

■ Berlin

## Geheimniskrämerei um BVG-Vertrag beendet

aus SIGNAL 02/2012 (Mai 2012), Seite 16 (Artikel-Nr: 10000657)  
Berliner Fahrgastverband IGEB

Das Land Berlin hat 2007 mit der BVG einen Vertrag über Verkehrsdienstleistungen sowie Bau- und Betrieb von Verkehrsinfrastruktur geschlossen (siehe [SIGNAL 6/2007](#)). In diesem sind Rechte, Pflichten sowie deren Finanzierung geregelt.

Die genauen Details der dort getroffenen Regelungen waren bis vor kurzem nur einem ausgewählten Personenkreis zugänglich. Selbst Berliner Abgeordnete durften derartige Verträge nur in einem separaten Raum ohne die Möglichkeit der Anfertigung von Notizen einsehen.

Nach dem erfolgreichen Volksentscheid vom 13. Februar 2011 über die Offenlegung der Teilprivatisierungsverträge bei den Berliner Wasserbetrieben hat der Senat seine Haltung hinsichtlich der Geheimhaltung von Verträgen, die die Stadt mit den von ihr beauftragten Unternehmen geschlossen hat, geändert. Auslöser war der Antrag eines Potsdamer Studenten, der unter Berufung auf das Informationsfreiheitsgesetz im September 2011 die Verkehrsverträge mit der S-Bahn Berlin GmbH und der BVG AöR einsehen wollte, um, so seine Begründung, »zu prüfen, ob BVG und S-Bahn laut Verträgen ihre Fahrplandaten öffentlich zur Verfügung stellen müssen, um etwa, mit maschinenlesbaren Daten, Service-Apps oder Internetseiten entwickeln zu können«. Nach mehreren Monaten erhielt er sie schließlich, wenn auch mit einigen geschwärzten Preisen, und stellte sie im Februar 2012 ins Internet.

Daraufhin entschloss sich der Senat, die S-Bahn-Verträge auf der Internetseite des Landes Berlin zur Verfügung zu stellen. Zugleich wollte er damit dem Volksbegehren für ein »Gesetz zur Beendigung des Chaos bei der Berliner S-Bahn« den Wind aus den Segeln nehmen, nachdem die Initiatoren im Dezember 2011 die erste Hürde erfolgreich genommen hatten (siehe [SIGNAL 3/2011](#)).

Der mit der BVG abgeschlossene »Verkehrsvertrag über die Erbringung von Verkehrs- und Infrastrukturleistungen der Verkehrsmittel U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre in Berlin in der Zeit vom 1. Januar 2008 bis zum 31. August 2020« ist allerdings weiterhin nur auf der unten genannten privaten Internetseite verfügbar. Er besteht aus 38 Seiten mit 37 Paragrafen, der Anhang misst 130 Seiten. Geschwärzt hatte das Land Berlin vor der Übergabe an den Studenten lediglich die Zuschusswerte je Nutzwagenkilometer (Euro/Nutzkm).

### Leistungsumfang und Finanzierung

Im Jahr 2007 wurde, basierend auf dem Nahverkehrsplan 2006 bis 2009, ein Verkehrsvolumen von 20 Millionen sogenannter Nutzwagenkilometer (Nutzkm) bei der U-Bahn, 20 Millionen Nutzkm bei der Straßenbahn und 89 Millionen Nutzkm für den Bus festgelegt. Für die Fähren wurden 18 400 Betriebsstunden vereinbart.

Für den Betrieb der Fahrzeuge und Schiffe erhält die BVG (Preisstand 2008) jährlich 75 Millionen Euro Ausgleichzahlungen sowie 65 Millionen Euro als Zuschuss für vergünstigte Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs (z. B. Schülermonatskarten).



Bei Veranstaltungen im Olympiastadion verstärkt die BVG den U-Bahn- und Busverkehr. Anders sieht es bei Fußballspielen im Stadion an der Alten Försterei aus. Dabei ist die BVG laut Verkehrsvertrag verpflichtet, bei Sonderveranstaltungen die Mehrverkehre durch entsprechende Zusatzfahrten abzudecken. (Foto: Marc Heller)

Für den Betrieb der Infrastruktur (vornehmlich U- und Straßenbahnstrecken) erhält sie pro Jahr 175 Millionen Euro. Diese Zahlungen werden nach einem hier nicht näher erläuterten Schlüssel an die Inflation und anderen Kostensteigerungen angepasst. Der BVG wird ein Gewinn von maximal 3 Prozent zugestanden. Eine Überkompensation der Kosten über die 3 Prozent hinaus soll nicht stattfinden.

