

**1828 A**

An den

Vorsitzenden des Hauptausschusses

über

die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

### **Fragen zur 1. Revision des BVG-Verkehrsvertrages**

67. Sitzung des Hauptausschusses am 13. November 2024

Bericht SenMVKU - IV C Koord - vom 26. Juni 2024, rote Nr. 1828

Kapitel 0730 --

Titel 540 45 - Leistungen des innerstädtischen ÖPNV -

Ansatz 2024:	796.192.000,00 €
Ansatz 2025 :	845.126.000,00 €
Ist 2024:	779.102.000,00 €
Verfügungsbeschränkungen:	100.000.000,00 €
Aktuelles Ist (Stand 25.02.2025):	116.552.146,01 €
Gesamtausgaben:	€

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„Die Fraktion Die Linke hat folgende Fragen m.d.B. um schriftliche Beantwortung bis zum 31.03.2025 eingereicht:

1. Welche Revisionsthemen wurden entsprechend § 60 Abs. 2 des Verkehrsvertrags senatsseitig gegenüber der BVG benannt?
2. Welche Reduzierungen oder Erweiterungen des Angebots der BVG im Vergleich zum NVP 2019-2023 und zum bestehenden Verkehrsvertrag beabsichtigt der Senat?
3. Ist die Absicherung des Muva-Aufzugersatzes vorgesehen?
4. Ist die Beibehaltung des zusätzlichen Sicherheitspersonals vorgesehen?
5. Ist die Taktverdichtung auf der U5 vorgesehen?
6. Ist die Ausweitung der Bestellung neuer U-Bahnen vorgesehen?
7. Ist die Umsetzung weiterer bei Abschluss des Verkehrsvertrages in die Revision vertragter Themen vorgesehen?

8. Beabsichtigt der Senat Änderungen hinsichtlich der Umstellung des Busverkehrsverkehrs auf fossilfreie Antriebe?
9. Ist der Senat auch der Ansicht, dass die Verhandlungen um den TV-N Entgelttarifvertrag zu einer spürbaren Verbesserung führen müssen, um Personal zu halten und konkurrenzfähig zu bleiben?
10. Welche möglichen Einsparpotentiale im Verkehrsvertrag bewertet der Senat als nicht kapazitätsrelevant? Was sind Haupt- und was sind Ergänzungsleistungen?“

### Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

Zu Frage 1.:

Die nachstehenden Revisionsthemen wurden gegenüber der BVG benannt:

- Anpassung der Leistungspflichten und der Zuschussregelungen (insbesondere §§ 9 Abs. 1, 45, 46)
- Änderung der Ressourcenplanung (§ 17 und Anlage 12) in Bezug auf den Zeitpunkt und das Format sowie auf die Verzahnung der Ressourcenplanung mit der Investitions-, Wirtschafts- und mittelfristigen Finanzplanung der BVG
- Inhaltliche und organisatorische Verzahnung von Vorhabenplanung, Ressourcenplanung und Quartalsgesprächen (vgl. insb. § 17 und 38)
- Überprüfung der vertraglichen Umweltanforderungen (§ 23 i.V.m. Anlage 1 Teil 7 und Anlage 9)
- Dekarbonisierung des Busverkehrs (§§ 24, 36 und 53 i.V.m. 8 und 13) [Harmonisierung der Fahrzeugbeschaffung mit verbindlicher Erstellung der notwendigen Infrastruktur (Betriebshöfe, Werkstätten, Ladeinfrastruktur); Ausrichtung verbindlicher Zeitpläne auf Ausmusterung der Dieselbusse]
- Leistungs- und Ausgleichspflichten im Bereich „Sicherheit“ (u.a. §§ 29 und 49 i.V.m. Anlagen 1.3 und 8) (Spezifizierung und Bestellbarmachung von Leistungen im Kontext Sicherheit durch den ÖPNV-Aufgabenträger, inkl. entsprechender Vergütungsregularien)
- Sicherung der Werthaltigkeit (Inflationsanpassung) der Ersatzinvestitionen, die mit vertraglichen Ausgleichszahlungen finanziert werden (insb. §§ 33 Abs. 1 i.V.m. §§ 30 und 31)
- Erweiterung der Regelungen zur Stilllegung von Infrastruktur auf betriebliche Infrastruktur (§ 37 i.V.m. Anlage 8)
- Verbesserte Identifizierung von Ersatz- und Instandhaltungsbedarfen an der Infrastruktur (u.a. § 42 und 43 i.V.m. Anlage 8) [Weiterentwicklung/Aufwertung der Funktion des BVG-Infrastruktur-Monitoring-Systems (BIMS) mit dem Ziel, Langsamfahrstellen und Kapazitätsverringern zu vermeiden]
- Umgang mit Leistungsstörungen (§ 43) und das System zur Anpassung des Ausgleichsanspruchs bei Nicht- und Schlechtleistungen (Abschnitt 5 i.V.m. Anlage 8)
- Anpassung der Wirtschaftlichkeitskennziffern (§ 47 Abs. 2 VV; Anlage 8 Teil 2.2.2.1. und Teil 2.2.2.2.)
- Beschleunigung vertraglicher Prozesse
- Etablierung einer vertraglichen Rückfallposition zur zukünftigen Vermeidung von Ausfällen, Minderleistungen und Schlechtleistungen (z.B. Rahmenvertrag für Personalgestellung, inklusive Vergütungsfolgen)

