

Bericht
des Ausschusses für Infrastruktur
betreffend die Genehmigung einer vertraglichen Mehrjahresverpflichtung für
Verkehrsdienstbestellungen im Schienenpersonennahverkehr
im Zeitraum 15. Dezember 2019 bis 14. Dezember 2029

[L-2019-455648/2-XXVIII,
miterledigt [Beilage 1173/2019](#)]

Für die Sicherstellung eines bedarfsgerechten öffentlichen Verkehrsangebots im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr in Oberösterreich bestehen seit den 1990er Jahren getrennte Verkehrsdienstverträge des Bundes (Bestellung des Grundangebots gemäß § 7 ÖPNRV-Gesetz) und des Landes Oberösterreich (Bestellung von über das Grundangebot des Bundes hinausgehenden Verkehrsdiensten gemäß § 13 ÖPNRV-Gesetz) mit den Österreichischen Bundesbahnen. Die aktuell abgeschlossenen Verträge enden mit Fahrplanwechsel Dezember 2019.

Der Bund und die Länder sind bereits im Jahr 2017 übereingekommen, das bisherige duale Bestellsystem in Österreich zu beenden und für den Folgezeitraum 2020 - 2029 das gesamte öffentliche Verkehrsangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr je Bundesland gemeinsam zu bestellen. Dazu ist je Bundesland ein mehrteiliges Vertragsregime mit folgenden Verträgen erforderlich:

Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung: In diesem zwischen dem Bund und dem Land OÖ abzuschließenden Vertrag werden die Zusammenarbeit und die Finanzierung sowie die Finanzierungsaufteilung zwischen Bund und Land geregelt. Das Land Oberösterreich verpflichtet sich in der Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung gegenüber dem Bund, die Verkehrsverbund-Organisationsgesellschaft des Landes (OÖVG) finanziell und wirtschaftlich so auszustatten, dass die OÖVG in der Lage ist, sämtliche ihre gegenüber der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG) eingegangenen Verpflichtungen jederzeit vollständig und fristgerecht zu erfüllen. Weiters haftet das Land Oberösterreich für die Verbindlichkeiten gegenüber der SCHIG in Form einer Erfolgssusage im Sinn von § 880a ABGB.

Zusammenarbeits- und Abwicklungsvereinbarung: Die operative Abwicklung der Verkehrsdienstbestellung ist im Wege der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG) des Bundes und der Verkehrsverbund-Organisationsgesellschaft des Landes (OÖVG) vorgesehen. Das Zusammenwirken der beiden Gesellschaften wird in einer Zusammenarbeits- und Abwicklungsvereinbarung geregelt.

Verkehrsdienstvertrag: Das Vertragsregime sieht vor, dass der Verkehrsdienstvertrag selbst zwischen der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG) und den Österreichischen Bundesbahnen abgeschlossen wird.

Tarifverträge: Zur weiterhin erforderlichen Sicherstellung der Anwendung des Verkehrsverbundtarifs im Schienenpersonenfernverkehr der Österreichischen Bundesbahnen sowie der Unternehmenstarife der Österreichischen Bundesbahnen im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr wird die OÖVG weitere Verträge mit den Österreichischen Bundesbahnen abschließen.

Die Vorgangsweise wurde bereits im Jahr 2018 in einem Memorandum of Understanding (MoU) (Beschluss in der Oö. Landesregierung vom 24. September 2018) zwischen Bund und Land Oberösterreich vereinbart. Es ist aus volkswirtschaftlichen Gründen vorgesehen, dass die Verkehrsdienste von der SCHIG im Rahmen einer zulässigen Direktvergabe gemäß Art. 5 (6) VO (EG) 1370/2007 an die Österreichischen Bundesbahnen direkt vergeben werden. Die entsprechende Vorinformation der Direktvergabe erfolgte im September 2018 im Amtsblatt der Europäischen Union und ist rechtskräftig.

Nach Vorliegen der rechtskräftigen Vorinformation der Direktvergabe und auf Basis einer noch 2018 durchgeführten Markterkundung wurden Anfang 2019 die Vertragsverhandlungen zwischen Bund, Land Oberösterreich (unter Einbindung der SCHIG und der OÖVG) und den Österreichischen Bundesbahnen aufgenommen. Der Verkehrsdienstvertrag umfasst folgende wesentliche Inhalte:

Bestellumfang: Der Bestellumfang (Gesamtfahrplanangebot) beläuft sich im Jahr 2020 auf rund 11,1 Mio. Fahrplankilometer. Es werden auf allen ÖBB-Strecken in Oberösterreich mit Ausnahme der Aschacherbahn Leistungen bestellt. Das Verkehrsangebot wird ab 2020 leicht ausgeweitet - auf der Mattigtal- und Hausruckbahn sowie auf der Westbahnstrecke werden insgesamt rund 190.000 km pro Jahr zusätzlich bestellt. Mit Inbetriebnahme der Koralmbahn wird es zu Ausweitungen im Nahverkehr auf der Pyhrn- und Salzkammergutbahn im Ausmaß von rund 150.000 km pro Jahr kommen, um die Verkehre an die sodann neue Knotensituation in Selzthal bzw. Stainach-Irdning anzupassen. Der Verkehrsdienstvertrag lässt grundsätzlich Angebotsausweitungen oder Rücknahmen von bis zu 15 % des Leistungsangebots zu.

Fahrzeugeinsatz: Ab 2023 ist der Einsatz neuer, moderner Elektrotriebwagen vorgesehen, welche vor allem die auszuscheidenden Wendezüge („City Shuttle“) ersetzen. Die Fahrzeuge werden von den Österreichischen Bundesbahnen beschafft. Die Einsatz- und Abschreibedauer dieser Fahrzeuge geht weit über die Vertragslaufzeit hinaus. Mit einer Zusage, dass bei Vergaben, die nach dieser Vertragsperiode folgen, ein weiterer Einsatz der Fahrzeuge möglich gemacht wird, können die Fahrzeuge auf 30 Jahre abgeschrieben und dementsprechend in den Kosten des VDV berücksichtigt werden. Auf Dieselstrecken ist, da marktgängige Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (Akkubetrieb, Wasserstoff, etc.) derzeit noch nicht verfügbar sind, der Einsatz der bestehenden Fahrzeuge noch bis 2029 vorgesehen.

Vertragsregime: Der Verkehrsdienstvertrag wird als Bruttovertrag abgeschlossen. Das Erlösrisiko wird von der OÖVG und mittelbar im Wege der Finanzierungsvereinbarung mit dieser vom Land Oberösterreich getragen. Mit dem Bruttovertrag wird seitens des Landes Oberösterreich ein größtmöglicher Einblick in die Einnahmensphäre (zur Vorbereitung einer späteren wettbewerblichen Vergabe) und eine weitgehende Unabhängigkeit bei der Tarifgestaltung im Nah- und Regionalverkehr verfolgt. Das Erlösrisiko ist gering, da die Tarifeinnahmen nur rund 20 % des Auftragswerts (einschließlich Tarifsurrogate) ausmachen und die Fahrgastentwicklung wie in den vergangenen Jahren als steigend erwartet wird.

Anreizsystem: Um gemäß VO (EG) 1370/2007 einen nachhaltigen Anreiz zur Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Eisenbahnverkehrsunternehmens sicher zu stellen, ist ein Qualitätsbonus-/Malussystem im Verkehrsdienstvertrag vorgesehen, welches ua. Pünktlichkeit, Sauberkeit und Kundenservice berücksichtigt. Bei Erreichen der maximalen Qualität können die Österreichischen Bundesbahnen einen Bonus von bis zu rund 2 % der Bestellsumme ohne Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) erzielen. Darüber hinaus sieht der Verkehrsdienstvertrag eine aufwandmindernde, schrittweise Abschichtung von Strukturkosten (zB Abbau von beamteten Personal) der Österreichischen Bundesbahnen über die Vertragslaufzeit vor.

Überkompensationsprüfung: Zur Vermeidung übermäßiger Abgeltungen (Überkompensation) wird die Kalkulation der Österreichischen Bundesbahnen gemäß VO (EG) 1370/2007 einer ex-ante-Prüfung von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer vor Vertragsabschluss unterzogen. Während der Vertragsdauer ist eine jährliche ex-post-Prüfung bezüglich Überkompensation vorgesehen.

Mit diesem Landtagsbeschluss soll der erforderliche Finanzierungsrahmen des Landes Oberösterreich für die Bestellung des Verkehrsangebots im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr im Wege der OÖVG bei der SCHIG bzw. den Österreichischen Bundesbahnen im Zeitraum 2020 bis 2029 abgesichert werden.

