

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr

37. Sitzung
22. Januar 2014

Beginn: 14.04 Uhr
Schluss: 16.25 Uhr
Vorsitz: Andreas Otto (GRÜNE)

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) fragt, seit wann bekannt sei, dass die neuen U-Bahnzüge für Teile der Sicherheitsbereiche in den Tunnelröhren zu breit seien, und welche Mehrkosten für die geplanten Umbauten zu erwarten seien.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) führt aus, dass die Einhaltung der Lichtraumprofile grundsätzlich sichergestellt sei. Lediglich Sicherheitsabstände für das Personal in Abstellanlagen würden nicht eingehalten, was aber auch für bisher eingesetzte Fahrzeuge gelte. Betroffen seien fünf Kehranlagen, von denen zwei bereits umgebaut seien. 50 von 40 000 Stützen müssten noch umgebaut werden. Dies sei eine überschaubare Zahl.

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) erkundigt sich nach dem Volumen.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) regt an, dass die BVG dies unter TOP 2 erläutere.

Katrin Lompscher (LINKE) stellt die Frage, ob Bm Müller bekannt sei, dass die GESOBAU Mietern in Pankow Klage auf Duldung der Modernisierung mit Rückäußerungsfrist bis 29. Januar angedroht habe, obwohl nach einem Pilotverfahren eine Modernisierungsvereinbarung abgeschlossen werden solle und sich der BVV-Ausschuss für Stadtentwicklung damit am 27. Januar befassen wolle.

Bürgermeister Michael Müller (SenStadtUm) verneint dies. SenStadtUm werde die GESOBAU dazu befragen, weil ein hohes Interesse an Lösungen im Sinne der Mieter bestehe.

Katrin Lompscher (LINKE) weist darauf hin, dass sieben von 20 Mietparteien betroffen seien, die das Pilotverfahren durchlaufen hätten. Bestehe ein Zusammenhang mit einer Zeitvorgabe des Senats für den Abschluss der Modernisierungsmaßnahme?

Bürgermeister Michael Müller (SenStadtUm) erklärt, er könne aus eigener Kenntnis nicht bestätigen, dass Zeitdruck vonseiten SenStadtUm bestehe. Für den Zeitrahmen seien oft wirtschaftliche Erwägungen der Wohnungsbaugesellschaften maßgeblich.

Wolfram Prieß (PIRATEN) fragt, ob dem Senat vorher bekannt gewesen sei, dass durch die Anschaffung neuer U-Bahnzüge Umbaumaßnahmen erforderlich würden, und wie er sich dazu positioniere.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) erläutert, die Fahrzeugbestellung sei grundsätzlich Sache der BVG. Allerdings erfolgten Abstimmungen zu Fahrzeugkonzeptionen. Die neuen Züge seien breiter und böten den Fahrgästen mehr Komfort. Die Anpassungserfordernisse seien nur gering und auch durch die jetzigen U-Bahnfahrzeuge veranlasst. SenStadtUm halte den Aufwand für vertretbar. Im Einzelnen müsse dies die BVG im Rahmen ihrer Investitions- und Instandhaltungsplanung kalkulieren.

Katrin Vogel (CDU) stellt die Frage, wie der Senat das neue Angebot der BVG bewerte, mittels App Fahrinfo Plus Tickets per Handy erwerben zu können, und wann die Ist-Abfahrtsanzeige vollständig verfügbar sein werde.

Bürgermeister Michael Müller (SenStadtUm) antwortet, grundsätzlich begrüße er alle Angebote, die den ÖPNV-Zugang erleichterten und fahrgastfreundlich seien. Der Fahrausweis-erwerb über Mobiltelefone sei eine gute Neuerung. Wie sich dies dauerhaft etablieren werde, müsse man sehen. Der Start sei gelungen. Die BVG habe mitgeteilt, dass die App über 220 000 mal heruntergeladen worden sei. Am 5. Januar seien ca. 145 000 Fahrinfoabfragen erfolgt. Die BVG erwarte kurzfristig den Absatz von 5 000 VBB-Tickets pro Woche.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Probleme bei der Einnahmearbeitung zwischen
BVG, S-Bahn und DB Regio: Welche Rolle spielen
die Bruttoverträge und was war der Grund ihrer
Einführung?**

(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

[0085](#)
BauVerk

Hierzu: Anhörung

Siehe Wortprotokoll.

