

## 16. Wahlperiode

---

### Antrag

der Fraktion der FDP

#### **Wohlstand durch Wettbewerb (II): Verkehrsvertrag im Wettbewerb**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, die Vergabe der Verkehrsleistungen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Wettbewerb nach dem Grundsatz: „Trennung von Netz und Betreib“ vorzubereiten. Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und die von ihr erbrachten Nahverkehrsleistungen sind zu diesem Zweck wie folgt umzustrukturieren:

- I. Aufgliederung der BVG in die Bereiche Personal, Betrieb und Infrastruktur mit dem Ziel der:
  1. Ausgründung einer landeseigenen Betriebsgesellschaft des privaten Rechts für die Fahrwege und Betriebsanlagen, der die vorhandenen Fahrzeuge von U- und Straßenbahn zugeordnet werden können,
  2. Herausnahme der zu privatisierenden Betriebsdurchführung im ÖPNV aus der BVG und der BVG als reine Personalauffanggesellschaft des öffentlichen Rechts (AöR), die Anbietern von Nahverkehrsleistungen unter Einhaltung bestehender arbeitsrechtlicher Verpflichtungen im Wege des „Personal-Leasing“ Betriebspersonal zu Tarifbedingungen bei Übernahme der Lohnkostendifferenzen zur Verfügung stellt.
  3. Aufgliederung des BVG-Netzes in ausschreibungsfähige Netzteile und europaweite Vergabe der entsprechenden Verkehrsleistungen auf der Grundlage von Verkehrsverträgen unter Beachtung der Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (PersBefG), des Wettbewerbsrechts und betriebswirtschaftlicher Anforderungen (insbesondere Amortisationszeiträume bei Fahrzeugbeschaffung).

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses können über die Internetseite

[www.parlament-berlin.de](http://www.parlament-berlin.de) (Startseite>Parlament>Plenum>Drucksachen) eingesehen und abgerufen werden.

- II. Schrittweiser Einstieg in die Ausschreibung der Verkehrsleistungen unter Wettbewerbsbedingungen unter folgenden Maßgaben:
1. Vergabe der Nahverkehrsleistungen für Teilräume und Teilnetze (z.B. Groß-/Kleinprofilstrecken der U-Bahn, Metrolinien/Zubringernetze) auf der Grundlage eines fortzuschreibenden Nahverkehrsplans mit einem priorisierten Schienenpersonennahverkehr und einem nachgeordneten und kostengünstigen Busnetz
  2. Vorgabe einheitlicher Mindeststandards für die Verkehrsleistung und mit Spielräumen für zusätzliche Angebote durch die Verkehrsunternehmen,
  3. Absicherung der Vertragsinhalte durch Vertragsstrafen
  4. Einführung eines Bonussystem zugunsten der Verkehrsunternehmen für erfolgreiche Kundenwerbung,
  5. Bezahlung der von Berlin bestellten Verkehrsleistungen aus den (politisch bestimmten) Fahrgeldeinnahmen und aus Landesmitteln einschließlich Bundeszuschüssen
  6. Bindung der Dauer der Betriebsgenehmigungen (Konzessionen) ist an die gesetzlichen Vorgaben, an die Verkehrsverträge und an die Amortisationszeiträume für die Fahrzeugparks zu binden
- III. Die Regiefunktion des ÖPNV (Koordinierungs- und Bestellaufgaben) sind auf eine noch zu benennende Stelle, vorzugsweise auf den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), zu übertragen.
- IV. Ferner ist sicherzustellen, dass die BVG nicht betriebsnotwendige Beteiligungen, Vermögenswerte und Geschäftsfelder veräußert und keine neuen Schulden aufnimmt.
- V. Aus den Veräußerungserlösen der nicht betriebsnotwendige Beteiligungen, Vermögenswerte und Geschäftsfelder sind die Altschulden der BVG zu tilgen. Die danach noch verbleibenden Altschulden der BVG werden vom Land Berlin übernommen.

### *Begründung*

Der ÖPNV ist einer der größten Ausgabenblöcke im Berliner Landeshaushalt und die BVG der größte Subventionsempfänger der Stadt. Daher kommt keine strukturelle Sanierung des Landeshaushalts an einer durchgreifenden Reform der ÖPNV und der BVG vorbei. Durchgreifend ist eine solche Reform nur, wenn sie Berlin von den Zwängen, Kosten und Risiken des landeseigenen BVG-Verkehrsmonopols befreit und der Stadt die volle Freiheit bei der fachlichen Gestaltung und marktkonformen Beschaffung der Verkehrsleistungen bringt.

Um eine Ausschreibung in Teilräumen und –netzen zu ermöglichen, sollen diese möglichst zeitnah definiert und entsprechend privatisiert werden. Gemäß den Vorgaben der EU ist bei den Priva-

tisierungen der „tatsächliche Einfluss und die Kontrolle“ des Senates für die Dauer der Direktvergabe sicherzustellen.

Die Ausschreibung von Teilräumen und -netzen anstelle von Gesamtnetzen soll sicherstellen, dass sich jeweils eine ausreichende Zahl leistungsfähiger Mitbewerber an den Ausschreibungen beteiligen kann. Die notwendigen Mindeststandards müssen durch einen entsprechenden Nahverkehrsplan definiert werden. Dabei soll die politisch unverzichtbare Transparenz bei ÖPNV-Bestellungen sichergestellt werden. Der Nahverkehrsplan legt den Rahmen fest, innerhalb dessen ÖPNV-Leistungen bestellt werden sollen. Der jeweilige Nahverkehrsplan ist daher vom Parlament zu verabschieden. Ferner sollen marktkonforme Anreize die Erbringung von Zusatzleistungen fördern, die das bestellte ÖPNV-Angebot erweitern und damit die Attraktivität des ÖPNV insgesamt erhöhen (z. B. „Gewinnbeteiligungen“ bei erhöhtem Fahrgeldaufkommen).

Die Dauer der Betriebsgenehmigungen (Konzessionen) ist an die gesetzlichen Vorgaben, an die Verkehrsverträge und an die Amortisationszeiträume für die Fahrzeugparks zu binden.

Die Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen beinhaltet betrieblich-organisatorische, planerisch-technische und kaufmännische Leistungen, die nicht voneinander getrennt werden können und als Einheit zu erbringen sind. Infolgedessen liegt es nahe, dass die Anbieter von ÖPNV-Leistungen auch ihren Fahrzeugpark einschließlich des Fahrzeug-Service „mitbringen“. Bei den schienengebundenen ÖPNV-Leistungen sind allerdings wegen der teilweise noch erhebliche Restlaufzeiten aufweisenden Fahrzeugparks, die aus technischen Gründen nur in Berlin einsetzbar sind, im Einzelfall Übergangsregelungen erforderlich.

Berlin, den 02. Oktober 2007

Dr. Lindner von Lüdeke  
und die übrigen Mitglieder der Fraktion der FDP