

16. Wahlperiode

Antwort

auf die Große Anfrage der Fraktion der FDP

Tarifstreik bei der BVG?

Drs 16/1610

Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Technologie und Frauen
III B 3
Telefon 90 13 (9 13) 8350

Fraktion der FDP
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Große Anfrage Nr. 16/1610
über Tarifstreik bei der BVG?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Große Anfrage wie folgt:

1. Warum haben sich die Verhandlungen für den Verkehrsvertrag bis zum Dezember 2007 hingezogen, obwohl ein Abschluss schon vor der Sommerpause 2007 geplant war? Welche Rahmenbedingungen oder Inhalte des Verkehrsvertrages haben zu dieser Verzögerung geführt?

Zu 1.:

Änderungen im ursprünglichen Verhandlungszeitplan ergaben sich aus Verzögerungen bei der Beschlussfassung zum Nahverkehrsplan.

Nahverkehrsplan und Verkehrsvertrag stehen in unmittelbarem Zusammenhang. Der Nahverkehrsplan bildet mit Blick auf Leistungsumfang und Leistungsqualität die Basis des Verkehrsvertrages mit der BVG. Die Eckpunkte des Nahverkehrsplanes wurden am 29.06.2006 beschlossen, der Nahverkehrsplan selbst am 21.08.2007. Zudem hatte auch die Verabschiedung des Haushaltsplanes 2008/2009 im vergangenen Dezember 2007 Einfluss – mit ihr wurde erst die Grundlage zur Finanzierung der Leistung gesichert.

2. Wurden bereits im Rahmen der Verhandlungen zum Verkehrsvertrag Gespräche zwischen BVG und Verdi aufgenommen, um vor dem Abschluss des Verkehrsvertrages über eine neue Entgelttabelle zu verhandeln? Wenn nein, warum fand dies nicht statt, obwohl die Entgelttabelle bereits Ende September 2007 gekündigt wurde?

Zu 2.:

Die Gewerkschaft ver.di stand für erste Gespräche erst am 20. Dezember 2007 zur Verfügung, nachdem sich die gewerkschaftliche Tarifkommission positioniert hatte und die von dieser formulierten Forderungen dem Arbeitgeberverband mit Schreiben vom 12. Dezember 2007 mitgeteilt wurden.

3. Welche Vorkehrungen hat der Senat im Rahmen des Verkehrsvertrages getroffen, um im Falle eines Streiks Maßnahmen zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs treffen zu können?

Zu 3.:

Maßnahmen zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge im Falle eines Streiks sind im Rahmen des Verkehrsvertrages nicht direkt getroffen worden. Verantwortlich für das Ergreifen von Vorsorgemaßnahmen im Falle von streikbedingten Ausfällen ist das beauftragte Unternehmen, d.h. die BVG. Der Senat als Aufgabenträger des ÖPNV ist hierfür nicht verantwortlich. Aber für die BVG besteht durch die im Verkehrsvertrag vorgesehene Sanktionierung der Nichtleistung ein ökonomischer Anreiz, Ersatzverkehr auch im Falle eines Streiks zu organisieren.

Auch um die gebotene Tarifautonomie der Tarifparteien nicht zu unterlaufen, hat sich der Senat vertraglich keine weitergehenden Maßnahmen zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge im Streikfall ausbedungen.

4. Welche weiteren Maßnahmen hat der Senat bis Ende 2007 ergriffen, um rechtzeitig eine neue Entgelttabelle zu verhandeln und damit einem Streik ab Januar 2008 zu vermeiden?

Zu 4.:

Im dem bereits erwähnten Termin am 20. Dezember 2007 wurden mit ver.di konkrete Verhandlungstermine vereinbart, die sich jedoch in die Terminschiene der Tarifverhandlungen auf Bundesebene einfügen mussten und nach dem Ende der Friedenspflicht (31.12.2007) lagen.

5. Mit welchen konkreten Maßnahmen hat der Senat dafür Sorge getragen, dass die Verhältnismäßigkeit des Streiks gewahrt wurde?