Punkt 3 der Tagesordnung

- a) Mitteilung – zur Kenntnisnahme – [0153](#)
Drucksache 17/1184 BauVerk
Busse sollen weiterhin barrierefrei sein GesSoz
Drucksachen 17/0295 und 17/1056 –
Zwischenbericht –
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0041](#)
Automatisches Absenken der BVG-Busse ohne BauVerk
Anforderung durch Bedürftige
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Dr. Sigrid Nikutta (BVG) legt dar, das automatische Absenken der Busse, das es in Deutschland nur in Berlin gebe, führe zu erhöhtem Dieserverbrauch und zu einer erhöhten Ausfallrate der Kompressoren. Deshalb habe die BVG ein Pilotprojekt zur Akzeptanz eines Bedarfsabsenkens durchgeführt, was auch unter Umweltaspekten als geeigneter Kompromiss unter Beibehaltung der Barrierefreiheit erschienen sei. Nach medialer Begleitung und Befassung verschiedener Ausschüsse sei das Pilotprojekt vorzeitig beendet und das automatische Kneeling im Rahmen der ohnehin gerade laufenden Revisionsverhandlungen mit SenStadtUm als Forderung im Verkehrsvertrag verankert worden. Nach Abschluss der Revision habe die BVG unverzüglich begonnen, die Busse wieder auf das automatische Kneeling umzustellen.

Harald Wolf (LINKE) begrüßt das Ergebnis, das die Ausschüsse in Kenntnis der Kosten gewollt hätten. Ob die Finanzierung nach der Revision des Verkehrsvertrags auskömmlich sei, stehe auf einem anderen Blatt. Ärgerlich sei die erste Reaktion der BVG auf die Ausschussbeschlüsse gewesen, dass die Ausschüsse ihre Beschlüsse noch einmal überdenken sollten. Er könne von einem solchen Vorgehen gegen Parlamentsausschüsse nur abraten. Die BVG hätte eine Weisung des Eigentümers oder vertragliche Vereinbarungen fordern können.

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) fragt, wann die Umrüstung abgeschlossen sein werde. Im Übrigen könne man Berlin nicht mit Greifswald vergleichen. Städte mit hohen Bordsteinen brauchten kein automatisches Kneeling.

Ole Kreins (SPD) unterstreicht, die Ausschüsse hätten die Kosteneinsparungen im Hinblick auf andere Effekte für vernachlässigbar gehalten. Der Aufschrei in der Öffentlichkeit sei über Verbände hinaus groß gewesen. Das automatische Kneeling sei kundenfreundlich und erhöhe die Barrierefreiheit auch für Senioren und Familien. Er begrüße, dass nun das Signal in die Stadt gehe, dass das Experiment gescheitert sei. Das Parlament sei nicht gehalten, die Wünsche eines Landesunternehmens so lange zu diskutieren, bis sie vollzogen würden. Die Abschaffung des automatischen Kneelings sei eine Eigeninitiative der BVG gewesen. Bei der Rückkehr Mehrausstattungen zu fordern, sei auf Dauer auch keine Kommunikation.

Oliver Friederici (CDU) äußert Verständnis, dass die BVG auf die Kostensituation hingewiesen habe. Das Unternehmen müsse effizient und leistungsfähig sein. Entscheidend sei letztlich, was für die Fahrgäste erreicht werde. Die BVG könne mit dem automatischen Kneeling auch international werben. Wenn dies bei Bestellungen Standard sei, könnten möglich-

erweise auch bessere Konditionen bei den Herstellern ausgehandelt werden, die die Mehrkosten kompensierten.

Wolfram Prieß (PIRATEN) fragt, ob die Mehrkosten im Vertrag veranschlagt worden seien, sodass sie nicht zu Lasten der BVG gingen.

Andreas Kugler (SPD) begrüßt, dass die BVG letztlich dem einvernehmlichen Beschluss nachkomme. Dennoch sei es zu Beschädigungen gekommen; die Diskussion habe bei den Behinderten Spuren hinterlassen, denn die Einführung des automatischen Kneelings sei ein Meilenstein auf dem Weg zur inklusiven Gesellschaft und gelebte Gleichstellung gewesen, indem Behinderte, Senioren und Familien nicht mehr Bittsteller gewesen seien. Frühere Nachfragen und vorsichtigeres Vorgehen hätten anderthalb Jahre Diskussion ersparen können.

Dr. Sigrid Nikutta (BVG) betont, der BVG-Vorstand sei gehalten, das Unternehmen wirtschaftlich zu führen und alle kostenmindernden und einnahmesteigernden Möglichkeiten zu nutzen. Über Standard hinausgehende Sonderlösungen seien teuer und technisch anfällig. Die Anschaffung von Bussen mit Bedarfs- oder automatischem Kneeling sei gleich teuer. Die Kosten entstünden bei den Kompressoren, die häufiger ausgetauscht werden müssten, was auch zu Ausfallzeiten führe, sodass man mehr Busse haben müsse. Beim Bedarfskneeling mit der Komforttaste sei nicht hinterfragt worden, wer aus welchem Grund drücke. Dies sei Behinderten und Nichtbehinderten möglich gewesen. Das Thema sei nun geklärt. Allerdings müsse alles auch bezahlt werden. Diese Frage sei im Parlamentsbeschluss offengeblieben. Deshalb habe sie bei der Verwaltung, nicht beim Abghs nachgefragt, ob auch Umwelt- und Kostenaspekte betrachtet worden seien. Kompromisse seien immer wieder notwendig, weil die BVG nicht alle Wünsche erfüllen könne, die an sie herangetragen würden. Sie hoffe, dass die BVG jetzt nicht mit einer Welle an Forderungen konfrontiert werde.

Harald Wolf (LINKE) erwidert, unbestritten sei, dass der Vorstand die Interessen des Unternehmens gegenüber Senat und Abghs darzustellen habe. Das Parlament fordere keine unnötigen Sonderausstattungen. Vielmehr habe die BVG ein etabliertes Verfahren, das politisch gewollt gewesen sei, im Rahmen eines Pilotversuchs abgeschafft, und das Parlament habe sich aus guten politischen Gründen dafür ausgesprochen, dieses Verfahren beizubehalten. Die BVG habe Umwelt- und Kostenaspekte in einer Anhörung vorgetragen, sodass diese bei der Beschlussfassung bekannt gewesen seien, was auch die BVG gewusst habe. Nach seiner Auffassung hätten die Belastungen bei der Revision des Verkehrsvertrags behandelt werden müssen. Dabei hätte die BVG das Abghs um Hilfe bitten können. Sie hätte auch eine klare Anweisung des Eigentümers verlangen können, weil sie dem Parlament nicht verantwortlich sei.

Ole Kreins (SPD) versichert, dass Finanzierungserfordernisse in einer Gesamtbetrachtung besonnen abgewogen würden. Besondere Wirkungsmacht habe, wenn Koalition und Opposition etwas gemeinsam beschlössen, was beim Kneeling der Fall gewesen sei. ÖPNV solle die Mobilität der Menschen sicherstellen, nicht nur Einnahmen generieren. Orientierungshilfen für Seh- und Hörbehinderte seien auch ein Punkt, um den sich die Politik kümmern müsse.

Oliver Höfinghoff (PIRATEN) bemerkt, das Problem beim Bedarfskneeling sei, dass nicht hinterfragt werde, wer den Knopf aus welchem Grund nicht drücke. Mobilitätsbeschränkte Menschen könne man für BVG-Einsparungen von 2 Mio. Euro nicht im Regen stehen lassen.

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) wirft ein, ein IGEB-Test habe ergeben, dass das Bedarfskneeling nicht wirklich funktioniert habe. Barrierefreiheit sei zunehmend ein Thema in Berlin, weil es mehr ältere und jüngere Menschen gebe. Die Umsetzungsfrage sei unbeantwortet geblieben.

Oliver Friederici (CDU) macht geltend, dass sich Standards auch in der Zukunft verändern könnten, um mobilitätsbehinderten Menschen die Teilnahme am ÖPNV zu ermöglichen. Daran sollten alle arbeiten. Er gehe davon aus, dass die BVG dies nicht ausschließe.

Dr. Sigrid Nikutta (BVG) konstatiert, dass es an der Stelle einen Kompetenzunterschied zwischen Politikern und Vorständen gebe. Sie bedanke sich für die politische Einordnung, die wichtig sei. Die BVG habe schnell reagiert und sei zu der Lösung gekommen, über die Einigkeit bestehe. Die Busse seien alle zurückgerüstet. Barrierefreiheit sei ein wichtiges Gut. Sie werde in Berlin gelebt. Es gebe intensive Abstimmungen mit den Behindertenverbänden. Die BVG biete Mobilitätstrainings für Behinderte und Senioren an und sei damit mustergültig.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechungen ab.

Punkt 4 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 17/0886

**Fahrpreiserhöhungen für BVG und S-Bahn
ablehnen – Nachhaltiges Entschuldungs- und
Finanzierungskonzept für BVG vereinbaren**

[0124](#)
BauVerk
Haupt

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) verweist auf den Änderungsantrag seiner Fraktion. Der Senat sei der BVG weiterhin ein Finanzierungs- und Entschuldungskonzept schuldig. In den Haushaltsberatungen habe seine Fraktion einen jährlichen Zuschuss zum Schuldenabbau vorgeschlagen. Es gehe aber nicht nur um einen Zuschuss, weitere Punkte sollten angestoßen werden. Er wende sich gegen jährliche automatische Fahrpreiserhöhungen auf der Grundlage von Preisindizes, die der Finanzsenator im Dezember gefordert habe. Die Orientierung an anderen Verkehrsverbänden wäre rechtlich problematisch. Welche Haltung vertrete der Senat?

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) erklärt, es liege im allgemeinen Interesse, eine gewisse Stabilität und Verlässlichkeit bei den Fahrpreisen zu haben. Zugleich hätten die Unternehmen steigende Kosten, die aufgefangen werden müssten. Insofern handele es sich um einen Abwägungsprozess, bei dem pauschale und absolute Aussagen nicht hülften. Die BVG sehe in den Wirtschaftsplänen Einnahmesteigerungen von 3 Prozent aus erhöhten Fahrgastzahlen und Tarifierhöhungen vor. Über erhöhte Fahrgastzahlen allein ließen sich aber Kostensteigerungen nicht auffangen. Für Tarifmaßnahmen gebe es bestimmte Prozesse im VBB. Im Beirat und im Aufsichtsrat würden verschiedene Überlegungen diskutiert, auch eine indexorientierte Preissteigerung, die automatisch oder bei unabweisbarem Bedarf erfolgen könnte. Tarifmaßnahmen würden für 2014 nicht grundsätzlich ausgeschlossen, darüber werde ggf. anhand konkreter Anträge zu diskutieren sein. Die BVG habe vorgeschlagen, einen Preisindex über alle Tarifsteigerungen bundesweit zu bilden, was die anderen Verkehrsunternehmen skeptisch sähen. Vermutlich sei es sinnvoller, die Indexentwicklung zu betrachten und bei Verkehrsunternehmen relevante Preiskategorien besonders zu gewichten, um Tarifanpas-

sungen zu objektivieren. Dieser Prozess sei nicht abgeschlossen; SenStadtUm begleite ihn konstruktiv kritisch, weil Tarifierhöhungen grundsätzlich eine Hürde bei der Gewinnung von Fahrgästen seien. Allerdings seien die Fahrgastzahlen 2013 trotz Tarifierhöhung gestiegen. Ohne Betrachtung der Verschuldung nähere sich die BVG der schwarzen Null. Die Frage, ob man die Schulden beim Land einstelle oder beim landeseigenen Unternehmen belasse, sei aus Sicht des Aufgabenträgers nicht so relevant, solange die Gesamtfinanzierung dies berücksichtige. Es gebe gewisse Entlastungen der BVG bei der Finanzierung von Fahrzeugen. Für einen Entschuldungsplan o. Ä. sehe er keine aktuelle Notwendigkeit.

Oliver Friederici (CDU) verweist auf regelmäßige Tarifsteigerungen der Mitarbeiter sowie steigende Kosten für Fahrzeuge und Werkstätten. Es sei deshalb unseriös, dass sich die Grünen seit Längerem gegen jegliche Fahrpreiserhöhung aussprächen. Zudem sei der Antrag zur Zeit des beginnenden Bundestagswahlkampfes gestellt worden. Fahrgastzahlensteigerungen und technische Effizienzsteigerungen seien bei den Verkehrsunternehmen bereits gelebte Realität. Diese Punkte machten den Antrag daher nicht seriöser. Der Änderungsantrag, der auf regelmäßige Erhöhungen abstelle, könne den Antrag nicht mehr legitimieren, da grundsätzlich jegliche Fahrpreiserhöhung polemisch abgelehnt werde.

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) bekräftigt, dass ein regelmäßiger allgemeiner Preissteigerungsindex nicht seriös wäre, zumal wenn er auch Kosten anderer Verkehrsunternehmen außerhalb Berlins einbezüge. Vielmehr müsse die BVG ihre Kostenstruktur darstellen. Es sei dann zu prüfen, ob Preiserhöhungen zwingend notwendig seien. Der Antrag habe nicht mit dem Bundestagswahlkampf zu tun gehabt, sondern mit der Preiserhöhung im letzten Jahr, wo Kostensteigerungen und kostensenkende Maßnahmen nicht ausreichend dargelegt worden seien. Zu einer seriösen Betrachtung gehörten auch die Potenziale im Unternehmen. Ein wesentlicher Faktor sei der Landeszuschuss an die BVG. Es handele sich immer auch um politische Preise. An der Zahl der Fahrpreiserhöhungen – zwei in fast zehn Jahren, zwei in drei Jahren – zeige sich, welche politische Konstellation jeweils regiert habe. Eine Altlastenvereinbarung sei nicht unwesentlich, da der Senat letztlich die Gehaltssteigerung 2004 entschieden habe, die dem Wasserkopf zugute gekommen sei und das Unternehmen bis heute belaste, zumal es 800 Mio. Euro Schulden abzutragen habe. Das Land müsse nicht alles übernehmen; die BVG sei selbst für einen Teil verantwortlich. Es gebe Lasten aus der Vereinigung und aus Fehlentwicklungen. Seine Fraktion habe einen jährlichen Obolus von 20 Mio. Euro vorgeschlagen. Dieses Problem sei nach wie vor nicht gelöst.

Wolfram Prieß (PIRATEN) wirft die Frage auf, weshalb ständig an den Fahrpreisen gedreht werde, während sich der Landeszuschuss Berlins nicht verändere. Fahrpreiserhöhungen seien schwer zu vermitteln, weil die S-Bahnkrise immer noch nicht beendet sei. Es solle mehr für schlechteren Service gezahlt werden. Seine Fraktion werde dem Antrag zustimmen.

Harald Wolf (LINKE) betont, es sei falsch, Kostensteigerungen – wie in den letzten Jahren – prioritär auf die Fahrgäste abzuwälzen, wenn ÖPNV Bestandteil der Daseinsvorsorge und Mobilität für breite Schichten sein solle. Es müsse diskutiert werden, inwieweit die Allgemeinheit über Steuern – auch die Autofahrer – zur Finanzierung des ÖPNV mit herangezogen werde. Fahrpreiserhöhungen werde es immer mal wieder geben müssen. Die Etablierung eines Automatismus – womöglich nach irgendwelchen Indizes – enthöbe die Verantwortlichen der politischen Diskussion und Abwägung, welche Kostenanteile von den Fahrgästen und aus Steuermitteln zu finanzieren seien. Diese Frage müsse jeweils konkret entschieden werden.

Hinzu komme, dass bei der BVG vieles über Verschuldung finanziert worden sei. Bei 800 Mio. Euro bestehe ein erhebliches Zinsänderungsrisiko in der Zukunft, sodass darüber nachgedacht werden müsse, in welchen Schritten und Größenordnungen die Abschmelzung erfolgen solle. Seine Fraktion unterstütze den Antrag der Grünen, der die Ablehnung der Indexierung, nicht jeder Fahrpreiserhöhung beinhalte und die Verantwortung des Landes Berlin – auch für Altlasten – deutlich mache. Nicht zutreffend sei, dass der Tarifabschluss 2004 dem Wasserkopf zugute gekommen sei. Er habe allen im operativen Geschäft Tätigen gedient.

Ole Kreins (SPD) vertritt die Auffassung, dass der Wasserkopf bei der BVG in den letzten Jahren eher ausgebaut worden sei, während es beim Landespersonal Einsparungen gegeben habe. Dieses Problem sei vom Aufsichtsrat anzugehen. Es erkläre aber nicht grundsätzlich die Kostenstruktur und Verschuldungssituation der BVG. ÖPNV lasse sich ohne öffentlichen Zuschuss nicht finanzieren. Mit der Preisgleitklausel und im Hinblick auf das Sicherheitspaket habe es durchaus Anpassungen des Landeszuschusses gegeben. Angesichts der Kostensteigerungen der vergangenen Jahre habe man mit der letzten Fahrpreiserhöhung im Umfang von 7 Mio. Euro Gutes getan. Dem stehe ein Landeszuschuss von 284 Mio. Euro gegenüber. Angebotseinschränkungen, die bei einer Revision des Verkehrsvertrags latent im Raum stünden, würden von Verkehrspolitikern nicht ins Gespräch gebracht, da das Verkehrsangebot in der ganzen Stadt von Bedeutung sei. Beim Fahrgastbetrieb würde er ungern zu Kürzungen kommen. Von 800 Mio. Euro Schulden habe sich die BVG rund 160 Mio. Euro mit dem Cross-Border-Leasing-Geschäft selbst eingebrockt, wobei die Schuldfrage diskutiert werde. Im Antrag fehle, dass bei diesem Thema auch die Kostenstruktur der S-Bahn und nicht nur die des landeseigenen Unternehmens zu betrachten wäre.

Der **Ausschuss** stimmt dem Änderungsantrag und der Änderung des Berichtsdatums in 31. Mai 2014 zu und beschließt sodann mehrheitlich, dem Plenum die Ablehnung des Antrags in geänderter Fassung zu empfehlen (siehe im Einzelnen das Beschlussprotokoll).

Punkt 5 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU
Drucksache 17/1301

**Bestellung eines Regionalverkehrshalts am Bahnhof
Karlshorst bis zur vollständigen Inbetriebnahme des
Regionalbahnsteigs am Bahnhof Köpenick**

[0159](#)
BauVerk
Haupt

Vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Nahverkehrsplan 2014-2018: Zeitplan, Inhalt und
Umgang mit Mehrbedarfen**
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

[0158](#)
BauVerk

Vertagt.

Punkt 7 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.