### **Ausgewählte Parameter des Verkehrsangebotes**

Für den Fahrgast interessant sind vor allem jene Klauseln, die direkt den Komfort und das Angebot beeinflussen. So ist im Betriebsbereich Straßenbahn eine Pauschale von 500 000 Nutzkilometern enthalten, mit der Fahrten von und zum Betriebshof abgegolten werden. Es wurde festgelegt, dass diese Fahrten für die Fahrgastbeförderung freizugeben sind. Hierbei handelt es sich also nicht um eine Kulanzleistung der BVG.

Des Weiteren wird festgelegt, dass die BVG bei Sonderveranstaltungen verpflichtet ist, die Mehrverkehre durch entsprechende Zusatzfahrten abzudecken. Hier ist die BVG in der Pflicht, von selbst die entsprechenden Maßnahmen einzuleiten. Sie ist sogar verpflichtet, notfalls Subunternehmer zu beauftragen. Damit wird deutlich, dass die BVG mit ihrem unzureichenden, von der IGEB bereits mehrfach kritisierten Straßenbahnangebot bei Fußballspielen im Stadion an der Alten Försterei (siehe [SIGNAL 5/2010](#) und [5-6/2011](#)) gegen den Verkehrsvertrag verstößt.

Bezüglich der Gestaltung der Fahrzeugkapazität hat die BVG folgende Parameter zu erfüllen: Jeder Fahrgast soll nicht länger als 15 Minuten stehen müssen. Hier ist als einzige Ausnahme der Bereich innerhalb des S-Bahn-Ringes während des Berufsverkehrs erlaubt.

Außerdem darf innerhalb eines 20-Minuten-Zeitraums an keiner Stelle des Verkehrsnetzes eine höhere durchschnittliche Belegung als 65 Prozent gegeben sein. Gerechnet wird hierbei bei allen Verkehrsmitteln mit der Anzahl der Sitzplätze zuzüglich 4 stehenden Fahrgästen je Quadratmeter. Eine Ausnahme bildet der Schülerverkehr mit Bussen. Hier sind laut Vertrag auf maximal 2 km Linienlänge bis zu 90 Prozent Auslastung zulässig.

Auf den ersten Blick lesen sich diese Werte fahrgastfreundlich. Wer sich aber verdeutlicht, wie dicht die Fahrgäste stehen müssen, um auf einen durchschnittlichen Wert von 4 je m<sup>2</sup> zu kommen, dem wird klar, dass hier die viel zitierte Sardinenbüchse als akzeptabler Belegungsgrad definiert wird. Denn zu bedenken ist, dass sich die Fahrgäste vor allem beim Bus dank Zwang zum Vordereinstieg nicht gleichmäßig verteilen und dass bei allen Verkehrsmitteln ein Teil der Stehflächen durch Kinderwagen, Rollstühle, Gepäck und Fahrräder belegt wird.

### **Service und Tarif**

Auch der Umgang mit den Kunden wird vertraglich festgelegt. So muss eine Kundenbeschwerde innerhalb von 20 Werktagen beantwortet werden. Die Antworten sollen im Zweifel im Sinne des Kunden kulant beantwortet werden. Ebenso wird im selben Paragraphen festgelegt, dass die BVG eine Fahrgastcharta erarbeitet, die ausgehend von den bestehenden Kundengarantien Fahrgastrechte für den gesamten Berliner ÖPNV erarbeitet. Von derartigen Aktivitäten war in den letzten Jahren

allerdings nichts zu hören.

Ein häufiges Ärgernis stellen beispielsweise Verfrühungen dar. Per Vertrag wird eine um mehr als 60 Sekunden zu früh stattgefundene Abfahrt als Ausfall gewertet. Technisch wird dies durch das rechnergestützte Betriebsleitsystem überwacht. Ab 91 Sekunden zu früher Abfahrt soll die Abfahrt im System als Ausfall registriert werden. Dies führt jedoch nur zur Verringerung der registrierten Zuverlässigkeit und kann durch Maluszahlungen sanktioniert werden.

Im Falle größerer Betriebsstörungen im Schienennetz sieht das Vertragsregelwerk das Einrichten von Busersatzverkehren vor, wenn die Störung vorrausichtlich länger als 45 Minuten andauern wird. In der Schwachverkehrszeit sind hierfür 60 Minuten vorgesehen.

Der Artikel wird fortgesetzt.

Der Verkehrsvertrag mit der BVG ist verfügbar unter [crocodoc.com/5SWQH5L](http://crocodoc.com/5SWQH5L)

Die Verkehrsverträge mit der S-Bahn sind verfügbar unter [stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/oepnv/s\\_bahn](http://stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oepnv/s_bahn)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000657>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten