

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Klaus-Peter von Lüdeke (FDP)

vom 27. Juni 2006 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Juli 2006) und **Antwort**

Steigende Treibstoffpreise - sinkende ÖPNV-Angebote? (2)

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

Die Fragen beziehen sich überwiegend auf betriebliche Angelegenheiten der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) – Anstalt des öffentlichen Rechts – und können nicht ausschließlich in eigener Zuständigkeit des Senats beantwortet werden, so dass den Antworten zu den Fragen 1 - 5 im Wesentlichen die Stellungnahmen der BVG zugrunde liegen.

1. Worauf gründet sich die in der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage Nr. 15/13508 vom 16.05.2006 über „Steigende Treibstoffpreise - sinkende ÖPNV-Angebote?“ enthaltene Aussage, derzufolge „davon auszugehen ist, dass die BVG als Großabnehmer günstigere Bezugspreise für Dieselkraftstoff erhält als kleinere Abnehmer“ (Frage 4)?

Zu 1.: Aufgrund der von der BVG benötigten Mengen (ca. 850.000 l je Woche) und damit der Möglichkeiten der Belieferung mit kompletten Tanklastzügen sind Vorteile gegenüber Kleinverbrauchern möglich und werden auch entsprechend genutzt. Eine Überprüfung der Lieferintervalle (täglich, wöchentlich, jährlich) hat ergeben, dass die von der BVG praktizierte wöchentliche Marktabfrage und Beschaffung die günstigste Preisvariante ergibt.

2. Beruht diese Aussage auf eigener Marktbeobachtung und wird durch sie die Existenz von KMU im Verkehrswesen mangels Wirtschaftlichkeit in Frage gestellt? Kaufen Monopolbetriebe günstiger ein, so dass auf marktwirtschaftlichen Wettbewerb verzichtet werden kann?

Zu 2.: Nach Mitteilung der BVG beruht diese Aussage auf Marktbeobachtungen bzw. auf Aussagen der diversen Lieferanten für Dieselkraftstoff. Auf einen Wettbewerb wird bei der Beschaffung nicht verzichtet, sondern dieser findet wöchentlich unter den im europaweiten Verfahren ermittelten Lieferanten statt.

3. Zahlt die BVG bei Treibstoffen Marktpreise (inkl. Steuern, bitte nähere Angaben)? Wo deckt die BVG ihren Treibstoffbedarf und inwieweit kommen ihr Einkaufsvorteile zugute, die anderen Verkehrsunternehmen nicht zugänglich sind?

Zu 3.: Die Kosten der Diesellieferungen sind an die allgemeine Entwicklung der Preise geknüpft (siehe Antwort zu Frage 2) und entsprechen unter Berücksichtigung der Aussage unter Frage 1 weitestgehend den allgemeinen Marktpreisen. Zusätzlich zu den Preisen für Diesel entstehen Kosten für EBV (Erdölbevorratungsabgabe nach §18 ErdölBevG) von zz. 0,39 ct/l und die Mineralölsteuer.

Der Bedarf wird bei den am Wettbewerb teilnehmenden Anbietern gedeckt und variiert je nach Angebotspreis. Zu den möglichen Einkaufsvorteilen der BVG gegenüber anderen Verkehrsunternehmen wird auf die Antwort zu Frage 1. verwiesen.

4. Inwieweit teilt der Senat die Auffassung, dass die Entwicklung der Energiepreise der Nahverkehrsmittel in Relation u. a. zum jeweiligen Energieeinsatz, zur Beförderungsleistung, zum Umsatz und zum Anlagevermögen gesehen werden muss?

Zu 4.: Preiserhöhungen bei Energie sind in jedem Fall Bestandteil der variablen Betriebskosten. Ein Bezug zu weiteren Aufwands- und Ertragsfaktoren wie Verkehrsleistung, Umsatz oder Anlagevermögen ist herstellbar, muss aber immer im Kontext der gesamten Wertschöpfung betrachtet werden. Ein solcher Bezug gewährt – isoliert gesehen - jedoch keine Aussage hinsichtlich der Produktivität eines Verkehrsträgers.

Es ist jedoch zur Vermeidung negativer betriebswirtschaftlicher Auswirkungen unumgänglich, dass jede Kostensteigerung durch Umsatzerhöhung und/oder Kostensenkung an anderer Stelle und/oder durch Mengenreduzierung beim Ressourceneinsatz kompensiert werden muss.

5. Wie stellt sich demnach für die BVG bei U-Bahn, Tram und Bus die Entwicklung von Energieeinsatz, -effizienz und -kosten dar und wie ist dies betriebswirtschaftlich zu bewerten?

Zu 5.: Bei schwach ausgelasteten Strecken ist der Bus trotz höherer spezifischer Energiekosten allein durch den technologisch bedingten Behängungsgrad kostengünstiger gegenüber U-Bahn und Tram. Auf Strecken mit höherer Beförderungsnachfrage sind dagegen hinsichtlich des Energieverbrauches U-Bahn und Tram wirtschaftlicher. Die BVG versucht deshalb permanent, unter Beachtung des Nahverkehrsplanes den jeweils wirtschaftlichsten Verkehrsträger einzusetzen.

Die aktuellen Aufwendungen für Energie (Diesel bzw. Elektroenergie) je gefahrenen Wagenkilometer betragen:

- Bus: 0,42 EUR (inkl. Schienenersatzverkehr sowie Ein- u. Aussetzfahrten)
- Tram: 0,33 EUR (bzw. 0,45 EUR je Zugkilometer)
- U-Bahn: 0,20 EUR (bzw. 1,18 EUR je Zugkilometer).

Bei steigenden Energiekosten je Einheit werden sich auch die Energiekosten je Kilometer erhöhen. Bei gleich bleibenden sonstigen Aufwendungen erhöht sich damit der Anteil der Energiekosten am Gesamtaufwand. Eine betriebswirtschaftliche Bewertung ist deshalb auf die Nutzung von Möglichkeiten zur Reduzierung des spezifischen Energieverbrauchs ausgerichtet.

Die BVG konzentriert ihre Anstrengungen kontinuierlich auf die Reduzierung des Diesel- und Elektroenergieverbrauchs durch:

- Schulung des Fahrpersonals für ökonomische, energiesparende Fahrweise,
- Verringerung von "stop and go" durch Beschleunigungsmaßnahmen (fahrzeuggesteuerte Lichtsignale und Busspuren),
- Nutzung von Fahrzeugen mit Energie – Rückspeisungssystemen (Rücknutzung von Bremsenergie),
- Senkung der Umformverluste durch Einsatz von stationären Komponenten mit hohem Wirkungsgrad.

Nicht zuletzt dienen auch die Forschungsvorhaben für alternative Energien (z. B. Wasserstoff) der mittelfristigen Senkung von Energiekosten.

6. Teilt der Senat vor diesem Hintergrund die Auffassung, dass angesichts stark steigender Treibstoffkosten die Priorisierung des SPNV unvermeidlich ist? Ist dies tatsächlich nur eine Frage der Kalkulation der BVG und nicht auch eine Frage der Nahverkehrsplanung Berlins?

Zu 6.: Die Verkehrsmittel des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des ÖPNV werden sowohl mit

Elektroenergie als auch mit Dieselmotoren betrieben. Beide Energieträger zeichnen sich durch steigende Preise aus. Eine Priorisierung der elektrisch betriebenen Verkehrsmittel des SPNV und ÖPNV würde nicht zu spürbaren Kostenentlastungen führen.

Im Nahverkehrsplan (NVP) ist – unabhängig von der Entwicklung der Energiekosten – festgelegt, dass der Vorrang des Schienenverkehrs umzusetzen ist. Ziel des NVP ist es, Angebot und Qualität im öffentlichen Nahverkehr noch stärker als früher zielorientiert und unter Beachtung der Budgetrestriktionen weiterzuentwickeln. Dies erfordert eine Optimierung des Gesamtsystems aus Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähren.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu 4. und 5. verwiesen.

Berlin, den 27. Juli 2006

In Vertretung

Volkmar S t r a u c h

.....
Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Arbeit und Frauen

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Juli 2006)