Jahresanfang ausschreiben müssen. Dies hat der Senat nicht getan. So wird es 2018 keinen neuen Anbieter geben. Der Vertrag mit der Deutschen Bahn AG wird zwangsläufig verlängert werden müssen, weil eben kein anderer Anbieter da ist. Das Problem besteht darin, dass neue Züge angeschafft werden müssen. Man muss also erst mal ein Pflichtenheft auflegen. Man muss definieren, was für Züge man braucht.

Danach muss man die Züge ausschreiben, um einen Hersteller zu finden – egal, ob das Land oder die Deutsche Bahn AG die Züge bestellt. Beides braucht wieder ein ganzes Jahr Zeit. Wir müssen als Land eine Infrastrukturgesellschaft gründen oder aber eben die Ausschreibung auf den Weg bringen. Beides würde wiederum ein Jahr Zeit verbrauchen. Erst dann könnten die Hersteller die Züge bauen. Das nimmt weitere drei Jahre in Anspruch. Nach der Auslieferung der ersten Prototypen müssten diese im S-Bahn-Netz eingesetzt werden und im Probetrieb fahren. Da stellt sich dann auch die Frage, ob die S-Bahn dies zulässt, denn derlei Dinge sind im S-Bahn-Vertrag nicht vorgesehen.

Es gibt also eine ganze Menge an Unwägbarkeiten. Wir gehen aber davon aus, dass die Deutsche Bahn AG klug genug ist, sich da auf Kompromisse einzulassen. Denn jemand, der sich absolut widerwillig verhält, kommt für Berlin als Vertragspartner nicht in Frage.

Erst deutlich nach 2017 werden wir wieder einen Anbieter haben, der mit zusätzlichen neuen Zügen das komplette S-Bahn-Angebot leisten kann, das wir bis vor drei, vier Jahren gewohnt waren.

derFahrgast: Jetzt gibt es in Berlin eine Bürgerinitiative, die sich „Berliner S-Bahn-Tisch“ nennt, in der sich neben einigen Gruppen aus der „Neuen sozialen Bewegung“ und einigen Fahrgastinitiativen auch extremistische Kräfte bewegen. Diese Bürgerinitiative wirbt in Anlehnung an den „Berliner Wasser-Tisch“ um ein Bürgerbegehren mit dem Ziel, die S-Bahn wieder unter Behördenkontrolle zu bringen. Unterstützen Sie diese Initiative?

Hämmerling: Ein Volksbegehren zur Offenlegung von Verträgen ist vernünftig. Den Initiatoren des Volksbegehrens geht es aber nicht nur darum, den S-Bahn-Vertrag offen zu legen. Wichtig ist das Kleingedruckte. Darin steht: Wir wollen keine Privatisierung, wir wollen keinen Wettbe-



Heute endet die Tram am Friedrichshainer U-Bahnhof Warschauer Straße (links), zukünftig soll sie über die Oberbaumbrücke (Türme im Hintergrund) durch Kreuzberg bis zum Hermannplatz verkehren. Die Grünen hoffen hierbei auf Konjunkturpakete in der Zukunft und wollen deshalb fertige Planfeststellungen bereit halten.

werb, wir wollen, dass das Land Berlin die S-Bahn übernimmt.

Das ist nicht schlüssig und nicht zielführend. Die S-Bahn ist bereits ein Privatunternehmen als GmbH und Tochter der Deutschen Bahn AG. Sie gehört dem Bund, wird aber nicht kontrolliert. Dafür darf es keinen Biotopschutz geben.

Die S-Bahn als Beute profitgieriger Bahnmanager haben wir die letzten zweieinhalb Jahre erlebt. Das ist aus Fahrgast-sicht keine vernünftige Lösung. Es ist auch keine Lösung, den S-Bahn-Betrieb auf die BVG zu übertragen. Da die Deutsche Bahn AG nicht bereit ist, die S-Bahn abzugeben, müsste das Land in den Aufbau einer neuen S-Bahn ca. zwei Mrd. Euro investieren. Das ist weder praktikabel noch finanzierbar für ein Land mit 63 Mrd. Euro Schulden.

Die BVG ist zwar ein landeseigenes Unternehmen, hat aber auch einen Schuldenberg von 730 Mio. Euro. Hier wird quasi ein Schattenhaushalt geführt. Bei der BVG kommen zu diesem Schuldenberg jährlich neue zweistellige Millionenbeträge als strukturelles Defizit hinzu. Im letzten Jahr waren dies 78 Mio. Euro. Wenn man der überschuldeten BVG die S-Bahn mit übertragen würde, bestünde das Risiko, dass sie ihr Defizit mit den Bestellerentgelten für die S-Bahn kompensiert. Das ist aus Fahrgast- und aus Steuerzahlersicht eine schlechte Lösung. Dann würden nicht mehr 230 Mio. Euro pro Jahr in den S-Bahn-Betrieb fließen, sondern 70 oder 80 Mio. Euro weniger. Denn originäres Interesse eines jeden Unternehmens – auch der BVG – ist ein ausgeglichener Haushalt und Abbau der Schulden. Dann würden die Fahrgäste weniger S-Bahn-Verkehrsleistung bekommen und das ist absolut nicht unser Ziel. Wir wollen mit

den Bestellerentgelten so viel S-Bahn-Verkehr wie möglich haben und nicht die BVG sanieren – dieses Risiko sehen wir, deshalb lehnen wir einen solchen Vorschlag ab.

