



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

im Abgeordnetenhaus von Berlin

PRESSEDIENST

Niederkirchnerstraße 5
D-10111 Berlin
Fon (030) 23 25 24 50/51
Fax (030) 23 25 24 09

pressestelle@gruene-fraktion-berlin.de
www.gruene-fraktion-berlin.de

Datum

20.03.2007

Nummer

Thema

Verkehr/Haushalt

Redaktion

BVG-Vertrag mit Sanktionen und Anreizen für attraktive Verkehrsangebote

Bilanz des BVG-Vertrages BSU-2000

In diesem Jahr endet der Vertrag BSU 2000, den das Land Berlin im Jahr 2000 mit der BVG abgeschlossen hatte. Die BVG konnte weder das darin vereinbarte Sanierungsziel, noch die vertraglich vereinbarten Leistungen erbringen. Der Leistungsumfang bei U- und Straßenbahn wurde jeweils um 10 Prozent unterschritten, beim Busverkehr um 5,3 Prozent. Diese Vertragsverletzungen hatten für die BVG keinerlei Konsequenzen.

Das jährliche strukturelle Defizit von 30-50 Millionen Euro konnte die BVG weder durch die Kürzung des Verkehrsleistungsangebots, noch durch „Goldene Handschläge“, die Gründung ihrer Tochter Berlin Transport (BT), den Verkauf der BVG-eigenen Wohnungen oder der VVR-Bereik überwinden. Das Defizit entspricht in etwa der Zinssumme, die als Kapitaldienst zur Bedienung der mehr als 850 Millionen Euro BVG-Schulden nötig sind. 2005 waren dies 45 Millionen Euro. Schließlich konnte auch die im BSU-Vertrag vereinbarte Reduzierung des Sachaufwandes nicht erzielt werden. Im Gegenteil, der Sachaufwand wächst stetig. Allein von 2004 bis 2006 um 16 Millionen Euro.

Wie groß der Kostendruck ist, wird angesichts von Instandhaltungsmängeln im U-Bahnnetz in Höhe von 400 Millionen Euro und durch die Diskussion über Netzkürzungen bei Tram und U-Bahn deutlich.

Ursachen für das Scheitern

Die Ursachen für dieses Versagen liegen beim Senat und beim Unternehmen selbst. Bis heute fehlt der BVG das Selbstverständnis als öffentliches Dienstleistungsunternehmen. Die Bilanz ist entsprechend: bis vor kurzem gab es 80 personengebundene Dienstwagen, Informationsblockaden und Falschauskünfte gegenüber der Öffentlichkeit und einen Schaden von 30 Millionen Euro durch U-Bahnfernsehen und Elektronisches Ticketing. Die Einnahmen der BVG aus Zuschüssen und Fahrgeldeinnahmen sind nicht kostendeckend. Hauptursache sind die hohen Personalkosten. So muss die BVG derzeit

1,23 Euro für Personal aufwenden, um 1 Euro Fahrgeldertrag zu erzielen. In Hamburg oder Frankfurt werden für den selben Fahrgeldertrag nur 60 – 80 Cent aufgewendet.

Für die Lage der BVG tragen die Berliner Senate und zuletzt der Regierende Bürgermeister Wowereit und Finanzsenator Sarrazin maßgeblich Verantwortung. Sie haben der BVG und der BT vor der Wahl großzügige Tarifgeschenke gemacht. Tarifangleichung der BT an die BVG und Bestandsgarantie bis 2020 in der bestehenden Form, d.h. kein Wettbewerb bis dahin und keine Leistungsanreize.

Hilflose Gegenmaßnahmen

Die Strategie der BVG zur Verringerung des Defizits besteht im wesentlichen in Angebotskürzungen, die von Preiserhöhungen flankiert werden. Bei den Preisen insbesondere für Monatskarten und Schülertickets ist Berlin bundesweit an der Spitze. Das bleibt nicht folgenlos. Die BVG verliert Fahrgäste – im schlimmsten Fall an den Autoverkehr. Während München 4 Prozent Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen hat, stagnieren die Fahrgastzahlen in Berlin trotz des Tourismusbooms. Die Fußball-WM als singuläres Ereignis muss bei einer solchen Betrachtung außen vor bleiben.