Zu 5.:

Wie bereits dargestellt, hat der Senat das grundrechtlich geschützte Recht der Tarifautonomie anzuerkennen. Die Mitglieder des Senats haben immer dann Maßnahmen ergriffen, wenn sie im Rahmen dieser Beschränkung Handlungsmöglichkeiten sahen. So haben Senatsmitglieder vermittelnde Gespräche mit den Tarifparteien geführt und Abstimmungen mit der BVG getroffen, um Wege zu finden, damit der Streik möglichst geringe Auswirkungen auf die Fahrgäste aber auch auf Gewerbetreibende der U-Bahnhöfe hat. Diese Gespräche und Abstimmungen haben kontinuierlich während der Dauer des Streiks stattgefunden.

6. Was sind aus Sicht des Senates die Mindestanforderungen zur Sicherung der Daseinsvorsorge im öffentlichen Personennahverkehr?

Zu 6.:

Die Mindestanforderungen der Daseinsvorsorge sind im Nahverkehrsplan 2006 – 2009 dokumentiert.

Die zur Sicherung der Daseinsvorsorge erforderlichen Standards

- zur Erschließungswirkung des ÖPNV (Nähe zur Haltestelle)
- zum Bedienungsumfang (Häufigkeit)
- zur Verbindungswirkung (Reisezeit, Schnelligkeit)

- zur Qualität (Pünktlichkeit, Sauberkeit, etc.)
- zur Barrierefreiheit

sind im Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2006-2009 (Kapitel III.3 bis III.5) festgelegt. Diese Standards sind als Rahmenvorgaben definiert, so dass in begründeten Einzelfällen davon abgewichen werden kann. Mindestanforderungen für Ausnahmesituationen (z.B. Unwetterkatastrophe, Streik) sind nicht Gegenstand abstrakt genereller Planungen und damit auch nicht Gegenstand der Standards des Nahverkehrsplanes.

7. Welche Maßnahmen zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge im öffentlichen Personennahverkehr hat der Senat während des Streikes ergriffen?

Zu 7.:

Der Senat hat einmalig Ersatzverkehrsleistungen für die Verbindung Flughafen Tegel/Hauptbahnhof (Linie TXL) bei der Firma BEX bestellt. Vor dem Hintergrund des extrem kurzfristig angekündigten Streiks ist der Senat hier für die BVG „ingesprungen“, um die Verbindung zwischen Flughafen und Hauptbahnhof sicher zu stellen. Im Übrigen hat der Senat auch mit Blick auf die geforderte tarifvertragliche Neutralität keine weiteren Maßnahmen ergriffen (vgl. Antwort zu Frage 3).

8. Welche ÖPNV-Verbindungen wurden während des Streikes weiter betrieben? Warum wurde ausgerechnet der Betrieb dieser Linien sichergestellt?

Zu 8.:

Neben sämtlichen Regional- und S-Bahnlinien verkehrten während des Streiks 30 U-Bahn- und Straßenbahn-Ersatzlinien sowie Buslinien, die eine Minimalversorgung der Bevölkerung sicherstellten.

Bei der Festlegung des Notnetzes wurde eine Grundversorgung in den Stadtgebieten sichergestellt, die nicht von der S- und Regionalbahn bedient werden. Insbesondere diese Stadtteile sollten durch das Notnetz verkehrlich angebunden werden.

Folgende Prämissen wurden bei der Auswahl der Notlinien zugrunde gelegt:

- Möglichst direkte Zubringerverkehre zum S-Bahn-Netz (kurze Fahrzeiten)
- Heranziehung von (z.T. gekürzten) Linien des Tagesnetzes (gute Orientierung)
- Abdeckung der wesentlichsten Verkehrsströme (maximaler Nutzen)
- Sicherstellung einer stadtweiten Flächenerschließung mit Einzugsradien von max. 1.500 m (Minimierung der Zugangswege)

In Summe bediente die BVG ein Notnetz, das aus

- 5 U-Bahn-Ersatzlinien
 - 6 Straßenbahn-Ersatzlinien und
 - 19 Omnibuslinien
- bestand.