derFahrgast: Die S-Bahn-Krise hat Berlin unter anderem deshalb so hart getroffen, weil man als Fahrgast sehr wohl merkt, dass es auch um die BVG nicht so gut steht: Die BVG hat selbst eine Fahrzeugkrise im Kleinprofilnetz der U-Bahn und im Busbereich. Gleichzeitig hat man stark überlastete Verkehrsabschnitte, wie beispielsweise auf der Turmstraße, der Potsdamer Straße oder dem Kurfürstendamm. Auf der anderen Seite sind die beiden U-Bahn-Netze mit dem S-Bahn-Netz an vielen Stellen nur schlecht verzahnt. Wie soll zukünftig gewährleistet werden, dass in Berlin die Systeme besser ineinander greifen?

Hämmerling: Der Senat ist dafür verantwortlich, dass die BVG so schlecht da steht und kein Geld verdienen kann. Er sorgt mit seiner Verkehrspolitik dafür, dass Busse und Straßenbahnen langsam sind. Er hat 55 Mio. Euro in Ampelvorrangschaltungen investiert. Dennoch werden die Ampeln nicht so geschaltet, dass Bus und Bahn den Vorrang bekommen. Das ist ver-rückt, das versteht überhaupt niemand, das ist schon Politik aus der Anstalt, was hier in Berlin betrieben wird. Wir sagen: Oberstes Ziel muss sein, zumindest die Metrobusse und die Metrotrams zu beschleunigen, effizienter zu machen, damit man durch diese Beschleunigung einen schnelleren Umlauf hinbekommt und dadurch mit den gleichen Fahrzeugen längere Strecken zurücklegen kann. Wir sagen, dass 15 bis 20 Prozent Beschleunigung am Ende 25 Mio. zusätzliche Fahr-



Fahrzeugkrise: Auch das Kleinprofilnetz der U-Bahn hat Probleme. Zu wenige Fahrzeuge stehen bereit. Außerdem wird die BVG durch einen hohen Schuldenberg und ein großes strukturelles Defizit geplagt. Deshalb kommt für die Grünen eine Zusammenlegung mit der S-Bahn nicht in Frage.

gäste bringen. Außerdem wäre ein Intervallfahrplan möglich, bei dem man nicht mehr zehn bis 20 Minuten auf Bus oder Tram warten muss, sondern bei dem die Fahrzeuge sehr kurz hintereinander, sprich alle fünf bis sechs Minuten, fahren. Dann sind Fahrgäste entspannt: Wenn einer weg ist, kommt der nächste gleich danach. Ein Fahrplan spielt dann gar keine Rolle mehr. Es besteht Anschlussicherheit, denn die durchschnittlichen Umsteige- und Wartezeiten liegen bei drei Minuten und spielen praktisch keine Rolle mehr.

Wir wissen, Menschen richten ihr Mobilitätsverhalten immer nach drei Parametern aus: Bequemlichkeit, Geschwindigkeit, Kosten.

Viele Menschen fahren noch Auto, weil die öffentlichen Verkehrsmittel unzuverlässig sind und weil sie zu lange warten müssen. Genau diese Menschen erreichen wir damit, wenn wir Busse und Bahnen richtig schnell machen.

Am Ende muss ein Angebot stehen, das man nicht ablehnen kann. Hier versagt der Senat total, es gab in den letzten beiden Legislaturperioden gerade mal einen neuen Kilometer Busspur. Die einzige größere Straßenbahninvestition, die getätigt wurde, betrifft die Strecke über die Eberswalder und Bernauer Straße bis zum Nordbahnhof. Dort steht die Straßenbahn vor der Eberswalder Straße immer im Stau, weil sie kein eigenes Gleis hat. Die Straßenbahn in der Invalidenstraße, die jetzt gebaut werden soll, die wird mit ca. 8 km/h unterwegs sein. Selbst als Jogger überholt man die ganz locker! Diese Straßenbahn wird niemand benutzen, der es eilig hat, der attraktiv unterwegs sein will.

