

15. Wahlperiode

Änderungsantrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

zur Vorlage - zur Beschlussfassung -

- Drs. 15/4719 -

Organisation des ÖPNV in Berlin und Eckpunkte für den Nahverkehrsplan 2005-2009

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Vorlage zur Beschlussfassung – Drs. 15/4719 wird mit folgenden Änderungen zugestimmt:

1. Die Absätze 1 bis 4 von Punkt 3 (S. 8) werden wie folgt gefasst:

3. Beauftragung der BVG

Vorbehaltlich der Rechtslage und der Erfüllung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Vorgaben durch die BVG, wird mit der BVG im Wege der marktorientierten Direktvergabe ein Verkehrsvertrag bis zum 31. 8. 2020 durch das Land Berlin abgeschlossen. Die freie Vergabe von Verkehrsleistungen, die nicht im Verkehrsvertrag enthalten sind oder deren Weiterführung von der BVG aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt wird, bleibt dem Senat vorbehalten.

Dieser Verkehrsvertrag muss mindestens folgende Inhalte regeln:

1. Umfang und Qualität der Verkehrsleistung auf der Grundlage des Nahverkehrsplanes,
2. Vorgaben zur Linien-, Leistungs- und Erfolgsrechnung
3. die Höhe des Entgelts in Abhängigkeit von der jeweiligen beauftragten Jahresfahrleistung und einer Betriebsführung, die der eines effizienten und strukturell vergleichbaren Unternehmens entspricht
4. Meilensteine für eine zunehmend wirtschaftliche Bereitstellung der bestellten Verkehre
5. Sanktionsmöglichkeiten bei Nichterfüllung der verkehrlichen oder wirtschaftlichen Vorgaben von der Auswirkung auf Vorstandsgehälter über Teilkündigungen bis zur vollständigen Kündigung des Verkehrsvertrages
6. Kriterien zur Erhaltung, Erneuerung und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur
7. die vollständige Trennung des Rechnungswesens von Infrastrukturbereich und Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs.

2. Der letzte Satz von Punkt 3 (S.9) wird gestrichen.**3. Terminplanung**

Die Terminplanung (S. 12) wird wie folgt geändert:

Senatsbeschluss zu den Eckpunkten des Nahverkehrsplanes	Januar 2006
Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses zu den Eckpunkten	Juni 2006
Gründung u. Aufbau der Organisationseinheit	Juli 2006
Senatsbeschluss zum Nahverkehrsplan 2005 bis 2009	Januar 2007
Beginn der Vertragsverhandlungen mit der BVG auf der Grundlage des Nahverkehrsplanes	Februar 2007
Abschluss der Vertragsverhandlungen mit der BVG	Juli 2007

4. In Punkt 4.2. werden die Taktzeiten der Hauptverkehrszeit auf Seite 19 wie folgt festgelegt:

Verkehrsmittel	Grundtakt	Takt HVZ
	20 min	5 – 10 min
U-Bahn	10 min	3 – 6 min
MetroBus / MetroTram	10 min	3 – 8 min
Bus / Tram	20 min	5 – 10 min

In begründeten Fällen kann die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Ausnahmen zulassen.

5. In Ziffer 4.3 (Seite 21) wird der zweite und dritte Absatz wie folgt gefasst:

„Zur Gewährleistung der technischen und subjektiven Sicherheit sowie im Hinblick auf mehr Kundenorientierung ist die ständige Präsenz von Service- und Sicherheitsmitarbeiterinnen und –mitarbeitern in Verbindung mit notwendigen technischen Einrichtungen auf allen Schnellbahnhöfen vorzusehen. Notruf- und Informationssäulen für Fahrgäste müssen leicht ersichtlich und erreichbar angeboten werden. Bekannte Kriminalitätsschwerpunkte im Schnellbahnnetz sind durch gezielte Zusammenarbeit von Polizei und Verkehrsunternehmen zu beseitigen. Eine verstärkte Präsenz der Polizei im U-Bahnnetz ist anzustreben“.

6. Neuer Punkt bei 4.3 Qualitative Standards nach Barrierefreiheit (Seite 23)**Werbung**

Der Einsatz von Werbung in den öffentlichen Verkehrsmitteln darf den im Jahre 2006 vorhandenen Umfang nicht überschreiten. Das Anbringen von Werbung auf den Fenstern der Verkehrsmittel ist nicht zulässig.

7. Neuer Punkt bei 5.4 Qualitätscontrolling (Seite 29)**Fahrgastrechte**

Das mit den Verkehrsleistungen beauftragte Verkehrsunternehmen wird verpflichtet, ein transparentes, verbindliches und leicht zugängliches System zu schaffen, durch das seine Fahrgäste angemessen entschädigt werden, sollten Leistungen nicht wie im NVP oder den Fahrplänen festgelegten Angebots- und Qualitätsstandard erbracht werden.

