

Nicht auf die

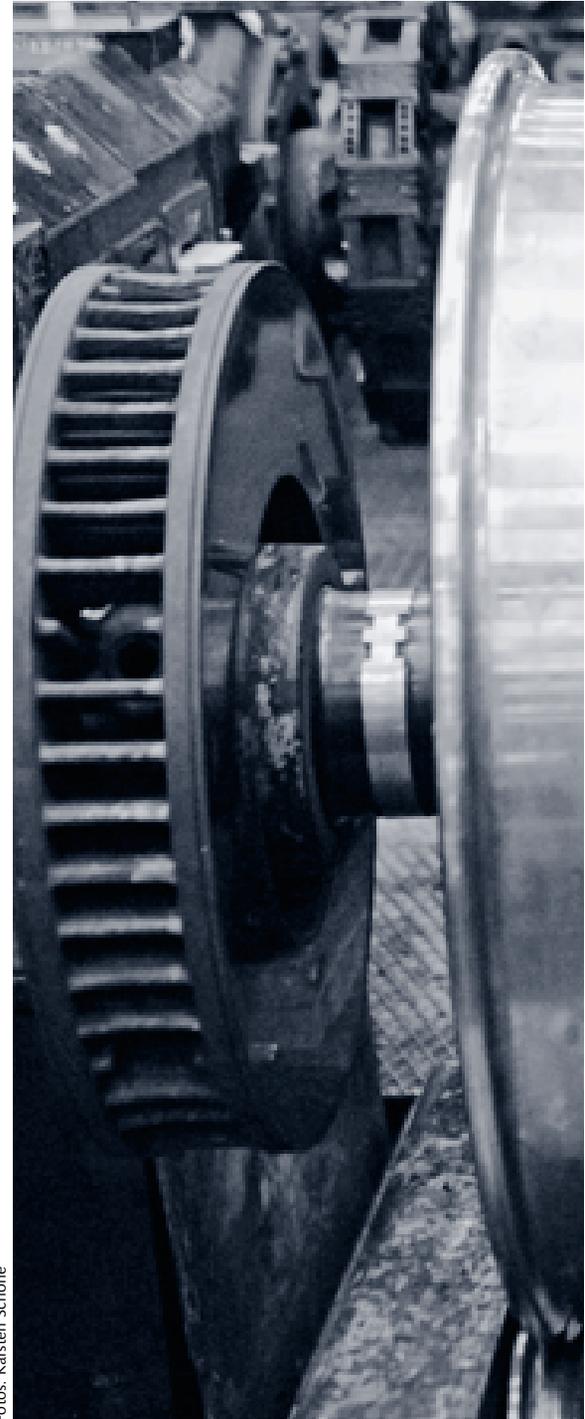
100 Prozent in öffentlichem Besitz und 100 Prozent auf Effizienz getrimmt: Geht das? In Stuttgart leisten sich die sparsamen Schwaben einen relativ teuren, aber sehr guten öffentlichen Nahverkehr. Und sie trotzen als mitbestimmtes städtisches Verkehrsunternehmen dem Trend zur Privatisierung.

Von **Stefan Scheytt**
Der Autor ist freier Journalist
in Rottenburg.

■ Reinhold Bauer ist unbeirrt mit einer Botschaft unterwegs: Das städtische Verkehrsunternehmen mit seinen 2700 Mitarbeitern müsse „noch kostengünstiger, noch leistungsstärker, noch besser werden“; deshalb sei es erforderlich, mit dem Arbeitnehmerlager über weitere Einsparungen beim Personal zu verhandeln. Er spüre dort aber manchmal den Wunsch, einiges wieder zurückzudrehen, „dabei können wir uns wirklich keine Verschonung leisten, weil es das Unternehmen SSB sonst bald nicht mehr geben könnte.“

Als Vorstandsmitglied und Arbeitsdirektor der Stuttgarter Straßenbahnen AG, kurz SSB, muss Reinhold Bauer wohl so reden. Überraschender ist eher, dass er – wie die zwei anderen SSB-Vorstände auch – verdi-Mitglied ist. Nein, dass er aus der Gewerkschaft austreten solle, hat ihm noch keiner nahegelegt. Aber dass er der Belegschaft viel, sehr viel abverlange, diesen Vorwurf hat Reinhold Bauer von Gewerkschaftsvertretern und Arbeitnehmern schon öfter zu hören bekommen.

Jeden fünften ihrer Mitarbeiter hat die SSB in den vergangenen 13 Jahren abgebaut, der Haustarifvertrag von 2003 brachte mehr Arbeit für weniger Geld, und die Zusatzversorgung fürs Alter wurde kräftig zurückgeschnitten. Und dennoch – die Belegschaftsvertreter können →



Fotos: Karsten Schöne

billige Tour



Gehört zur SSB: Werkstatt
Stuttgart Möhringen, Arbeiter
bei der Laufwerksmontage



„Wir können uns wirklich keine Verschnaufpause leisten.“ Reinhold Bauer, Arbeitsdirektor der Stuttgarter Straßenbahnen AG

- trotz aller Differenzen im Detail ganz gut mit ihrem Arbeitsdirektor und bewerten die SSB letztlich als „eine Erfolgsgeschichte“ – so wie Betriebs- und Aufsichtsrat Wolfgang Hoepfner es tut.

Alle zusammen: pragmatisch bis auf die Knochen

Der entscheidende Grund für diese Erfolgsgeschichte dürfte sein, dass bei der SSB auf beiden Seiten Menschen Verantwortung tragen, die ihre Aufgaben ziemlich undogmatisch lösen und pragmatisch sind bis auf die Kno-

chen. So haben Geschäftsleitung, Eigentümer und die aktiv mitbestimmenden Arbeitnehmer vor allem zwei Dinge geschafft: Sie haben das ÖPNV-Unternehmen zu einem der besten in Deutschland gemacht; und sie haben die SSB als öffentliches Tochterunternehmen erhalten – die SSB AG ist zu 100 Prozent im Besitz der Stadt. Wie lange wird das so sein können?

Druck kommt zum Beispiel aus dem 50 Kilometer entfernten Pforzheim. Erst vor wenigen Monaten haben die badischen Nachbarn als erste größere Stadt in Deutschland ihren Nahverkehr mehrheitlich an einen internationalen Privatinvestor verkauft. Selbst ein Bürgerentscheid Ende Juli, den immerhin mehr als 14 000 Pforzheimer unterzeichnet hatten, konnte die Kommunalpolitiker nicht mehr umstimmen – immerhin versprechen sie sich von der Teilprivatisierung Einsparungen von mehr als 21 Millionen Euro in den kommenden zehn Jahren. Pforzheim „könnte der Auftakt zu weiteren milliardenschweren Übernahmen im ÖPNV sein“, mutmaßte der „Spiegel“, und so könnte auch bei den Schwaben in Stuttgart bald die Frage lauten: „Können nicht auch wir unseren ÖPNV von einem Privaten billiger bekommen?“

In der Landeshauptstadt ist die Frage schon lange virulent. Erst wurde der jährliche Zuschuss der Stadt eingefroren, dann sollte er Jahr für Jahr schrumpfen, und dementsprechend wurde schleichend privatisiert, indem die SSB immer mehr Buslinien von billigeren privaten Anbietern bedienen ließ; zwar gelang es, diese Anmietquote auf 27 Prozent zu begrenzen, das aber wurde durch niedrigere Fahrerlöhne erkaufte.

