

■ Berlin

Geheimniskrämerei um BVG-Vertrag beendet - Teil 2

aus SIGNAL 04/2012 (September 2012), Seite 13 (Artikel-Nr: 10001032)
 Berliner Fahrgastverband IGEB

Ergänzend zum Artikel in SIGNAL 2/2012 wird nachfolgend nochmals auf Angebot und Finanzierung eingegangen.

Die Parameter des Fahrtenangebots sind an die Vorgaben des Nahverkehrsplans für die Jahre 2006 bis 2009 angelehnt. In Anlage 1 Teil 3 der Verkehrsvertrages werden sie explizit erwähnt: Demnach muss in einem Gebiet mit weniger als 7000 Einwohnern bzw. Beschäftigten je km² spätestens nach 500 Metern Fußweg eine Haltestelle erreichbar sein. Dies soll für 96 Prozent der Menschen dieser Gebiete gelten. Für Gebiete mit dichterem Bebauung gelten höhere Standards.

Mindesttakt 20 Minuten

Des Weiteren ist exakt festgelegt, wie häufig ein Verkehrsmittel fahren muss (mindestens alle 20 Minuten) und dass die Reisezeit ins Stadtzentrum maximal 40 Minuten für 95 Prozent aller Verkehrsbeziehungen betragen darf. Somit würde eine massive Streichung von Linien am Stadtrand, wie sie derzeit in Berlin diskutiert wird, zu einer Abkehr von diesem Standard führen.

Anlage 9 des Vertrages verweist direkt darauf, dass im Falle einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2006-2009 die Werte des neueren Plans anzuwenden sind. Zwar haben der Berliner Senat im November 2009 und das Abgeordnetenhaus im Juli 2010 die Eckpunkte des Nahverkehrsplans für die Jahre 2010 bis 2014 beschlossen, aber bekanntlich hat sich Finanzsenator Ulrich Nußbaum bereits vor den Abgeordnetenhauswahlen 2011 verweigert, den fertig ausgearbeiteten Entwurf des neuen Nahverkehrsplans, der im Wesentlichen die vertraglich vereinbarten Leistungen fortschreiben sollte, zu unterschreiben.

Die Regierungsparteien SPD und LINKE waren leider nicht in der Lage, ihre Nahverkehrspolitik gegen den parteilosen Finanzsenator durchzusetzen.

Auch im neuen SPD-CDU-Senat hält der Finanzsenator an seiner Ablehnung des Nahverkehrsplans 2010-2014 fest. Deshalb hat der Berliner Senat entschieden, den ausgearbeiteten Entwurf zu verwerfen und einen neuen Nahverkehrsplan aufzustellen, für den Senator Nußbaum bereits eine Senkung der Standards angekündigt hat. Damit bleibt trotz Verkehrsvertrag offen, wie sich das BVG-Angebot in Zukunft entwickeln wird.

Finanzierung

Die BVG hat einen sogenannten Nettovertrag. Das heißt, dass die erzielten Fahrgeldeinnahmen der BVG und nicht dem Besteller zustehen. Somit hat sie einen direkten Anreiz zur Erzielung hoher Fahrgeldeinnahmen. Und hier kann die BVG eine sehr erfolgreiche Entwicklung vorweisen. Einhergehend mit den in den letzten Jahren deutlich gestiegenen Fahrgastzahlen stiegen die Fahrgelderträge (unter Einbeziehung der gesetzlich geregelten Ausgleichszahlungen für Schülertarifabsenkung und

Schwerbehindertenfreifahrt sowie Sozialticket) seit Vertragsstart im Jahr 2008 von 492 Mio. Euro auf 548 Mio. Euro im Jahr 2011. Diese Entwicklung ist deutlich positiver, als bei Vertragsabschluss erwartet und dem Vertrag zu Grunde gelegt wurde.

Gemäß Verkehrsvertrag erhält die BVG jährlich einen Zuschuss in Höhe von 75 Mio. Euro als Bestellentgelt für den Betrieb und 175 Mio. Euro für Vorhaltung und Betrieb der Infrastruktur. Aufgrund vertraglicher Regelungen zum Inflationsausgleich unterliegen diese Zahlungen seit 2011 einer Preisleitungsregelung, die zukünftig voraussichtlich zu jährlichen Anpassungen der Zahlungen führen wird.

Nicht unerwähnt bleiben sollte, dass die BVG ergänzend zu den vertraglichen Regelungen für Investitionszwecke jährlich weitere Zuschüsse für Neuinvestitionen in die Infrastruktur erhält. Diese Sonderfinanzierungen sind in den letzten Jahren nicht zuletzt wegen der dem Land Berlin zusätzlich zur Verfügung stehenden einbehaltenen S-Bahn-Gelder deutlich angestiegen und erreichten 2011 über 150 Mio. Euro.

Wie es nun weitergeht, ist völlig offen. Die BVG hat für die Erbringung der Leistungen gemäß Verkehrsvertrag einen Mehrbedarf von derzeit 44 Mio. Euro pro Jahr ermittelt. Sie hält es zwar für möglich, 20 Prozent durch Einsparungen ohne Auswirkungen auf die Fahrgäste zu erbringen, der Rest müsse aber vom Finanzsenator aufgebracht werden, wenn der Verkehrsvertrag eingehalten und die Verschuldung der BVG nicht weiter steigen soll. Senator Ulrich Nußbaum lehnt das jedoch ab und erwartet von der BVG Einsparungen auch zu Lasten des Verkehrsangebotes.

Was interessieren mich meine Worte von 2009

Ob BVG-Finanzierung oder Nahverkehrsplan - vor drei Jahren hatte Senator Nußbaum noch ganz andere Auffassungen. Am 6. Juli 2009 meldete der Berliner Tagesspiegel: »Für einen ‚deutlich höheren Landeszuschuss‘ an die BVG hat sich Finanzsenator Ulrich Nußbaum (parteilos) ausgesprochen. Die gezahlten 250 Millionen Euro pro Jahr reichten nicht aus, um die BVG wirtschaftlich zu führen, sagte Nußbaum, der BVG-Aufsichtsratsvorsitzender ist.« Und einen Tag später berichtete der Tagesspiegel: »Der Vorschlag des Finanzsenators Ulrich Nußbaum, den Landeszuschuss für die Berliner Verkehrsbetriebe ‚deutlich zu erhöhen‘, stößt in den Regierungsfractionen teilweise auf Zustimmung. (...) ‚Das ist ein Fortschritt gegenüber der Politik, die der vorherige BVG-Aufsichtsratschef Thilo Sarrazin betrieben hat‘, sagte der SPD-Verkehrsexperte Christian Gaebler.« Gaebler ist heute Verkehrsstaatssekretär beim Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz.

Finanzsenator verweigert Unterschrift

Ähnlich ist der Wandel des Finanzsenators beim Nahverkehrsplan. Mit einer Pressemitteilung des Landes Berlin sei daran erinnert, dass Nußbaum noch vor drei Jahren die Inhalte des Nahverkehrsplans im Senat mittrug, die er nun seit 2011 bekämpft. Die Landespressestelle meldete am 10.11.2009: »Berlin entwickelt sein öffentliches Nahverkehrsnetz kontinuierlich weiter. Dazu wird der Nahverkehrsplan in Mehrjahresabständen durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung aktualisiert. Der aktuell gültige Nahverkehrsplan läuft Ende 2009 aus. Die Fortschreibung des Plans bis zum Jahr 2014 hat bereits begonnen. In seiner heutigen Sitzung hat der Senat dazu auf Vorlage von Stadtentwicklungssenatorin Ingeborg Junge-Reyer die

Eckpunkte zum Nahverkehrsplan 2010-2014 beschlossen. (...) Bewährte Vorgaben des alten Nahverkehrsplans sollen beibehalten werden. Dies betrifft etwa die hohen Erschließungsstandards (...).«

Das Land Berlin hat 2007 mit der BVG einen »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« geschlossen (siehe [SIGNAL 6/2007](#)). In diesem sind Rechte, Pflichten sowie deren Finanzierung geregelt. Die genauen Details der dort getroffenen Regelungen waren der Öffentlichkeit bisher jedoch nicht zugänglich (siehe [SIGNAL 2/2012](#)).

Seit Anfang dieses Jahres ist der Vertrag mit Anlagen auf einer privaten Internetseite verfügbar unter <http://personal.crocodoc.com/5SWQH5L>

Die Verkehrsverträge mit der S-Bahn sind beim Land Berlin einsehbar unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oepnv/s_bahn

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001032>.

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