

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)

vom 10. Dezember 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Dezember 2014) und **Antwort**

Sparen bis es kracht bei BVG und S-Bahn? Kurzfristdenken beim Senat ohne Rücksicht auf die Zukunft.

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

1. Auf welcher Grundlage werden die Zuschüsse für BVG und S-Bahn berechnet? Ist in den nächsten Jahren eine Veränderung der Zuschüsse vorgesehen? Wenn ja, wie fällt diese aus und in welcher Höhe? Wenn nein oder bei Senkung: Warum nicht und wie ist dies mit der Mehrbeanspruchung durch Bevölkerungszuwachs vereinbar?

Zu 1.: Auf Basis des Senatsbeschlusses vom 27.11.2007 wurde ein Verkehrsvertrag (VV) zwischen dem Land Berlin – vertreten durch die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – und der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) - AöR - für den Zeitraum vom 01.01.2008 bis zum 31.08.2020 abgeschlossen. In diesem Vertrag wurden die Leistungspflichten der BVG (Qualität und Quantität des Angebotes, Erhalt Infrastruktur) sowie die Ausgleichszahlungen des Landes fixiert. Die Bestellung und Finanzierung der Leistungen der S-Bahn Berlin GmbH (S-Bahn) erfolgen auf der Grundlage des zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg und der S-Bahn Berlin GmbH VV über die Bedienung der Strecken im S-Bahnverkehr der Region Berlin/Brandenburg vom 27.08.2004 in der Fassung des Änderungsvertrages vom 11.10.2010. Veränderungen der Zuschüsse werden auf Basis der in diesen VV festgelegten Regularien vorgenommen (BVG: Preisgleitung Revision, Mehrleistungen im Rahmen der wachsenden Stadt; S-Bahn: jährliche Dynamisierung 1,5 %, ggf. Ausgleich der steigenden Energiekosten). Senkungen der Zuschüsse sind nicht vorgesehen. Kürzungen der Zahlungen erfolgen lediglich bei Leistungsmängeln bzw. - ausfällen.

2.a) Aus welchen Gründen kam es zu einer Verschuldung der BVG?

b) Ist es geplant, die Altschulden der BVG direkt durch das Land Berlin zu übernehmen, damit die für Zins und Tilgung benötigten Mittel für die Aufgaben der BVG verwendet werden können?

Wenn ja, zu wann ist dies geplant?

Wenn nein, warum nicht?

c) In welcher Höhe zahlt die BVG 2014 Zinsen und Tilgung? Wie hoch würde die Differenz ausfallen, wenn das Land Berlin Zinsen und Tilgung für die Schulden unter Berücksichtigung der aktuellen Finanzmarktlage direkt übernehme?

Zu 2.a): Für die Vergangenheit ist darzustellen, dass die Erlöse aus den Fahrgeldeinnahmen und die Zuschüsse des Landes Berlin nicht die zur Erbringung der Verkehrsleistungen notwendigen Ausgaben gedeckt haben. Die aktuellen und geplanten positiven Jahresergebnisse sind zum Aufbau des Eigenkapitals und zur Stärkung der BVG in dem Unternehmen zu belassen, um die zukünftigen Aufgaben im Bereich der Investitionen und durch die wachsende Stadt zu bewältigen.

Zu 2.b): Es ist nicht geplant, die Altschulden der BVG direkt durch das Land Berlin zu übernehmen.

Zu 2.c): Die BVG leistet im Jahr 2014 voraussichtlich Zinszahlungen in Höhe von 23,4 Mio. EUR. Die Tilgungen für langfristige Darlehen betragen 99,6 Mio. EUR im Jahr 2014. Eine Übernahme der Schulden wird durch die Verpflichtung zur Einhaltung der Schuldenbremse nicht betrachtet. Für die hypothetische Annahme, dass die Schulden der BVG durch das Land Berlin übernommen würden, wären die Zahlungen für Zinsen und Tilgung in gleicher Höhe zu leisten, da sich nur durch die Übernahme der Schulden die Prämissen der Kreditverbindlichkeiten nicht ändern.

3.a) Ist es geplant, die BVG mit ausreichend Mitteln zu bezuschussen, um das in der Kleinen Anfrage 17/11612 vom 22.02.2013 genannte jährliche Defizit von 50 bis 60 Millionen ausgleichen zu können?

Wenn ja, zu wann wird dies umgesetzt?

Wenn nein, warum nicht?

b) Wer kann bei der Nichtumsetzung für die dadurch ggf. entstehenden finanziellen Schäden direkt verantwortlich gemacht werden?

Zu 3.a) und b): Dem Abgeordnetenhaus von Berlin wird kontinuierlich jährlich über die Erfüllung des VV mit der BVG sowie die Entwicklung des landeseigenen Unternehmens BVG berichtet. Die letzte Berichterstattung erfolgte am 12.11.2014 (rote Nr. 601 J) mit Bericht über die Leistungen des innerstädtischen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vom 17.09.2014.

Die im oben bezeichneten Bericht dargestellte Unternehmensentwicklung bezog sich auf das Jahr 2013. Es war das erklärte Ziel der BVG, ab dem Jahr 2016 ein positives Ergebnis zu erreichen. Nach Angaben der BVG ist dieses Ziel jedoch bereits im laufenden Wirtschaftsjahr 2014 erreicht worden. Die Öffentlichkeit wird regelmäßig über die Entwicklung des gesamten ÖPNV auf Basis zusammenfassender Berichte informiert (BVG-Verkehre sowie S-Bahn- und Regionalverkehre.

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oePNV/qualitaet/).

4.a) Wie verträgt sich die defizitäre Finanzierung des ÖPNV im Land Berlin mit den ausufernden Ausgaben für die BAB 100 im Bauabschnitt 16 und 17?

b) Können hier bereitgestellte Mittel umgeschichtet werden? Wenn ja, welche und in welcher Höhe?

Zu 4.a) und b): Die Finanzierung der Bauleistungen des Neubaus des 16. Bauabschnitts der Bundesautobahn A 100 vom Autobahndreieck Neukölln bis zur Anschlussstelle Am Treptower Park und die Vorleistungen für den 17. Bauabschnitt am S-Bahnhof Ostkreuz erfolgt ausschließlich aus dem Bundeshaushalt. Die Veranschlagung erfolgt im Straßenbauplan 2014 des Bundes unter Neubau Bundesautobahn mit den laufenden Nummern 50 und 51. Eine Umschichtung der hier bereitgestellten Mittel ist nicht möglich.

Berlin, den 23. Dezember 2014

In Vertretung

Klaus Feiler
Senatsverwaltung für Finanzen

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Dez. 2014)