Diese Linien verkehrten an allen Tagen von 5 bis 23 Uhr im 30 Minuten-Takt oder häufiger:

U2	SEV Pankow < > Alexanderplatz
U5	SEV Hönow < > Wuhletal
U6	SEV Alt-Tegel < > Wedding
und	SEV Tempelhof < > Alt-Mariendorf
U7	SEV Rathaus Spandau < > Jungfernheide
und	SEV Yorckstraße < > Rudow
U9	SEV Osloer Straße < > Rathaus Steglitz
M1	SEV S+U Pankow < > Nordend
M4	SEV S+U Alexanderplatz < > Falkenberg
M6	SEV S Landsberger Allee < > Hellersdorf, Riesaer Straße
M17	SEV S Schöneweide < > S Friedrichsfelde Ost
50	SEV Franz. Buchholz, Guyotstraße < > S+U Pankow
62	SEV Wendenschloß < > S Mahlsdorf
M11	U Oskar-Helene-Heim < > S Schöneweide
M21	Rosenthal, Uhlandstraße < > S+U Wittenau
M29	S+U Zoologischer Garten < > U Hermannplatz
M37	Staaken, Hahneberg < > Spandau, Waldkrankenhaus
M44	Buckow-Süd, Stuthirtenweg < > S+U Hermannstraße
M45	U Ruhleben < > S+U Zoologischer Garten
M76	U Alt-Mariendorf < > S Lichtenrade
TXL	Flughafen Tegel < > S+U Hauptbahnhof
X69	Marzahn-West, Köthener Straße < > Alt-Müggelheim
X83	Königin-Luise-Straße/Clayallee < > Lankwitz Kirche
115	U Oskar-Helene-Heim < > U Fehrbelliner Platz
318	S Wannsee < > Wannsee, Wilhelmplatz
222	U Alt-Tegel < > Alt-Lübars
124/324	S Heiligensee < > Konradshöhe, Falkenplatz
134	Kaserne Hottengrund < > S+U Rathaus Spandau
136	S+U Rathaus Spandau < > Hakenfelde, Werderstraße
255	S+U Pankow < > Weißensee, Schwarzelfenweg
256	S Hohenschönhausen < > S+U Lichtenberg / Siegfriedstraße
285	S+U Rathaus Steglitz < > Dahlem, Am Waldfriedhof

9. Welche Buslinienstrecken konnten aufgrund des Streiks der Werkstätten vom 21. April 2008 an nicht oder nur teilweise bedient werden? Warum wurden insbesondere diese Buslinienstrecken nicht bedient?

Zu 9.:

Der durch den Streik in den Werkstätten entstandene Wagenmangel führte nicht zum Ausfall kompletter Linien, sondern war im Wesentlichen über das gesamte Tagesnetz verteilt.

10. Welche Erkenntnisse hat der Senat hieraus gezogen und wie werden diese bei der Überarbeitung des Nahverkehrsplanes berücksichtigt?

Zu 10.:

Aus der Nichtbedienung verschiedener Buslinien in Folge eines Streiks im Bereich der Werkstätten lassen sich keine generell abstrakten Anforderungen an die Weiterentwicklung des Angebotes im Berliner ÖPNV ableiten, die bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zu berücksichtigen wären.

11. Warum wurden die Tarifverhandlungen am 02. Mai 2008 mit einem Ergebnis beendet, dass 2 Millionen Euro höher war, als das letzte zuvor vom Senat in der Presse genannte Angebot?

Zu 11.:

Klarstellend weist der Senat darauf hin, dass er nicht Tarifpartei ist. Der Kommunale Arbeitgeberverband hat gemeinsam mit der BVG den Tarifabschluss in der Höhe herbeigeführt, da ein weiteres „Aufeinanderzugehen“ von beiden Tarifparteien als ausgeschlossen angesehen wurde.

12. Welche Tarifeinnahmen hat die BVG im ersten Halbjahr 2008 differenziert nach den einzelnen VBB-Tarifpositionen erzielt? Wie hoch waren die Einnahmen im vergleichbaren Zeitraum in den Jahren 2007 und 2006?

Zu 12.:

Die Einnahmeergebnisse (ohne Semestertickets und sonstige Tarifpositionen) für den Juni 2008 liegen noch nicht vor, daher der Vergleich von Januar bis Mai:

in Mio. EUR brutto	Jan.-Mai		
	2006	2007	2008
Einzelfahrschein	60,25	56,81	54,32
Tageskarte	13,27	12,94	11,25
7-Tageskarte	3,26	3,19	3,16
Monatskarte	68,35	66,84	59,43
Jahreskarte	10,71	10,74	10,42
Abonnement	29,79	34,47	41,03
Firmenticket	11,74	11,24	11,20
Summe	197,36	196,22	190,81

Der Senat gibt zu bedenken, dass für eine gesamtheitliche Betrachtung des ÖPNV-Marktes Berlin die Einnahmen der S-Bahn sowie der DB Regio für diesen Zeitraum als Vergleich herangezogen werden sollten, da die gesamten Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf die Grundlage der Einnahmeverteilung der Verkehrsunternehmen untereinander bilden.

13. In welchem Umfang hat es eine Kürzung der Ausgleichszahlung an die BVG für die nicht erbrachten vertraglich vereinbarten Leistungen gegeben?

Zu 13.:

Eine Kürzung der Ausgleichsleistungen hat es bislang nicht gegeben. Hinsichtlich der in dem Verkehrsvertrag geregelten Verkehrsleistung erfolgt die Berücksichtigung von

Qualitäts- und Leistungsmängeln jahresnachträglich mit der Schlussrechnung für das Kalenderjahr 2008. Diese Schlussrechnung ist Ende des ersten Quartals 2009 zu erwarten. Hinsichtlich der Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr ist eine Kürzung gegenüber dem Unternehmen ebenfalls angekündigt worden. Die Zahlung erfolgt ratierlich. Die Kürzungen werden spätestens mit der Schlussrate erfolgen.

14. Welche Einsparungen bzw. Mehrausgaben gab es seitens der BVG während des Streikes? Es wird um die Darstellung des Umfangs gebeten.

Zu 14.:

Die voraussichtlichen Ergebnisauswirkungen des Streiks betragen nach derzeitiger Schätzung rd. +6 Mio. EUR.

Den Einsparungen bei Personal und Energie (Diesel, Strom) stehen im Wesentlichen geringere Verkehrserträge (Fahrgelderträge, Ersatz für Einnahmeausfälle) sowie ein reduziertes Bestellerentgelt gegenüber.

15. Welche Zahlungsminderungen oder Schadensersatzansprüche konnten ÖPNV-Nutzer gegenüber der BVG geltend machen und in welchem Umfang ist dies erfolgt?

Zu 15.:

Eine Schadensersatzpflicht ist laut § 15 Beförderungsbedingungen des gemeinsamen Tarifs der im VBB zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen ausgeschlossen, zumal die Beförderungsleistung durch die übrigen nicht bestreikten VBB-Verkehrsmittel erbracht werden konnte und kein Anspruch auf die Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels besteht.

Für den Fall, dass Kunden ihre Zeitkarte (Monatskarte, Wertmarke des Abonnements oder den monatlichen Abschnitt der Jahreskarte) bedingt durch den Streik mit bei der BVG nicht nutzen konnten, besteht laut § 10 Absatz 4 der Beförderungsbedingungen des gemeinsamen Tarifs der im VBB zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, eine Erstattung für künftig nicht mögliche Nutzung vorzunehmen. Eine rückwirkende Erstattung, das heißt für zurückliegende Tage, kann laut VBB-Tarif nicht vorgenommen werden.

Insgesamt wurden zum Stichtag 30.06.2008 1.064 Erstattungen für unbenutzte bzw. nur teilweise benutzte Zeitkarten mit einem Gesamtvolumen von rd. 33.000 EUR vorgenommen.

16. Welche Fahrgastzahlen wurden im 1. Halbjahr 2008 für die BVG erhoben (bitte Darstellung pro Monat)? Wie sehen hierzu die Vergleichszahlen aus dem Jahr 2007 und 2006 aus?

Zu 16.:

Verkehrsmittel ¹ Betriebszweigbeförderungsfälle in Mio.	2006 ²⁺³	2007 ²⁺³	1. HJ 2008 ²⁺³
U-Bahn	466,4	473,1	200,6
Straßenbahn	173,5	167,3	72,0
Omnibus	403,8	386,6	160,6

¹) Bei der BVG existiert kein Betriebszweig "Fähre". Die Fährlinien sind immer Bestandteil des Betriebszweigs Omnibus gewesen. Deshalb können keine BBF "Fähre" ausgewiesen werden.

²) Summenbildung wegen Übersteigerbeziehung nicht möglich

³) Da das Verfahren zur Hochrechnung der Fahrgastzahlen auf Basis der Fahrausweisverkäufe noch nicht zur Verfügung steht wurden zur Ermittlung qualifizierte Fahrgastzählungen herangezogen und hochgerechnet

17. Zu welchem Ergebnis kommt die Auswertung der Kundenzufriedenheit bei der BVG für die ersten 6 Monate diesen Jahres? Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat hieraus?

Zu 17.:

Die vertraglich vereinbarte Messung der Kundenzufriedenheit gem. Anlage 7.2 des Verkehrsvertrages im Mai/Juni eines jeden Jahres ist erfolgt. Der Datensatz wird derzeit durch den Auftragnehmer der BVG aufbereitet und anschließend den BVG zur Auswertung übergeben. Zur Entwicklung der im Verkehrsvertrag festgelegten Faktoren der Kundenzufriedenheit kann dadurch momentan keine Aussage getroffen werden. Schlussfolgerungen des Senats sind insofern derzeit auch noch nicht möglich.

Der Senat weist aber auf repräsentative Bevölkerungsbefragungen des Marktforschungsinstitutes Forsa hin, diese zeigen, dass der Streik durch die Berliner Bevölkerung weitgehend losgelöst von der Leistung der BVG gesehen wurde und daher keine signifikante Auswirkung auf die Kundenzufriedenheit hatte.

18. Wie wird der vereinbarte Tarifabschluss von 28,3 Millionen Euro für die Jahre 2008 und 2009 sowie 17,3 Millionen Euro für die folgenden Jahre finanziert werden?

19. Welchen Spielraum hat die BVG, die durch den Tarifabschluss hinzukommenden Mehrausgaben im Rahmen von betriebsinternen Optimierungsmaßnahmen aus dem „laufendem Geschäft“ heraus zu bezahlen? Welche Managementstrategien sollen hier umgesetzt werden?

20. Welche Möglichkeiten verbleiben, wenn der Tarifabschluss nicht aus dem „laufendem Geschäft“ gegenfinanziert werden kann?

Zu 18.-20.:

Ein Teil der o. g. Kostensteigerungen werden durch die Wirkung der im Verkehrsvertrag vereinbarten Preisgleitklausel kompensiert. Neben Anstrengungen die Kostenpositionen auf der Aufwandsseite zu reduzieren, werden Ertragssteigerungen insbesondere durch Fahrgeldertragssteigerungen, vornehmlich über die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste möglich sein.

21. Bestehen bereits Überlegungen zur Kompensation des Tarifabschlusses durch Fahrpreiserhöhungen? Wurden hierzu schon Verhandlungen mit dem VBB aufgenommen? Ab wann sollen diese Fahrpreiserhöhungen gelten?

Zu 21.:

Derzeit befinden sich die im VBB zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen in Verhandlungen. Aus dem derzeitigen Verhandlungsstand lassen sich noch keine Rückschlüsse auf eine künftige Änderung der Tarifgestaltung ziehen.

22. Welche Sanierungsziele für die BVG verfolgt der Senat für die Dauer des Verkehrsvertrages?

Zu 22.:

Zentrale Ziele der BVG sind die Fortsetzung ihrer Anstrengungen zur Kostensenkung und Einnahmesteigerung mit dem Ergebnis einer Begrenzung des Anstiegs ihrer Verschuldung. Die erforderliche Einnahmesteigerung korrespondiert mit dem Ziel des Senats, den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr weiterhin zu erhöhen. In diesem Zusammenhang ist die BVG bestrebt, die Anzahl ihrer Fahrgäste weiter zu steigern und die Beförderungsentgelte der Höhe und der Struktur nach zweckmäßig und angemessen weiter zu entwickeln, um auf diesem Weg ihre Einnahmesituation weiter zu verbessern. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die BVG Kostensteigerungen nicht vollständig durch Rationalisierungs- und andere Kostensenkungsmaßnahmen auffangen können. Eine ständige Überprüfung des Beförderungsangebots zur Steigerung der Attraktivität ist eine der zur Erreichung dieses Ziels kontinuierlich verfolgten Maßnahmen.

23. Welche Maßnahmen zur nachhaltigen Sanierung und Reduzierung der Altschulden sollen in den nächsten Jahren ergriffen werden?

Zu 23.:

Der Verkehrsvertrag bietet der BVG eine auskömmliche, nachhaltige Finanzierung für die Verkehrs- und Infrastrukturleistungen. Separat betrachtet würde auf dieser Grundlage das Ziel einer „operativen“ schwarzen Null erreichbar sein. Die Verschuldung steigt planerisch in den nächsten Jahren, da die Altlasten (Zinsen für die Altschulden und der Sicherheitsbetrag für Altbeschäftigte) nicht durch die Einnahmen gedeckt werden können und folglich durch das Unternehmen mit finanziert werden müssen. Zum 01.01.2008 beträgt diese Summe aus Zinsen und Sicherheitsbetrag ca. 140 Mio. EUR. Der Sicherheitsbetrag wird jedoch langfristig durch das stetige, altersbedingte Ausscheiden der Altbeschäftigten abgebaut, so dass ein Entlastungseffekt eintritt. Neben Anstrengungen die Kostenpositionen auf der Aufwandsseite zu reduzieren, werden Ertragssteigerungen insbesondere durch Fahrgeldertragssteigerungen, vornehmlich über die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste möglich sein. Darüber hinaus wird die Generierung maßgeblicher Ergebnisverbesserungen aufgrund der in den vergangenen Jahren bereits erreichten Sanierungsfortschritte schwierig sein.

24. In welchem Umfang wurden Erlöse aus dem Verkauf von Beteiligungen zur Sanierung der BVG innerhalb des letzten Jahres eingesetzt? Welche weiteren Verkäufe sind hier geplant?

Zu 24.:

Die Erlöse aus den Beteiligungsverkäufen wurden im vollen Umfang zur Reduzierung von Kreditverbindlichkeiten eingesetzt. Weitere Beteiligungsverkäufe sind gegenwärtig nicht geplant.

25. Welche Beteiligungen der BVG an anderen Unternehmen bestehen zum Stichtag 30. Juni 2008?

Zu 25.:

Zum Stichtag 30. Juni 2008 bestanden folgende 100% Beteiligungen der BVG

- BT Berlin Transport GmbH,
- BVG Beteiligungsholding GmbH & Co. KG,
- BVG Beteiligungsholding Verwaltungsgesellschaft mbH,
- IOB Internationale Omnibusbahnhof-Betreibergesellschaft mbH,
- URBANIS GmbH,
- NESKom Projektierungsgesellschaft Nahverkehrs-, Elektro-, Service- und Kommunikationstechnik GmbH,

sowie folgende Minderheitsbeteiligungen mit unterschiedlichen Beteiligungsquoten

- Bus-Verkehr-Berlin KG Omnibus-Betriebs- und Verwaltungsgesellschaft mbH & Co.,
- VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH (VCDB),
- VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG,
- Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen (BEKA) mbH,
- BEKA ebusiness GmbH,
- IFB Institut für Bahntechnik GmbH,
- Partner für Berlin Holding Gesellschaft für Hauptstadt-Marketing mbH.

26. Wie hoch ist der Anteil des Geschäftes, den die BVG außerhalb ihrer Tätigkeit im Rahmen des Verkehrsvertrages für das Land Berlin erbringt? Welchen Umsatz hat die BVG hier im Jahr 2007 und für das erste Halbjahr 2008 erzielen können?

Zu 26.:

Außerhalb des Verkehrsvertrages konnte im Jahr 2007 ein Umsatz in Höhe von rd. 24 Mio. EUR erzielt werden; im 1. Halbjahr 2008 betrug dieser 11 Mio. EUR

27. Ist der Senat der Auffassung, dass die Zukunftsfähigkeit der BVG durch den Verkehrsvertrag, den Tarifabschluss sowie aller weiteren im Jahre 2007/08 getroffenen Entscheidungen sicher gestellt ist? Welche Optimierungsmaßnahmen sollen aus Sicht des Senats in den nächsten Jahren durchgeführt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der BVG nach Ablauf des Verkehrsvertrages sicher zustellen?

Zu 27.:

Der Verkehrsvertrag der BVG enthält eine Regelung zur turnusmäßigen Überprüfung der Einnahmesituation der BVG sowie darauf basierend eine Revision bestimmter Vertraginhalte. Die Höhe der jährlichen Zuschüsse ist im Haushaltsplan 2008/2009 und der Finanzplanung für das Land Berlin ausgewiesen. Der Senat geht zum ge-

genwärtigen Zeitpunkt davon aus, dass bei einer planmäßigen Entwicklung der Einnahmen der BVG aus Fahrgeldern unter Berücksichtigung angemessener Tarifmaßnahmen in den Folgejahren die Höhe der Zuschüsse auskömmlich ist.

Berlin, den 26.09.2008

Harald W o l f

.....
Senator für Wirtschaft,
Technologie und Frauen