Obwohl die BVG ihre Vertragsleistungen um jeweils 10 Prozent bei Straßenbahn und U-Bahnverkehr und um 5,3 Prozent beim Busverkehr unterschritten hat, zog der Senat keinerlei Konsequenzen. Im Gegenteil, der neue BVG-Vertrag, der zur Zeit verhandelt wird, soll dem Vernehmen nach auf der Basis der vertragswidrig durch die BVG gekürzten Verkehrsleistung geschlossen werden.

Das ist kontraproduktiv, zumal die BVG bereits heute auf Fahrgelderlöse für 2008 spekuliert, die 3,8 Prozent über den Erträgen dieses Jahres liegen. Bei weniger Leistung sind diese Erträge nicht durch zusätzliche Fahrgäste, sondern nur durch Fahrpreiserhöhungen zu erzielen.

Voraussetzungen für einen erfolgreichen Verkehrsvertrag mit der BVG

a) durch kluge Vertragsgestaltung

Die BVG darf nicht weiter auf diesem Kurs von Angebotskürzungen und Preissteigerungen schlingern. Das vertreibt die Fahrgäste und fördert den klimaschädlichen Autoverkehr.

Eine verantwortungsvolle Regierungspolitik muss den Nahverkehrsplan beschließen und die Bestellerorganisation, zur Festlegung der Verkehrsleistung gründen, bevor der BVG-Vertrag geschlossen wird. In Berlin verkommt der Nahverkehrsplan zur Farce – bereits die Eckpunkte entspringen dem BVG-Diktat und es ist völlig unklar, ob der Nahverkehrsplan vor dem BVG-Vertrag beschlossen wird oder ob der BVG-Vertrag zum Maßstab des Nahverkehrsplan wird. Der Zeitplan des Senats lässt dies offen (Anlage 1).

Der BVG Vertrag muss auf der Basis des Nahverkehrsplanes geschlossen werden. Hier sind Umfang und Qualität der Verkehrsleistung sowie Vorgaben für das Liniennetz festzuschreiben. Aufgrund der Erfahrungen mit dem BVG-Vertrag BSU 2000 müssen verbindliche Sanktionen, wie Zuwendungskürzungen und Teilausschreibungen, festgelegt werden, falls die BVG die Vertragsleistungen nicht erfüllen sollte. Teuere Projektent-

wicklungen, wie Elektronisches Ticketing, gehören nicht zum Leistungsumfang und werden daher nicht bezuschusst.

b) durch Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen

Der Senat muss aber auch die Voraussetzung für ein wirtschaftlich zu betreibendes Netz schaffen. Hierzu gehören Beschleunigungsprogramme für Bus und Straßenbahn ebenso wie die Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die dicht besiedelten Wohngebiete und ein Aufzugprogramm für barrierefreien ÖPNV.

Die positiven Effekte attraktiver ÖPNV-Angebote konnten gerade durch bis zu 40-prozentige Steigerung der Fahrgastzahlen auf Regionalbahnstrecken nach der Eröffnung des Nord-Süd-Tunnels nachgewiesen werden.

c) durch einen ausreichenden finanziellen Handlungsrahmen

Die BVG ist in der Schuldenfalle. Den Teufelskreis von Angebotskürzungen und Preissteigerungen wird die BVG nur durchbrechen, wenn ihr jährlich 30 – 50 Millionen Euro mehr zur Verfügung stehen. Dafür kommen höhere Zuwendungen oder eine Entschuldung in Frage. Wir plädieren für eine Entschuldung. Das ist der Königsweg, weil auf diese Weise ein Schattenhaushalt aufgelöst wird, für den Berlin ohnehin gerade stehen muss. Eine Entschuldung muss allerdings an die Bedingung geknüpft werden, dass die BVG künftig nur noch über einen begrenzten Dispokredit verfügen darf. Eine weitere Voraussetzung ist die Einführung einer erfolgsabhängigen Steuerung der BVG. Auf diese Weise wird die unternehmerische Verantwortung in der BVG gestärkt.

Ohne diese Maßnahmen und Vereinbarungen kann Berlin seine Klimaschutzziele nicht erfüllen, weil mit einem unattraktiven ÖPNV die Zunahme der verkehrsbedingten Emissionen nicht zu stoppen ist.