

09.01.2006

## BVG

-CS-

**Claudia Hämmerling**, verkehrspolitische Sprecherin, und  
**Jochen Esser**, finanzpolitischer Sprecher, erklären:

### **Klarheit schaffen über Risiken und Fahrpreiserhöhungen der BVG - jetzt und nicht erst nach der Wahl!**

Am 1.9.2005 ist der neue Tarifvertrag bei der BVG in Kraft getreten, der den Durchbruch bei der Sanierung der BVG bringen sollte. Die Eckpunkte des Tarifvertrags und der damit verbundenen Anwendungsvereinbarung wurden bereits am 16. und 17. Juni unter der Leitung des Regierenden Bürgermeisters mit Vertretern von Ver.di vereinbart. Bis heute hat der Senat dem Abgeordnetenhaus nicht dargestellt, welche Auswirkungen dieser Tarifvertrag auf die noch gültige Sanierungsvereinbarung zwischen dem Land Berlin und der BVG (BSU 2000) und die mittelfristige Finanzplanung der BVG haben wird.

2006 könnte die BVG, wenn sie alle Planziele einhält, vermutlich erstmals ein positives Jahresergebnis erreichen. Wenn aber 2008 die Umstrukturierungsbeihilfe des Landes entfällt und der Zuschuss um 66 Millionen Euro gemindert wird, wird die BVG nach unserer Einschätzung selbst im besten aller Fälle jährliche Verluste von rund 30 Millionen Euro einfahren.

<b>BVG Ergebnisentwicklung</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Ergebnisvortrag ohne Rückstellung		-0,2	-7,1	-27,1	-70,3
Fahrgeldsteigerung (1)		22,3	22,3	22,3	16,2
Senkung Personalaufwand (1)		21,2	9,7	5,1	6,8
Mehraufwand BT wegen Personalabbau (1)		-3,5	-4,7	-4,9	-5,6
Senkung des Sachaufwands (1)		15,1	0,8	4,0	-2,7
Erhöhung des Zinsaufwands (1)		-6,2	-2,1	-3,7	-5,3
Senkung der Landeszuschüsse (2)		-55,8	-46,0	-66,0	0,0
<b>Ergebnis vor Maßnahmen</b>	<b>-0,2</b>	<b>-7,1</b>	<b>-27,1</b>	<b>-70,3</b>	<b>-60,9</b>
Maßnahmen					
Personalkostensenkung lt. Sparten-TV (3)		38,5	38,5	38,5	38,5
Mehraufwand für BT wegen TV-N (4)		-9,4	-10,3	-11,3	-12,4
Ausgesetzte Fahrpreiserhöhung 2006 (5)		-12,3	-12,3	-12,3	-12,3
Zinsersparnis durch Verkauf GHG (6)		15,8	15,8	15,8	15,8
Summe Maßnahmen		32,6	31,7	30,7	29,6
<b>Ergebnis nach Maßnahmen</b>		<b>25,5</b>	<b>4,6</b>	<b>-39,7</b>	<b>-31,4</b>

Der Regierende Bürgermeister hat sich seit Vereinbarung der Eckpunkte im Juni 2005 als Retter der BVG und der Berliner Finanzen gleichzeitig feiern lassen. Für den Gehalt beider Rettungstaten ist er bis heute den Beweis schuldig geblieben. Die Aussage von Senator Sarrazin, der Senat könne dem Abgeordnetenhaus erst nach der Aufsichtsratssitzung der BVG im April 2006 Bericht erstatten, legt eher den Schluss nahe, der Regierende Bürgermeister und der Senat hätten vor einem halben Jahr über den Tarifvertrag verhandelt und entschieden, ohne einen Überblick über die Auswirkungen auf den weiteren Sanierungsverlauf bei der BVG zu haben.