2001 dann erzwang der Gemeinderat einen Haustarifvertrag, andernfalls würde die SSB verkauft oder Teile an Private ausgelagert. Für ältere Mitarbeiter brachte der neue Vertrag im Durchschnitt zehn Tage Mehrarbeit pro Jahr ohne Lohnausgleich, während neue Kollegen seither mit 400 bis 500 Euro weniger pro Monat einsteigen als zuvor. „Wir mussten die Pille schlucken“, sagt Betriebsrat Wolfgang Hoepfner, „denn ohne diesen Tarifvertrag wäre sicher eine Fahrdiensttochter gegründet und später wären auch noch andere Bereiche wie Werkstatt oder Kantine ausgelagert worden.“

Aber die Jobs bei der SSB sind sicher

Tatsächlich steht die SSB AG heute ganz gut da: Der harte Restrukturierungskurs hat den städtischen Zuschussbedarf innerhalb von zehn Jahren von 50 auf knapp 25 Millionen Euro halbiert; der Kostendeckungsgrad beträgt 92 Prozent – ein Spitzenwert für deutsche ÖPNV-Unternehmen, die teilweise weniger als 70 Prozent erreichen; mit weniger Personal befördert die SSB in ihren 450 Bussen und Bahnen heute mehr Fahrgäste und erwirtschaftet mehr Umsatz; das Unternehmen betreibt von der Werkstatt bis zur Streckenplanung, von der Reinigung der Fahrzeuge bis zum Tagungszentrum fast alles in Eigenregie, abgesehen nur von jenen 25 Prozent Busleistung, die Externe erbringen. Vor allem aber: In all den aufreibenden Jahren gab es – dank der Beschäftigungsgarantie des neuen Tarifvertrags – keine betriebsbedingte Entlassung, die Jobs bei der SSB sind sicher.

Auf die privatisierende Nachbarstadt Pforzheim blicken die Stuttgarter deshalb relativ gelassen. Dass man dort „viel zu lang am alten Tarifvertrag festgehalten und die Politik zunächst kaum Veränderungsdruck erzeugt hat“, findet nicht nur SSB-Vorstand Bauer. Auch Manfred Kanzleiter, Fraktionsvorsitzender der SPD im Stuttgarter Gemeinderat und Aufsichtsrat der SSB, sagt in Richtung Pforzheim: „Dort haben Politik und Management offenbar nicht die Kraft zur Modernisierung. Die Privatisierungskarte wird immer dann gern gezogen, wenn man selbst unfähig ist zu Reformen.“ Das gelte aber auch für den öffentlichen Dienst, so Kanzleiter, der ein Kenner ist, zumal er lange Jahre bei der ÖTV in dem Bereich arbeitete. „Ein reformresistenter öffentlicher Dienst schießt sich selbst ab. Wir haben es geschafft, dass die SSB heute sehr marktorientiert geführt wird.“

So weit, so schön. Doch die Erfolgsgeschichte des mehr als 130 Jahre alten Verkehrsbetriebs ist alles andere als gesichert. „Im Gemeinderat gibt es eine bürgerlich-liberale Mehrheit aus CDU, Freien Wählern und FDP, da ist die Idee der Privatisierung nicht tabu“, weiß Vorstand Bauer; selbst in der SPD gebe es Befürworter einer europaweiten Ausschreibung im Nahverkehr. Betriebsrat

Hoepfner bestätigt: „Latent ist die Drohung immer vorhanden.“ Spätestens 2009 könnte sie Wirklichkeit werden: Dann läuft der Tarifvertrag aus, und dann sind Kommunalwahlen. Kandidaten könnten auf die Idee kommen, den ÖPNV zum Wahlkampfthema zu machen nach dem Motto: „Es geht auch billiger.“

Verschärfend kommt hinzu, dass Zuschüsse des Bundes und des Landes etwa zur Infrastrukturförderung oder für die Schülerbeförderung zusammengestrichen wurden und werden. Nach Berechnungen von ver.di will allein die Bundesregierung dem Nahverkehr bis 2009 Zuschüsse von 2,3 Milliarden Euro entziehen. Auch das Land hält sich zurück, „obwohl sie durch die Mehrwertsteuererhöhung locker das Geld hätten“, ärgert sich SSB-Vorstand Reinhold Bauer, der sich als „überzeugten Sozialdemokraten“ bezeichnet. Unter diesen Bedingungen den Zuschussbedarf der Stadt stabil zu halten, „das ist die Quadratur des Kreises“, sagt der Arbeitsdirektor und verweist wieder mal auf den aktuellen Tarifvertrag und darauf, dass dieser immer noch nicht voll wettbewerbsfähig sei.

»Ein reformresistenter öffentlicher Dienst schießt sich selbst ab.«

Manfred Kanzleiter, SPD-Fraktionsvorsitzender
und langjähriger ÖTV-Experte

Dabei weiß er zwar selbst: „Bei den Löhnen kann die Spirale nicht ewig nach unten gehen, schon gar nicht in einer Stadt mit hohen Lebenshaltungskosten.“ Andererseits ist im Aufsichtsrat allen Beteiligten bekannt, dass die SSB mit ihren Kilometerkosten noch fast zwölf Millionen Euro über dem voraussichtlichen Wettbewerbsniveau läge. „Der Druck nimmt nicht ab, der Druck nimmt zu“, stöhnt der SSB-Vorstand.

Privatisierungstrommler werden sich dennoch schwer tun. Denn die SSB ist sehr beliebt bei ihren Stuttgarter Kunden – weil die Taktzeiten kurz sind, die Fahrer ge- →

→ schult und meist auch freundlich, die Fahrzeuge sauber, modern und in aller Regel pünktlich. Bei der städtischen Umfrage über die Zufriedenheit der Bürger belegt die SSB seit Jahren Spitzenplätze und landete zuletzt sogar auf Platz 1, noch vor dem kulturellen Angebot, der ärztlichen Versorgung und den Verdienstmöglichkeiten. Die hohe Meinung der Stuttgarter von ihrem Nahverkehr wiegt umso schwerer als die SSB als relativ teuer gilt – gerade erst hat man Tarifierhöhungen für 2007 um 3.5 Prozent beschlossen. Statt „Geiz ist geil“ gilt bei den angeblich geizigen Schwaben offenbar: „Wir gönnen uns was Gu-

tes.“ So ist auch nachzuvollziehen, warum CDU-Stadtrat und SSB-Aufsichtsrat Roland Schmid, ÖPNV-Sprecher einer Partei, die sonst gern auf die Marktkräfte setzt, keinen akuten Anlass zur Privatisierung sieht: „Als Eigentümer haben wir einen viel stärkeren Einfluss, als wenn wir nur Auftraggeber eines privaten Dienstleisters sind. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass wir unseren Bürgern mit einer städtischen Tochter einen sehr guten und bezahlbaren Nahverkehr bieten können. Wenn alle wie bisher mitziehen, kann das auch so bleiben.“

EU-Liberalisierung des Regionalverkehrs

Hinhaltender Widerstand

Nur mit mäßigem Erfolg versuchen EU-Politiker, allen voran die Verkehrskommissare, den Regionalpersonenverkehr in Europa zu liberalisieren. Im Kern geht es immer darum, Städte und Gemeinden dazu zu zwingen, öffentliche Verkehrsleistungen europaweit auszuschreiben; damit wäre der Eigenbetrieb des ÖPNV oder die Direktvergabe nicht mehr möglich. Sozial- oder Tarifstandards sollten nicht zulässig sein, weil sie ein Wettbewerbshemmnis seien. Schon 1998 scheiterte ein entsprechender Liberalisierungsentwurf – unter anderem am Widerstand, den deutsche Arbeitsdirektoren und Betriebsräte von ÖPNV-Unternehmen gemeinsam mit dem damaligen ÖTV-Chef Herbert Mai organisierten. 2001 war ein Entwurf im EU-Parlament durchgefallen, ebenso der Versuch mittels der Dienstleistungsrichtlinie.

Nicht durchgesetzt haben sich zuletzt auch die EU-Verkehrsminister, die im März 2006 erneut eine Zwangsausschreibung ohne soziale Standards favorisiert hatten. Im Juni einigten sie sich in Luxemburg auf einen Kompromiss, wonach Kommunen immer noch die Wahl haben zwischen Ausschreibung und Direktvergabe, allerdings nur unter bestimmten Bedingungen. Das letzte Wort hat im Herbst das EU-Parlament.





»Wir knutschen mit dem Teufel, wenn es hilft, den Laden zusammenzuhalten.«

Wolfgang Hoepfner, Betriebs- und Aufsichtsrat der SSB AG

Aufsichtsrat: für den Verbleib in städtischer Regie

Im Aufsichtsrat – so scheint es – haben die Konflikte der vergangenen Jahre die Parteien eher einander nähergebracht als in Lager geteilt – eine Kampfabstimmung hat es jedenfalls seit 1980 nicht mehr gegeben. Dabei haben die Arbeitnehmervertreter eine starke Ausgangsposition: Ihnen sitzt kein geschlossener Arbeitgeberblock gegenüber, sondern Kommunalpolitiker von Grün bis Schwarz. Sagt CDU-Mann und SSB-Aufsichtsrat Schmid: „Mit den Arbeitnehmervertretern kommen wir manchmal sogar besser zurecht als mit den anderen Fraktionen.“

„Wir könnten die Meinungsverschiedenheiten der Parteien hie und da für einen schnellen Punktgewinn nutzen, wir könnten auf Konfrontation machen und für die Belegschaft den Helden der Arbeiterklasse geben“, sagt Betriebs- und Aufsichtsrat Wolfgang Hoepfner. „Aber auf lange Sicht fahren wir besser, wenn wir abwartend agieren, auch politische Rücksichten nehmen. Wir knutschen mit dem Teufel, wenn es hilft, den Laden zusammenzuhalten.“

Zum ganzen Laden zählen auch die historischen Teakholzwagen der Schienenseilbahn von 1929. Dass das „faszinierende Stück Alt-Stuttgart“ auch 2006 noch zum Waldfriedhof fährt – den Arbeitnehmervertretern sei Dank. Als die Seilbahn nach EU-Richtlinien für drei

Millionen Euro renoviert werden sollte, runzelte der Finanzbürgermeister die Stirn, und auch der SSB-Vorstand hätte die unrentable Linie gerne geschlossen. Die Stadträte aber wollten die Bahn erhalten und fanden in den Arbeitnehmervertretern schließlich Unterstützer: Die erarbeiteten ein neues Konzept, mit dem die Betriebskosten deutlich reduziert und die Renovierung gesichert werden konnte.

Auch in puncto Flexibilität sieht Betriebsrat Wolfgang Hoepfner einen starken Vorteil des städtischen Unternehmens gegenüber Privaten. Das habe die Fußballweltmeisterschaft gerade gezeigt, bei der die SSB-Mitarbeiter sechs WM-Spiele im Stadion und die täglichen Fanfeste im Stadtzentrum geschickt bewältigten – sie fuhren Sondereinsätze bis hin zum Vierschichtbetrieb, überall waren Dolmetscher im Einsatz. Beim Spiel um Platz 3 staunte der Grünen-Stadtrat und SSB-Aufsichtsrat Michael Kienzle über die Mitarbeiter der Stuttgarter Straßenbahn, die er als „eine Mischung aus Ordnungskräften und Stimmungskanonen“ erlebte: „Die kanalisieren die Menschenmassen mit einer fröhlichen Gelassenheit, wie ich es selten gesehen habe.“ „Bei einem Privatunternehmen hätte jede kleine Extra-Leistung in einem Vertrag zuvor ganz genau definiert sein müssen“, weiß CDU-Stadtrat Roland Schmid, „und natürlich hätten die sich jede kleine Extra-Leistung auch sehr teuer bezahlen lassen.“ ■