Die Berliner Art der Verkehrsplanung verleidet den Fahrgästen das Bahn- und Busfahren, z.B. die Pulkbildungen auf der Linie M48. Theoretisch fährt der Bus alle fünf Minuten, praktisch kommt diese Linie alle 15 Minuten zu dritt. Der erste Bus ist übertoll, der zweite irgendwie so mittelmäßig, der dritte ist leer. Im Laufe der Zeit haben die Busse ganz einfach aufeinander aufgeschlossen. Der erste Bus steht irgendwo im Stau, die beiden anderen kommen dann besser hinterher, weil sie keine Fahrgäste mehr haben. Das sind Entwicklungen, die sind absurd und dumm. Sie sorgen dafür, dass die BVG finanzielle Einbußen hat und verleiden den Fahrgästen das Busfahren. Da wollen und müssen wir am Rad drehen. In diesen Bereich wollen wir investieren, weil es sich am Ende für alle lohnt.

derFahrgast: *Zum Ausbau des Bus- und Schienennetzes wären Mittel nötig, welche die BVG aus eigener Kraft nicht erbringen kann. Berlin wirbt mit „arm aber sexy“, jedoch baut „sexy“ keine Schienen. Wie sollen in Zukunft die drei Berliner Netze S-Bahn, U-Bahn, Tram zukünftig wachsen? Man redet an einigen Stellen – Stichworte „Uferbahn“ und „U4“ – doch eher über Streckenstilllegungen?*

Hämmerling: Die Schmöckwitzer können zufrieden sein, dass es die S-Bahn-Krise gibt, denn ansonsten hätte der Senat diese Strecke stilllegen müssen. Er hat keine Vorsorge getroffen und jetzt müssen die einbehaltenen S-Bahn-Millionen die Uferbahn retten.

Das ist natürlich ein völlig falscher Weg! Der ÖPNV ist immer ein Zuschussgeschäft. Aber es ist die erste Pflicht einer Landesregierung, ihn so wirtschaftlich wie möglich zu machen.

Beispielsweise im Fall der drei angesprochenen M48-Busse, die im Pulk fahren. Sie müssen durch eine Straßenbahn ersetzt werden und zwar auf eigener Trasse. Die Tram würde 20 bis 30 Prozent Fahrzeit einsparen. Dieses Netz muss einfach gebaut werden, gerade die Verbindung zwischen Alexanderplatz, Potsdamer Platz und dem Rathaus Steglitz ist die Lizenz zum Gelddrucken für die BVG. Da kann sich das Land Berlin auch nicht herausreden, es hätte kein Geld. Es hatte die letzten zehn Jahre genug Geld, um 77 Straßenkilometer zu bauen. Es sind 14 Kilometer Autobahn entstanden. Alle Verbindungen und Anschlussstellen in die Stadt hat Berlin selbst gezahlt. Insofern ist das Argument, dass es kein Geld gab, völlig an den Haaren herbei gezogen. Oft gab es Bundes- und EU-Programme für

den Ausbau der Infrastruktur. Sie sind aber immer in den Straßenneubau geflossen, weil Berlin keine Straßenbahnprojekte vorbereitet hatte, sondern nur den Straßenbau.

Es wird auch künftig immer wieder Bundes- und EU-Mittel geben, wie beispielsweise Konjunkturprogramme zur Förderung der Elektromobilität für Infrastrukturprojekte. Wir müssen jetzt Straßenbahnprojekte vorbereiten, damit sie mit diesen Sondermitteln auch finanziert werden können.

In der nächsten Legislaturperiode ist unser Ziel, die Straßenbahn vom Alexanderplatz bis zum Kulturforum zu bauen. Das Dumme ist, es gibt noch keine Planfeststellung. Das wird zwei bis drei Jahre dauern. Deshalb ist mehr kaum zu schaffen. Aber sowie die Planfeststellung abgeschlossen ist, wird gebaut und schon während gebaut wird, bereiten wir den nächsten Trassenabschnitt vor. Es muss immer ein Projekt fertig in der Schublade liegen. Die 34 Mio. Euro, die man für die Tram vom Alex bis zum Kulturforum braucht, müssen wir vermutlich aus dem Haushalt erwirtschaften. Die nächsten 60 Mio. Euro, die es dann bis nach Steglitz braucht, die wird Berlin nicht haben. Aber Berlin wird Gelder bekommen, da bin ich mir absolut sicher.

derFahrgast: *Wie wollen Sie zukünftig sicherstellen, dass auch die Schiene von den Konjunkturprogrammen profitiert?*

Hämmerling: Indem wir Schubladenprojekte liegen haben, also Planfeststellungen erarbeitet und dann zur Seite gelegt werden, bis das nächste Konjunkturprogramm kommt. Dann wird diese Planfeststellung herausgeholt und umgesetzt, es wird gebaut. Wir wollen ja noch mehr Trassen verlängern, bspw. vom Hauptbahnhof zur Turmstraße und dann weiter bis zum Mierendorffplatz. Wir wollen die Verlängerung der M10 über die Warschauer Straße hinaus bis zum Hermannplatz und eine neue Trasse von Pankow über Wollankstraße direkt zur Turmstraße. Wir möchten, wo immer das möglich ist, ineffizienten Busverkehr durch effiziente Straßenbahnen ersetzen. Dazu gibt es klimapolitisch, energiepolitisch und betriebswirtschaftlich keine sinnvolle Alternative. Diese Win-Win-Situationen müssen wir für die BVG und die Fahrgäste schaffen.

derFahrgast: *Claudia Hämmerling, wir danken für das Gespräch!*

Das Interview führte Matthias Oomen.