Hans-Werner Brüning
DIE LINKE. Fraktion im
Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg

Beitrag zur Aktuellen Debatte zum Thema „Fahrpreiserhöhung der MVB“
Stadtratssitzung am 02.10.2008

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Mitglieder des Stadtrates,

ich möchte zuerst den Mitgliedern der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen recht herzlich danken, dass sie uns hier die Möglichkeit geben, uns zu den aufgeworfenen Fragen zu verhalten. Ich finde nach dem, was uns Herr Westphal hier ausgeführt hat, wäre es vielleicht auch besser gewesen, in einem Ausschuss zunächst erst mal über die Fakten zu reden. Hier gibt es viel durcheinander und auch Positionen, die nicht so mitgetragen werden können.

Zu dem, was Herr Regner hier soeben dargestellt hat, gibt es eigentlich keine Alternative. Es ist das Ergebnis einer langen Diskussion, die geführt worden ist. Aber ich bin Herrn Westphal vor allen Dingen dankbar, wegen der Frage, welche Rolle spielen wir hier als „die Nummer 1“ in der Stadt. Das ist entschieden worden am 9.12.2006 als der Stadtrat die Betrauungsvereinbarung mit der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH abgeschlossen hat. Diese Betrauungsvereinbarung sagt ganz einfach, wir stehen vor der Aufgabe, das Unternehmen so zu entwickeln, dass es ein öffentliches Verkehrsunternehmen bleiben kann, dass mit den Verkehrsleistungen in der Stadt weiterhin betraut wird. Das ist nämlich die alles übergreifende Aufgabe für den Stadtrat.

Ich möchte das an der Entwicklung der Position meiner Fraktion deutlich machen. Also: Uns kann man hier im Stadtrat nicht vorwerfen, dass wir unsoziale Positionen vertreten haben. Und bezüglich der Einsparung, das heißt, der Konsolidierungsaufgabe weitere vier Millionen Schritt bis 2013 bei der MVB einzusparen, waren wir die ersten, die dagegen protestiert haben. Heute können wir gar nicht mehr protestieren, weil es nicht mehr um die Frage geht, „Wie stehen wir zur Konsolidierung?“, sondern es geht um die Frage, wie wir zur Restrukturierung des Unternehmens stehen. Denn wenn wir das nicht hinkriegen, dass es zu den Bedingungen wie andere vergleichbare Unternehmen in diesem Land, also, der Bundesrepublik Deutschland, den Verkehr organisiert, dann steht es gänzlich in Frage.

Soweit darf es nicht kommen! Das ist einfach europäisches Recht, dass inzwischen auch hier greift. Und so steht also die Frage der Einnahmen, aber auch die Restrukturierung im Unternehmen. Man kann auch Rationalisierung sagen.

Ich möchte hier also deutlich machen, was wir in den vergangenen Jahren begleitet haben. Also, das Unternehmen ist nicht nur hinter mehr Einnahmen her. Es hat auch eine Rationalisierungszeit hinter sich gebracht, die da bedeutet, es wurden in den letzten 6 bzw. 10 Jahren etwa 600 Beschäftigte abgebaut. Das ist nicht sehr sozial, bezogen auf die benötigten Arbeitsplätze in dieser Stadt. Es wurde Arbeitszeit verkürzt, Lohn und Gehälter wurden weniger, darauf ist verzichtet worden. Heute bekommen Straßenbahnfahrer nicht mal mehr, wenn sie eine betriebsbedingte Pause machen, an der Endstelle diese Pause bezahlt. All diese Leistungen erbringt das Unternehmen und erbringen seine Beschäftigten.

Und, wir haben als LINKE sogar erreicht, dass es in der Geschäftsführung Einsparungen gibt. Es gibt nicht mehr zwei Geschäftsführer, sondern nur noch einen Geschäftsführer. Hier ist

eine ganze Menge unternommen worden. Natürlich können wir uns dem nicht entgegenstellen, dass Einnahmen ebenfalls erhöht werden. Wir haben eine Diskussion geführt, die natürlich die sozialen Belange auch berücksichtigte, aber es müssen betriebswirtschaftliche Überlegungen dabei auch eine Rolle spielen. Deshalb möchte ich darauf aufmerksam machen: Das Semesterticket für Studenten, das gibt es nach wie vor. Sie können für eine Pauschalsumme so oft Straßenbahn fahren, wie sie wollen. Das Schülerticket gibt es nach wie vor. Wir haben das Kurzstreckenticket endlich eingeführt, mit dem es gerechter zu geht. Man bezahlt weniger, wenn man weniger fährt, also, kürzere Strecken. Ich finde nicht, dass die Aufregung, so gerechtfertigt sie ist, dazu führt, an dem Tarifsystem, dass jetzt eingeführt wird, wieder Änderungen vorzunehmen.

Wir finden allerdings, wir müssen die Diskussion in eine andere Richtung weiterführen, die betrifft den Magdeburg Pass. Natürlich müssen wir darauf reagieren, dass nicht so Begüterte, ob nun Hartz IV-Betroffene oder Rentnerinnen und Rentner, den öffentlichen Personennahverkehr zu vertretbaren Konditionen nutzen können. Das heißt, wir möchten, dass der Magdeburg Pass neu diskutiert wird, dass hier Leistungen erbracht werden, die für Betroffene begünstigend sind. Das bedeutet, nicht das Unternehmen zu subventionieren, sondern die Betroffenen. Hier muss man Ansätze finde und ich denke in dieser Richtung können wir Lösungen schaffen. Darüber werden wir in den nächsten Monaten die Diskussion führen.
Das ist eine Haushaltsfrage. Entsprechende Anträge werden wir auch in den Stadtrat einbringen. Ich sehe keine Möglichkeiten das 90-Minutenticket so wie es gewesen ist, mit Umsteigemöglichkeiten und in allen Richtungen zu fahren wieder einzuführen. Ich selber war auch der Auffassung, es reichen 60 Minuten, aber die Mehrheit hat das nicht gewollt. Aussteigen und wieder einsteigen geht, aber zurückfahren geht nicht und dazu gibt es keine Alternative.