- Ausgleichssystematik im Schüler- und Ausbildungsverkehr sowie zum Landesbeschäftigtenticket.

Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage, die auch absehbar in den kommenden Jahren den finanziellen Handlungsspielraum in allen Politikfeldern einschränken wird, sind zudem grundsätzliche Themenkomplexe benannt worden, welche durch eine umfassende Wirtschaftlichkeitsanalyse in Bezug auf den Zuschussbedarf vorbereitet werden müssen:

- effiziente Leistungserbringung durch die BVG,
- szenarische Optimierung von Nutzen und Kosten,
- Konsequenzen für den NVP 2024-2028,
- Priorisierung bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Zu Frage 2:

Hierzu können derzeit noch keine Aussagen getroffen werden. Grundsätzlich sollen sich verkehrsvertragliche Pflichten jedoch nur auf solche gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen beziehen, die zum Kernbereich des ÖPNV gehören und in den Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 1370/2007 fallen. Darüber hinausgehende Leistungen sollen gesondert vereinbart werden.

Zu Frage 3.

Bereits aufgrund gesetzlicher Vorgaben wird die Alternative Barrierefreie Beförderung abzusichern sein. Aus Kostengründen wird das Konzept aber voraussichtlich noch angepasst werden.

Zu Frage 4:

Grundsätzlich gilt das mit dem Vertrag vereinbarte Niveau des eingesetzten Sicherheitspersonals fort. Eine Ausweitung ist im Lichte der haushalterischen Möglichkeiten zu erörtern.

Zu Frage 5:

Der Zulauf neuer Fahrzeuge wird eine Taktverdichtung grundsätzlich ermöglichen. Details sind den Abstimmungen vorbehalten.

Zu Frage 6:

Die im Verkehrsvertrag vereinbarte Anzahl von U-Bahnen sind ausreichend für die Umsetzung des U-Bahn-Angebotskonzepts nach Kapitel V.4. des Nahverkehrsplans 2019-2023 des Landes Berlin. Damit einher geht ein Anstieg des Wagenparks um ca. 30 Prozent und eine entsprechende Kapazitätsausweitung im U-Bahn-Verkehr.

Zu Frage 7:

Die Umsetzung vertagter Themen ist im Lichte der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu erörtern.

Zu Frage 8.

Angesichts der verzögerten Fertigstellung der für einen dekarbonisierten Busverkehr erforderlichen Infrastruktur (Betriebshöfe, Werkstätten, Ladeinfrastruktur) wird die Fahrzeugbeschaffung anzupassen sein. Vorhandene Dieselsebusse werden länger eingesetzt werden.

Zu Frage 9:

Die Vergütung ist ein Baustein, um Personal im Unternehmen zu halten und zu gewinnen. Arbeitsklima und Entwicklungsmöglichkeiten sind ebenfalls wichtige Faktoren. Das Thema ist ganzheitlich zu sehen und im Leitungsbereich der BVG präsent.

Zu Frage 10.

Die Hauptleistungen des Verkehrsvertrages bestimmen sich nach dem Kriterium der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Anwendungsbereich der VO (EG) 1370/2007 für öffentliche Personenverkehrsdienste und umfassen den Betrieb von U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre. Dienste, die nicht unter den Anwendungsbereich fallen, sind z. B. die Planung, der Bau und der Betrieb von Seilbahndiensten sowie von Mobilitätshubs. Diese müssen gesondert bzw. ergänzend vereinbart werden. Einsparpotentiale, die nicht kapazitätsrelevant sind, können erst auf Basis einer vollständig transparenten Kostendarstellung und -bewertung benannt werden. Diese ist aktuell noch nicht abgeschlossen.

In Vertretung

Johannes Wieczorek

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt