

15. Wahlperiode

Große Anfrage

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Eine Zukunft für die BVG

Wir fragen den Senat:

1. Hält der Senat an dem Ziel fest, den öffentlichen Personennahverkehr auszubauen und den motorisierten Individualverkehr zurückzudrängen? Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Attraktivität des Öffentlichen Nahverkehrsangebot in Berlin zu steigern? Welche Strategien verfolgt der Senat, um zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV in Berlin zu gewinnen und den MiV weiter reduzieren?
2. Wie und bis wann will der Senat die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zugunsten des ÖPNVs verbessern? Welches Potential für mehr Fahrgäste im ÖPNV würde nach Ansicht des Senates eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, höhere Parkgebühren, eine Verdopplung der Busspuren und flächendeckende Ampelvorrangschaltungen beinhalten?
3. Welche Maßnahmen will der Senat ergreifen, um die Berliner Verkehrsunternehmen, insbesondere die BVG, auf den durch Europäisches Recht vorgegebenen Wettbewerbsrahmen vorzubereiten, dem sich die BVG spätestens nach Auslaufen des BSU-Vertrages 2008 stellen muss?
4. Gedenkt der Senat, die BVG nach Auslaufen des Verkehrsvertrages BSU 2000 weiter allein mit der Erbringung der Verkehrsleistungen in Berlin zu betrauen? Wenn ja, wie lange soll die Laufzeit des Vertrages sein und welche Voraussetzungen muss nach Ansicht des Senats die BVG erfüllen, um die vom EuGH im sogenannten Magdeburger Urteil aufgestellten Bedingungen zu erfüllen? Welche Kriterien sind nach Ansicht des Senats Voraussetzung dafür, dass die BVG als „durchschnittlich, gut geführten Unternehmens mit entsprechender Aufgabe“ zu qualifizieren?

5. Wie bewertet der Senat die Chancen für eine Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen an die BVG vor dem Hintergrund, dass der Schuldenberg der BVG die Milliardengrenze zu erreichen droht und dass die BVG trotz eines Zuschusses von über 400 Mio. Euro eine jährliche Finanzierungslücke von über 300 Mio. Euro aufweist?
6. Wie bewertet der Senat die Auffassung, dass der Zuschuss zur Erbringung eines flächendeckenden Verkehrsangebotes an die BVG nicht höher sein darf an ein beliebiges anderes Verkehrsdienstleistungsunternehmen für die selbe Leistung?
7. Wie bewertet der Senat das Risiko, dass vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Situation der BVG Zuschüsse als Beihilfen von Seiten der Wettbewerbskommission gewertet werden? Mit welchen Auflagen müsste nach Ansicht des Senats die BVG in einem solchen Fall rechnen?
8. Wie bewertet der Senat die Entwicklung des Sanierungskurses, wenn mit der BVG vergleichbare Vereinbarungen getroffen werden, wie sie im S-Bahn Vertrag beschlossen wurden, nach dem im Rahmen eines Verkehrsvertrages Liniensbündel zu definieren sind, die zeitlich gestaffelt aus der Direktvergabe in den Wettbewerb überführt werden? Wie schätzt der Senat derzeit die Konkurrenzfähigkeit der BVG, im Wettbewerb um die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen in Berlin gegenüber anderen europäischen Unternehmen ein?
9. Ist dem Senat die Rechtsprechung des OLG Celle bekannt, wonach Unternehmen in der Rechtsform der Anstalt öffentlichen Rechts bei Ausschreibungen zur Erbringung von Leistungen für die öffentliche Hand auszuschließen sind, da der Ausschluss des Insolvenzrisikos bei der AöR wettbewerbsverzerrend sei? Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat aus diese Rechtsprechung?
10. Welche Maßnahmen wird der Senat ergreifen, damit er als Aufgabenträger für die Planung und Steuerung der Verkehrsdienstleistungen nach 2008 in der Lage ist zu definieren, welche Verkehrsleistungen unter welchen Bedingungen und Kosten zu erbringen sind?
11. Welche Rolle kommt nach Ansicht des Senates dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg bei der Koordinierung des ÖPNV in Berlin-Brandenburg zu? Hält der Senat an der Auffassung fest, dass Ausschreibungen zur Erbringung von Verkehrsdienstleistungen in Berlin, durch den VBB oder eine Landeseigene Gesellschaft unter Beteiligung des VBB durchzuführen sind? Welche Maßnahmen will der Senat ergreifen, damit der VBB künftig diese Rolle effektiv und innovativ erfüllen kann?
12. Wie kann der Senat sicherstellen, dass die gesamte mobile und immobile Infrastruktur ab 2008 in öffentlicher Hand bleibt, und wie bewertet er in diesem Zusammenhang den Vorschlag, diese in eine zu gründende landeseigene Infrastrukturgesellschaft zu überführen?
13. Welche Maßnahmen ergreift der Senat, damit die Unternehmensführung der BVG auf ihre unangemessenen finanziellen und sachlichen Privilegien (außertarifliche Bezahlungen, Dienstwagen oder zusätzliche Geldleistungen beim Verzicht auf Dienstwagen) verzichtet und gegenüber ihren MitarbeiterInnen und der Politik vollkommene Transparenz und Verlässlichkeit in ihrem Handeln herstellt?
14. Welche Maßnahmen sieht der Senat vor, wenn die BVG ihre Sanierungsziele nicht erreicht?
15. Wird der Senat in diesem Fall prüfen, ob und unter welchen Bedingungen die BVG von einer Anstalt des öffentlichen Rechts in eine juristische Person des Privatrechts transformiert werden kann? Wenn ja, wie sähe in diesem Fall das Konzept des Senates hinsichtlich Personal und Fahrbetrieb aus?

Begründung

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem – sowohl für den Personen- wie den Wirtschaftsverkehr – ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Metropole Berlin, ist einer der wichtigsten Faktoren für den Wirtschaftsstandort. Verlässliche, schnelle, umweltschonende und kostengünstige Nahverkehrs- und Transportsysteme zur Verfügung zu stellen, ist deshalb eine der entscheidenden Zukunftsaufgaben für die öffentliche Hand.

Entwicklung braucht Mobilität – im beruflichen Alltag, um Bildungschancen wahrzunehmen, für die Kultur, für den Tourismus. Selbst der Umbau der Sozialsysteme verlangt Mobilität. Das kann nicht mehr motorisierter Individualverkehr bedeuten.

Mobilität in Berlin ist ohne BVG nicht denkbar. Die BVG ist und bleibt wesentlicher Baustein für den Erhalt und den Ausbau des Berliner ÖPNV. Um diesen zu gewährleisten, muss die BVG den sich verändernden wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen angepasst werden.

Spätestens nach Ablauf des Vertrages BSU 2000 mit der BVG im Jahre 2007 muss sich die BVG dem Europäischen Wettbewerb stellen. Damit das erfolgreich gelingt, ist die BVG zu einem wirtschaftlich gesunden und wettbewerbsfähigen Unternehmen zu entwickeln. Von diesem

Ziel sind die Berliner Verkehrsbetriebe trotz unbestrittener Effizienzfortschritte weit entfernt: Der Schuldenberg der BVG wächst, hat die Milliardengrenze erreicht und droht für das Land Berlin zu einem so unkalkulierbaren Haushaltsrisiko ähnlich wie die Berliner Bankgesellschaft zu werden. Um zu einem ausgeglichenen Ergebnis im Wettbewerbsjahr 2008 zu kommen, ist deshalb eine Finanzierungslücke von 300 bis 350 Millionen Euro pro Jahr zu schließen - bei einem jährlichen Zuschuss von immer noch über 400 Millionen Euro.

Die BVG muss daher in allen Bereichen ihre Kosten spürbar senken, ihr vorhandenes Potenzial deutlich effizienter nutzen und durch attraktive und verlässliche Angebote Fahrgäste hinzugewinnen.

Gleichzeitig muss die Politik die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen dauerhaft zugunsten des ÖPNV u.a. durch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, höhere Parkgebühren, mehr Busspuren und flächendeckende Ampelvorrangschaltungen verändern.

BVG und Senat müssen darüber hinaus unverzüglich damit beginnen, die notwendigen Weichenstellungen vorzunehmen, um die Rahmenbedingungen für ein System des kontrollierten Wettbewerbs zu etablieren und einen Fahrplan für den Wettbewerb für die Zeit nach 2008 aufzustellen.

Der erste Schritt ist eine konsequente Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzips. Sowohl die Planung als auch die Erbringung des öffentlichen Verkehrs – mit Ausnahme des S-Bahn-Verkehrs – liegen derzeit ausschließlich in der Hand der BVG. Damit bestimmt das Eigeninteresse der BVG und nicht das Gemeinwohl die Entwicklung des ÖPNV!

Exekutive und Legislative müssen in einem Verkehrsplan verbindliche Vorgaben für die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen machen. Es ist Aufgabe des Senats, für die Zeit nach 2008 zu definieren, welche Verkehrsleistungen unter welchen Bedingungen und Kosten zu erbringen sind. Hier sollte die Fachkompetenz des VBB unter Einbeziehung des vorhandenen Personals mit Planungserfahrung der BVG genutzt werden, um eine unabhängige und mit Brandenburg abgestimmte Planung und Bestellung zu gewährleisten.

Die BVG kann ab 2008 nur dann letztmalig direkt mit der Erbringung der definierten Leistungen betraut werden, wenn sie die im sogenannten Magdeburger Urteil definierten Bedingungen erfüllt. Sie muss eine Kostenstruktur aufweisen, die der eines „durchschnittlich gut geführten Verkehrsunternehmens mit entsprechender Aufgabe“ entspricht, das heißt die BVG muss bis dahin mindestens die im Konzept BSU 2000 festgelegten Sanierungsbeiträge erbracht haben. Derzeit liegt sie in ihren Kosten mindestens 30 Prozent über den Kosten vergleichbarer öffentlicher Verkehrsunternehmen. Allein die auf der Grundlage des Konzeptes BSU 2000 durch Sanierungsmaßnahmen zu schließende Finanzierungslücke beträgt ca. 350 Millionen Euro pro Jahr

Wir wollen die erkennbar positiven Effekte des kontrollierten Wettbewerbs nutzen, um den öffentlichen Nahverkehr bezahlbar und effizient und die BVG zu einem erfolgreichen Verkehrsunternehmen zu machen. Deshalb darf eine Direktvergabe nur für einen Zeitraum von bis zu acht Jahren erfolgen, wenn in dem entsprechenden Vertrag bereits Linienbündel - insbesondere im Busverkehr - definiert sind, die in festgelegten Zeitabschnitten im kontrollierten Wettbewerb ausgeschrieben werden.

Die Netze und das Angebotsmonopol gegenüber den EndverbraucherInnen müssen in öffentlicher Hand bleiben. Wer jedoch eine bestimmte Leistung erbringt, wer die Netze nutzt oder wartet, wer Anlagen oder Fahrzeuge betreibt, das soll grundsätzlich durch Wettbewerb auf der Grundlage öffentlicher Auftragsvergabe geklärt werden.

Ab 2008 soll deshalb die gesamte Infrastruktur für den öffentlichen Nahverkehr in eine landeseigene Infrastrukturgesellschaft – möglichst in Form einer Anstalt öffentlichen Rechts – überführt werden, die den Verkehrsdienstleistern zur Erbringung der Dienstleistungen zur Verfügung gestellt wird. Diese umfasst die mobile und immobile Infrastruktur.

Sollte die Sanierung mit den genannten Instrumenten nicht gelingen, wird der Senat vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage einseitig handeln müssen, um die BVG als Verkehrsunternehmen in Berlin zu erhalten und betriebsbedingte Beendigungskündigungen zu vermeiden. Es wird zu prüfen sein, ob die BVG von einer Anstalt des öffentlichen Rechts in eine juristische Person des Privatrechts transformiert werden kann, um den personalpolitischen Handlungsspielraum zu erhöhen. Dies würde neue Entwicklungsmöglichkeiten für das Unternehmen eröffnen und den Handlungsspielraum für arbeitsrechtliche Veränderungen für die im Unternehmen Verbleibenden erhöhen.

Angesichts der Unternehmensdaten ist es blauäugig, wenn sich der Senat auf einen wünschenswerten Sanierungserfolg verlässt. Es ist notwendig, die Voraussetzungen für die Umsetzung des kontrollierten Wettbewerbs zu schaffen. Um eine EU-Rüge und Strafen zu vermeiden, müssen jetzt zukunftsfähige Strategien für die BVG und für einen attraktiven und preiswerten öffentlichen Nahverkehr entwickelt werden.

Berlin, den 14. September 2004

Dr. Klotz Ratzmann Hämmerling
und die übrigen Mitglieder
der Fraktion Bündnis90/Die Grünen