### **Tarifvertrag mit Haken und Ösen**

In der öffentlichen Diskussion hat der Senat den Eindruck erweckt, dass die Gehälter der BVG-Beschäftigten bis 2020 eingefroren seien. Tatsächlich ist nur der Kündigungsschutz bis 2020 sicher. Der neue TV-N kann hingegen erstmals zum 31.12. 2010 gekündigt werden, die Entgelttabelle des TV-N sogar bereits zum 31.12. 2007! Wir wollen wissen, wie der Senat mit dem Problem erneuter Tarifaufinandersetzungen bei der BVG umzugehen gedenkt. In der Haushaltsdebatte hat der Regierende Bürgermeister behauptet, er werde eventuelle Tarifverhandlungen 2007 scheitern lassen, um die gegenwärtige Entgelttabelle bis 2009 beizubehalten. Ob sein Koalitionspartner von der Linkspartei und die SPD-Fraktion diese Absicht teilen, ist mehr als zweifelhaft.

Im Übrigen schwelt in der Regierungskoalition die Kontroverse darüber, ob die vom Senat beschlossene Bestandsgarantie für die BVG als öffentliches Unternehmen nicht schleunigst durch den Abschluss eines Verkehrsvertrages mit der BVG umgesetzt werden soll. Wir fragen uns, ob der Senat auch unabhängig von der geltenden Rechtslage einen solchen Vertrag riskiert, weil er hofft, dass sich kein Kläger gegen eine solche Entscheidung findet?

Wir wollen insgesamt wissen, was der Senat zu tun gedenkt, um die BVG aus den roten Zahlen zu bringen, in denen das Unternehmen nach dem Tarifabschluss weiterhin steckt. Höhere Landeszuschüsse als bislang geplant lehnen wir ab. Ständig steigende Fahrpreise können ebenfalls nicht das Mittel der Wahl sein, um die Lücke zu schließen. Fahrpreise sind nicht dazu da, unternehmerische Fehlschläge oder Gehaltsstrukturen zu finanzieren, die auch nach dem Tarifvertrag noch rund 10 Prozent teurer sind als andernorts.

### **Hohe Fahrpreise und wenig Erfolg bei den Kunden**

Die BVG feiert den Zuwachs von 10 Millionen Fahrgästen auf insgesamt 916 Millionen Fahrgäste als Erfolg des Metrolinienkonzepts und des BVG-Clubs. Die BVG verschweigt aber, dass sie sich mit diesem Fahrgastzuwachs von weniger als einem Prozent am unteren Ende im Städtevergleich (München 4,5 Prozent, Hamburg 3 Prozent) befindet. Obwohl Berlin im Gegensatz zu diesen Städten einen gewaltigen Tourismusboom erlebt hat.

Die Fahrpreise sind in innerhalb von acht Jahren durchschnittlich um 35 Prozent gestiegen, bei der Umweltkarte mit Fahrrad waren es sogar 47 Prozent. Das ist 10 mal mehr als das Nettoeinkommen der Haushalte wuchs, denn das stieg im selben Zeitraum nur um 3,5 Prozent an. Zieht man den Preisvergleich zu 1990 heran, so hat sich der Preis für die Umweltkarte sogar um 112 Prozent erhöht.

Bei den Fahrpreisen hat Berlin einen Spitzenplatz. Kinder fahren in Berlin am teuersten, sofern sie keine Monatskarte besitzen. Die Monatskarte ist in Berlin im Vergleich zu anderen Städten

sehr teuer – und das, obwohl das verfügbare Einkommen der Berliner Haushalte um 13 Prozent unter dem Bundesdurchschnitt liegt.

Nur lange Strecken wie Potsdam-Strausberg sind in anderen Städten sowohl bei den Einzelfahrausweisen als auch bei der Umweltkarte teurer. Solche Entfernungen sind aber nicht repräsentativ für den durchschnittlichen ÖPNV-Nutzer.

In Berlin fehlt es an attraktiven Angeboten für Schwachlastzeiten. Während in anderen Städten zum Teil sehr günstige Angebote gemacht werden (Hamburgs Freizeitkarte kostet nur 22,- Euro!), fehlen diese in Berlin vollständig. Die Freizeitkarte wurde in Berlin wieder abgeschafft. Ein erhebliches Fahrgast- und Einnahmepotenzial wird nicht erschlossen.

Die BVG braucht niedrigere Preise, vor allem eine bessere Stammkundenbindung durch günstige Abos, günstigere Kinderfahrkarten und Freizeitkarten.

### ÖPNV-Preise im Vergleich

Stadt	Einzelticket	Kinderticket	Monatskarte analog Berlin AB	Besonderheit
Berlin	2,10€	1,40 €	67,00 € Mitnahme von 1 Erwachsenen + Kinder abends und am Wochenende	günstiges Schülermonatsticket
München	2,00/ 2,20 €	0,90/ 1,10 € Kinder bis 14 bezahlen max. 1,10 Euro, egal für welche Entfernung, Kinder	53,50 € Kindermitnahme ab 9 Uhr und an Wochenenden gratis	Streifenkarte und Zahlung per Geldkarte reduzieren den Preis
Hamburg	1,50/ 2,40 € (Innenstadt/ Hamburg inkl. Außenraum)	0,85/ 1,70 €	51,00 € Mitnahme von Erwachsenen und Kindern abends und am Wochenende	sehr günstige Freizeitkarte (22,-), Zuschlag für insgesamt 5 Schnellbusse
Stuttgart	2,20 €	1,15 €	61,20 € Fahrrad mit wenigen zeitlichen Ausnahmen kostenlos, nur Jahreskarten übertragbar	
Köln	2,20/ 1,90 €	1,10 €	67,40 € Fahrradmitnahme kostenlos, übertragbar nur im Abo	4er-Tickets reduzieren den Preis um 15 Prozent

### Nahverkehr in den Wettbewerb

Unabhängig von den EU-Vorgaben zum zukünftigen Wettbewerb im ÖPNV, ist der Berliner Nahverkehr mit staatlichen Zuschüssen in Höhe von über 650 Millionen Euro pro Jahr (Stand 2004) in seiner jetzigen Organisationsform dauerhaft nicht tragbar. Wenn der öffentliche Personennahverkehr auch künftig im Rahmen der Daseinsvorsorge ein Mobilitätsangebot für Menschen mit geringem Einkommen anbieten soll, muss die BVG preiswerter werden. Die BVG muss sich zu einem leistungs- und wettbewerbsfähigen Verkehrsunternehmen entwickeln, das die Zuschüsse des Landes effektiv in Verkehrsleistung umsetzt.

Voraussetzung für effektive Verkehrsangebote ist die Durchsetzung des Besteller–Ersteller-Prinzips und die Trennung von Netz und Betrieb. Berlin muss den Umfang und die Qualität der benötigten Verkehrsleistung definieren. Die Verkehrsunternehmen erbringen die Verkehrsleistung und erhalten die hierzu nötigen Zuschüsse. Im Wettbewerb um den Betrieb kann die BVG ihren Heimvorteil nutzen. Und nur wenn Sie Wettbewerb in Berlin zulässt, hat die BVG die Chance sich weiter zu entwickeln. Denn bei einer Direktvergabe ist es der BVG untersagt, sich unmittelbar oder mittelbar Märkte außerhalb der „Stadtmauern“ zu erschließen.

Die Infrastruktur muss hingegen dauerhaft beim Land Berlin verbleiben und von diesem unterhalten und ausgebaut werden. Nur so lässt sich Kostentransparenz und Versorgungssicherheit schaffen. Im Übrigen wird dadurch die BVG von Personalkosten entlastet.

Eine Qualitätskontrolle ist ohne die beschriebenen Maßnahmen nicht möglich. Ohne Qualitätskontrolle werden weiter die Fahrgäste bzw. die SteuerzahlerInnen für die finanziellen Schäden einer verfehlten Unternehmenspolitik wie das Defizit aus dem U-Bahnfernsehen „Berliner Fenster“ aufkommen müssen. In der gegenwärtigen Organisationsform des Nahverkehrs fehlen dem Unternehmen die Anreize, Entscheidungen grundsätzlich unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit zu treffen.

Den Wettbewerb im Nahverkehr lehnt der Senat zwar immer wieder ab, parallel gibt er aber Geld für eine Bestellerorganisation als Aufgabenträger aus, die im Bereich „der Netz- und Angebotsplanung, der Vergabeverfahren und des Controllings dauerhaft neue personelle und fachliche Kapazitäten aufbaut.“ (Drs. 15/3680).