Auf Grund einer von den Österreichischen Bundesbahnen vorgelegten Aufwandsermittlung ist der Gesamtaufwand für den Schienenpersonennah- und Regionalverkehr der Österreichischen Bundesbahnen in Oberösterreich im ersten Vertragsjahr 2020 - inkl. eines maximal ausschöpfbaren Qualitätsbonus (Anreizsystem) - rund 162,7 Mio. Euro anzugeben. Dem stehen erwartete Tariferlöse (einschließlich Tarifsurrogate) in Höhe von 32 Mio. Euro gegenüber. Bei der Finanzierung der Aufwandslücke wird von einem Finanzierungsverhältnis lt. MoU zwischen Bund und Land Oberösterreich von rund 72 : 28 ausgegangen. Unter Berücksichtigung eines Risikozuschlags von 5 % des Landesanteils (inkl. Erlöse) für unerwartete Erlösentwicklungen und kleinere Angebotsausweitungen ergibt sich ein notwendiger Finanzierungsrahmen des Landes Oberösterreich für 2020 von rund 39,8 Mio. Euro (heutiger Aufwand (2019) Land Oberösterreich: rund 37 Mio. Euro).

Während der Vertragsdauer verändert sich der Gesamtaufwand sowie der vom Land Oberösterreich einzuplanende Finanzierungsrahmen durch Änderungen des Fahrzeugeinsatzes, durch Angebotsausweitungen (2026 - Fahrplanumstellung durch Koralmbahn) sowie auf Grund der Wertsicherung und Abschichtung von Strukturkosten voraussichtlich wie folgt:

Jahr	Gesamtaufwand in Mio. Euro	Tariferlöse in Mio. Euro	Finanzierungsrahmen Land OÖ in Mio. Euro
2020	162,7	32,0	39,8
2021	165,2	32,9	40,3
2022	167,6	33,7	40,8
2023	179,6	34,3	44,2
2024	181,7	34,9	44,7
2025	183,0	35,5	44,9
2026	179,9	36,8	45,1
2027	181,4	36,5	45,3
2028	183,2	37,1	45,7
2029	185,0	37,7	46,1
	1769,2	351,4	437,0

Ab dem Jahr 2023 ergibt sich wie oben bereits erwähnt auf Grund notwendiger Ersatzinvestitionen in den Fuhrpark ein zusätzlicher Mittelbedarf. Qualitätsbonus- bzw. Maluszahlungen sowie Abzüge für Leistungsstörungen (Pönale) werden grundsätzlich von Bund und Land Oberösterreich im Verhältnis ihrer Finanzierungsanteile getragen bzw. beansprucht. Der daraus resultierende Mittelbedarf ist im Finanzierungsrahmen bereits berücksichtigt.

Der endgültige Gesamtaufwand für die einzelnen Jahre auf Vertragsdauer (Letztangebot) stand Anfang September 2019 noch nicht fest und wird in den nächsten Wochen nach der Finalisierung der Verhandlungen vorliegen. Das Letztangebot wird noch von einem Wirtschaftsprüfer auf Angemessenheit und Plausibilität geprüft werden und in weiterer Folge mit den Österreichischen Bundesbahnen verhandelt. Die hier dargestellten Kosten sind daher als Obergrenze des Finanzierungsbedarfs zu sehen. Der Beschluss der Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung zwischen Bund und Land Oberösterreich wird mittels Landesregierungsbeschluss nach Abschluss der Verhandlungen erfolgen.

Unter Bedachtnahme auf die Mehrjährigkeit der vom Land Oberösterreich einzugehenden Verpflichtung bedarf es gemäß Art. 55 Oö. L-VG iVm. § 26 Abs. 8 der Haushaltsordnung des Landes Oberösterreich der Genehmigung durch den Oö. Landtag.

Der Ausschuss für Infrastruktur beantragt, der Oö. Landtag möge die aus dem Abschluss des Verkehrsdienstvertrags betreffend der Aufrechterhaltung des Schienenpersonennah- und Regionalverkehrs auf den Strecken der ÖBB im Bundesland Oberösterreich zwischen den ÖBB und der SCHIG - mittelbar im Wege der Finanzierungsvereinbarung mit der OÖVG - resultierende Mehrjahresverpflichtung des Landes Oberösterreich im Zeitraum 15. Dezember 2019 bis zum 14. Dezember 2029 genehmigen. Weiters möge der Oö. Landtag die Haftung des Landes gegenüber der SCHIG für die aus dem Abschluss der Zusammenarbeits- und Abwicklungsvereinbarung der OÖVG entstehenden Verbindlichkeiten gegenüber der SCHIG im Ausmaß der diesem Antrag vorangestellten Begründung genehmigen.

Linz, am 24. Oktober 2019

David Schießl

Obmann

Peter Handlos

Berichterstatter