

**1081****Antrag**

der Fraktion der CDU

**Wettbewerb jetzt! - S-Bahn-Leistungen der Stadtbahn und der Nord-Süd-Verbindung im transparenten sowie diskriminierungsfreien Vergabeverfahren vergeben**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, für die Vergabe der S-Bahn-Leistungen der Teilnetze „Stadtbahn“ und der „Nord-Süd-Verbindung“ unverzüglich einen transparenten und diskriminierungsfreien Wettbewerb durchzuführen. Die Abstimmung mit der Landesregierung Brandenburg ist sicherzustellen. Das wettbewerbliche Verfahren präjudiziert keine Vergabe an einen privaten Bieter; vielmehr soll durch den Wettbewerb eine verbesserte Kostenstruktur zu Gunsten des Steuerzahlers ermöglicht werden.

Hierfür sind folgende Schritte notwendig:

1. Der geplante Interimsvertrag II Nord-Süd/Stadtbahn mit Altfahrzeugen der Baureihe 481 an die S-Bahn Berlin GmbH, Laufzeit (geplant) ab 12/2017 ist zu kündigen bzw. nicht umzusetzen.
2. Ein neuer Interimsvertrag II Nord-Süd/Stadtbahn an die S-Bahn-Berlin GmbH (Direktvergabe) bis Anfang der 2020er Jahre ist zu verhandeln und abzuschließen.
3. Eine wettbewerbliche Vergabe des Teilnetzes Stadtbahn mit der Maßgabe der hierauf eingegrenzten Zulassung von Altfahrzeugen der Baureihe 481 ist durchzuführen.

4. Eine wettbewerbliche Vergabe des Teilnetzes Nord-Süd sollte mit folgenden Bedingungen initiiert werden
  - Moderne, neue Fahrzeuge
  - Vorgaben zur Zuordnung von Gemeinkosten, um so Quersubventionen aus den unterschiedlichen Teilnetzen ausschließen zu können
  - Gewährung von Fahrzeugfinanzierungsunterstützungen (z.B. Kapitaldienstgarantie, Wiedereinsatzgarantie)
5. Die Expertise des VBB ist bei SPNV-Ausschreibungen umfassend einzubeziehen.

### ***Begründung:***

Die Vergabebedingungen des Ende 2015 abgeschlossenen Verfahrens für das Teilnetz Ring/Süd-Ost wurden mehrmals geändert, sodass nur ein Bieter ein wirtschaftliches Angebot abgeben konnte. Die Auswirkungen waren für den öffentlichen Haushalt verheerend: Nirgends in Deutschland führt eine Neuvergabe zu einem so deutlich höheren Preis im Vergleich zum vorangegangenen und ausgelaufenen Vertrag.

Daraus hat der Senat aber keine Lehren gezogen. Die derzeitigen Planungen sehen für die anderen Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn eine bis zu 10-jährige Direktvergabe (Interimsvertrag II) an die S-Bahn Berlin GmbH vor. Die sich anschließenden „Wettbewerbsverträge“ Nord-Süd und Stadtbahn sind durch den Einsatz von Altfahrzeugen sowie sehr kurze Laufzeiten ebenfalls auf einen Bieter zugeschnitten. Bedenklich ist darüber hinaus die Tatsache, dass die Direktvergabe für einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren erfolgt, die „wettbewerbliche“ Vergabe aber nur für einen Zeitraum für 4 – 8 Jahre. Auf diese Weise wird verhindert, dass Wettbewerbsbahnen ein wirtschaftlich sinnvolles Angebot abgeben können, da der Amortisationszeitraum für die Fahrzeuge viel zu kurz ist. Ein tatsächlicher Wettbewerb wird bei der jetzigen Vorgehensweise frühestens mit der Vergabe der Folgeverträge stattfinden (können), d.h. Teilnetz Stadtbahn ab 2028 und Teilnetz Nord-Süd ab 2030. Und das, wo doch der Senat Berlin als „smart City“ postuliert.

Durch (bislang) fehlenden Wettbewerb wurde für die S-Bahn Berlin GmbH bereits auf Jahre ein Monopol etabliert – mit erheblichen finanziellen Auswirkungen schon heute. So ergeben sich bezüglich des Teilnetzes Ring/Süd-Ost Mehrkosten für das Land gegenüber dem alten Vertrag von 25 Mio. € pro Jahr. Die Vergabe der Stuttgarter Netze belegen, dass bei wettbewerbsfairen Bedingungen die Kosten für den Besteller – trotz Neufahrzeugen – halbiert werden könnten. Im Ergebnis verursachen Monopolstrukturen erhebliche Mehrkosten für den Steuerzahler; eine Abkehr dieser Strategie würde den Landeshaushalt deutlich weniger belasten.

Rechtlich ist das Vorgehen des Senats auch fragwürdig. SPNV-Leistungen unterliegen grundsätzlich den EU-weiten Wettbewerbsregeln. Die Beteiligung aller interessierten Wettbewerber am Markt ist nur dann gewährleistet, wenn eine öffentliche Ausschreibung nach den geltenden vergaberechtlichen Maßstäben durchgeführt wird.

Zudem muss Mobilität den Anforderungen der stark wachsenden Stadt Berlin gerecht werden: Hierfür sind flexible, in ihren Kapazitäten erweiterbare Angebote zwingend erforderlich. Die

starren, alten, wenn auch modernisierten Fahrzeuge werden nicht in der Lage sein, den sich daraus ableitenden Flexibilitätsanforderungen gerecht zu werden.

Auch bei der Entwicklung und dem Bau entsprechender Fahrzeuge in Berlin und dem Umland hat die Region mit den hier ansässigen Unternehmen viel zu bieten. Berlin braucht einen Wettbewerb um die besten Ideen, auch und insbesondere im Mobilitätsbereich.

Berlin, 10. Oktober 2017

Graf Friederici  
und die übrigen Mitglieder  
der Fraktion der CDU