Begründung

Zu 1.:

Ob die geplante Beauftragung der BVG mit EU-Recht vereinbar ist, ist nach wie vor ungeklärt. Es ist daher unabdingbar, dass sich der Senat einen rechtlichen Vorbehalt einräumt.

Der zweite Satz soll ermöglichen, dass der Senat Leistungen außerhalb eines möglichen Verkehrsvertrages frei vergeben kann. Es ist nicht einzusehen, dass ein privates Rufbus-System am Stadtrand oder ein Busshuttle von Ikea zum Bahnhof Südkreuz nur mit Zustimmung und durch Beauftragung der BVG erfolgen kann.

Bei den nachfolgend formulierten inhaltlichen Anforderungen an einen zukünftigen Vertrag mit der BVG ist es für unabdingbar, dass im Vertrag sowohl verkehrliche als auch betriebswirtschaftliche Anforderungen an die BVG gestellt werden. Zudem müssen dem Senat echte Sanktionsmöglichkeiten gegenüber der BVG eingeräumt werden. Die in der Vorlage enthaltene Malusregelung bliebe ohne Kündigungsoption ein stumpfes Schwert, denn sie würde nur zu einer Verschlechterung der betriebswirtschaftlichen Situation oder zu weiteren Qualitätseinbußen innerhalb des ÖPNV-Angebotes der BVG führen.

Die vollständige Trennung des Rechnungswesens von Infrastrukturbereich und Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs ist für eine transparente Darstellung der realen Kosten des ÖPNVs von entscheidender Bedeutung. Diese rechnerische Trennung ist im Übrigen in vielen Verkehrsgesellschaften (z.B. die Münchner MVV) seit langem Standard.

Zu 2.:

Der zu streichende Satz ist ein unverantwortlicher Blankoscheck zugunsten einer weiteren und höher als geplant ausfallenden Bezuschussung der BVG.

Zu 3. :

Die Terminplanung von Senat und Koalition ist trotz der erfolgten zeitlichen Anpassung an die Realität problematisch. Es kann nicht sein, dass zuerst mit der BVG ein Verkehrsvertrag bis zum Jahre 2020 ausgehandelt wird und erst danach die unabhängige Organisationseinheit für die Vertragsverhandlungen und die Kontrolle des Vertrages aufgebaut wird.

Für einen nicht an den Interessen der BVG, sondern an denen des Landes Berlin orientierten Verkehrsvertrag

ist es daher essentiell, dass die geplante zeitliche Abfolge umgedreht wird.

Zu 4.:

Bei der Frage der Taktfrequenz kann es nicht sein, dass die Obergrenzen für die Taktzeiten der BVG-Verkehre - im Gegensatz zu S- und Regionalbahnverkehren - in Hochverkehrszeiten und Nebenverkehrszeiten gleich sind. Eine Taktfrequenz von Bussen in Hochverkehrszeiten von 20 min halten wir nur in zu genehmigenden Ausnahmefällen für hinnehmbar.

zu 5.:

Dem für die Akzeptanz des ÖPNV unabdingbaren subjektiven Sicherheitsgefühl sind personalfreie Bahnhöfe abträglich. Personal auf den Bahnhöfen erschwert zudem Vandalismus und vermindert die damit zusammenhängenden Kosten. Dem Umstand, dass einige Bahnhöfe als Kriminalitätsschwerpunkte angesehen werden müssen, kann nur durch die gezielte und kontinuierliche Zusammenarbeit von Polizei und Verkehrsunternehmen auch in Form einer verstärkten Präsenz der Polizei im U-Bahnnetz begegnet werden.

Zu 6.:

Eine wichtige, bereits in den Eckpunkten für den Nahverkehrsplan zu klärende Frage ist die nach dem Ausmaß der Werbung in und auf Verkehrsmitteln. Diese hat inzwischen ein Ausmaß angenommen hat, dass die diesbezüglichen Mehreinnahmen durch einen Rückgang von Fahrgästen konterkariert zu werden drohen. Teilweise sind inzwischen sogar im viel gelobten 100er Bus ganzflächig die Fenster mit Werbung zugeklebt. Hier muss die Politik Grenzen setzen.

zu 7.:

Die vom Senat angekündigte Kundencharta reicht nicht aus, um die Rechte der ÖPNV-Kunden verbindlich und kundenattraktiv zu regeln. Nicht nur der Senat, auch die einzelnen Kunden müssen Anspruch auf Entschädigung haben, wenn Leistungen nicht wie vereinbart erbracht werden.

Berlin, den 26. Juni 2006

Dr. Klotz Ratzmann Hämmerling
und die übrigen Mitglieder
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen