

## **Bericht**

### **des Ausschusses für Infrastruktur**

#### **betreffend die Genehmigung einer vertraglichen Mehrjahresverpflichtung gegenüber der Schiene OÖ GmbH zur Beschaffung von 20 normalspurigen Schienenfahrzeugen zur Sicherstellung des Betriebs auf der Lokalbahn Lambach - Vorchdorf-Eggenberg und der Linzer Lokalbahn**

[L-2019-455648/6-XXVIII,  
miterledigt [Beilage 1273/2019](#)]

In Oberösterreich besteht zur weiteren Aufrechterhaltung des Betriebs und der bedarfsgerechten Abdeckung von Nachfragespitzen auf den beiden Lokalbahnen Lambach - Vorchdorf-Eggenberg und Linz Hbf. - Peuerbach/Neumarkt-Kalham (LILO) dringender Bedarf, betriebsfähiges und den Normen entsprechendes Rollmaterial zur Verfügung zu stellen. Im Jahr 2025 werden vier Fahrzeuge auf beiden Lokalbahnen ein Alter zwischen 70 - 75 Jahren erreichen und können nicht mehr weiter eingesetzt werden. Prognosen des Landes Oberösterreich zeigen, dass selbst in Planfällen ohne Angebotsverdichtung die Fahrgastzahl der Linzer Lokalbahn um rund 600 Fahrgäste pro Tag bzw. um 15 % bis 2030 im Raum Linz - Eferding ansteigen wird. Zur Kapazitätsabdeckung dieser Mehrnachfrage ist der zusätzliche Einsatz von zwei Neufahrzeugen vorgesehen.

Ab dem Jahr 2030 erreichen die ab dem Jahr 2001 auf der LILO eingesetzten 14 Gelenktriebwägen das Ende der Nutzungsdauer von Fahrzeugen mit bereits hohem Elektronikanteil. Die anteilmäßig im Verkehrsdienstvertrag abgebildeten Wartungskosten erreichen ab diesem Zeitpunkt ein kritisches Ausmaß, sodass zumindest eine grundlegende technische Überarbeitung erforderlich wird. Insgesamt ergibt sich mit den 14 Fahrzeugen der LILO, den zwei zusätzlichen Fahrzeugen, den vier zu ersetzenden Altfahrzeugen ein Bedarf von 20 Fahrzeugen, für welche Überlegungen betreffend Neubeschaffung anzustellen sind.

Das Land Oberösterreich und die Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, bereiten aktuell einen Verkehrsdienstvertrag für den Schienenverkehr ab dem Dezember 2020 bis Dezember 2030 auf den beiden gegenständlichen, normalspurigen Lokalbahnen sowie für die beiden schmalspurigen Lokalbahnstrecken Vöcklamarkt-Attersee und Gmunden - Vorchdorf-Eggenberg im gleichen Zeitraum vor. Für die beiden letzteren hat der Oö. Landtag bereits in der [Beilage 890/2013](#) am 13. Juni 2013 die Finanzierung eines modernisierten Fuhrparks genehmigt. Der Neuabschluss des Verkehrsdienstvertrags ist erforderlich, da der Bundesvertrag bzw. auch Teile der Landesverträge im Dezember 2020 enden. Die Ausgangslage des Landes betreffend der Normalspurstrecken von Stern&Hafferl ist daher vom

Erfordernis eines neuen Verkehrsdienstvertrags mit einer wirtschaftlich zweckmäßigen Vertragsdauer gekennzeichnet, innerhalb derer bereits konkrete Bedarfe an Fahrzeugen gegeben sind.

Die Lebensdauer von Schienenverkehrsfahrzeugen übersteigt die wirtschaftlich sinnvolle Laufzeit von Verkehrsdienstverträgen. Daraus resultieren Restwerte, für die der Besteller aufkommt. Das fiskalische Ziel, die bestellte Leistung zu einem möglichst geringen Entgelt zu bekommen, wird dadurch verfehlt. Die zunehmende Normierung der Vergabeverfahren in Richtung Wettbewerb mit begrenzten Vertragslaufzeiten und das im Eigentum von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) stehende Rollmaterial führen zu wirtschaftlichen Widersprüchen und unerwünschten Fehlfunktionen des Marktes. Aus diesem Grund haben sich mittlerweile Modelle etabliert, die eine Vorhaltung des Rollmaterials durch einen öffentlichen Aufgabenträger vorsehen, der dieses gegen Benützungsentgelt an die mit dem Betrieb betrauten Eisenbahnverkehrsunternehmen vermietet.

Das Land OÖ hat durch die Gründung der Schiene OÖ GmbH die institutionellen Voraussetzungen für eine Fahrzeugbeschaffung im Rahmen des Beteiligungsmanagements geschaffen. Aus Sicht der Direktion Straßenbau und Verkehr überwiegen daher die Vorteile eines Erwerbs der Fahrzeuge durch die Schiene OÖ GmbH, da die Alternativen wirtschaftlichen und deregulativen Zielsetzungen (zB Eigentumsübergang) weniger entsprechen und die Position des Landes nicht stärken (zB Leasing).

Die Schiene OÖ GmbH hat daher in Abstimmung mit dem Land OÖ Überlegungen zur zukünftigen Organisation der Bereitstellung von Schienenfahrzeugen angestellt. Diese Aktivitäten sind insbesondere auch in Zusammenhang mit der Verordnung EU 2016/2338 erforderlich geworden, die die Aufgabenträger zu Maßnahmen für einen „effektiven und diskriminierungsfreien“ Zugang zu Rollmaterial verpflichtet.

Um der Anforderung zu entsprechen, hat die Schiene OÖ GmbH mit fünf deutschen Verkehrsunternehmen bzw. regionalen Aufgabenträgern in der Plattform „VDV-Tramtrain“ technische Spezifikationen für zukünftige Fahrzeugbeschaffungen erarbeitet. Zusätzlich wird sich das Bundesland Salzburg der Plattform anschließen, da die Erneuerung des Fuhrparks der Salzburger Lokalbahn ansteht. Diese fünf bundesdeutschen Partnerunternehmen haben aktuellen Bedarf nach Fahrzeugen, die auf Grund vergleichbarer Systemanforderungen auch für den oberösterreichischen Markt relevant sind. „VDV-Tramtrain“ hat den Zweck, durch gemeinsame Standardisierung technischer Fahrzeugeigenschaften (Phase 1) und durch Kooperation in einer Beschaffungsgemeinschaft (Phase 2) Kostensenkungen bei der Beschaffung durch hohe Stückzahlen standardisierter Fahrzeuge und eine Senkung der Beschaffungskosten selbst zu erwirken. Bereits infolge der Teilnahme an Phase 1 konnte auf Grund des regen Transfers von Wissen und Know-How betreffend Fahrzeuge durch Kooperation mit Betreibern aus der BRD ein hohes Innovationsniveau erreicht werden.

Die Phase 2 sieht nun die Ausschreibung für 350 dieser technisch weitgehend standardisierten Fahrzeuge für fünf Verkehrsunternehmen/Regionen vor. Das Land OÖ ist eingeladen, an dieser

Beschaffungsaktion für das in Phase 1 definierte, in Oberösterreich einsetzbare Schienenfahrzeug, teilzuhaben. Diese Fahrzeuge sind auch auf den vom Land Oberösterreich im Rahmen klima- und umweltpolitischer Maßnahmen geplanten Erweiterungsstrecken (Durchbindung Mühlkreisbahn, Stadtbahn Universität - Gallneukirchen/Pregarten) einsetzbar. Für eine erste sinnvolle Etappe vom Hbf. Linz bis zur Universität zB bestünde gemäß aktuellem Stand längerfristig ein zusätzlicher Bedarf von 14 Fahrzeugen, für den Vollausbau bis Gallneukirchen und Mühlkreisbahn ein Bedarf von 50 Fahrzeugen.

Die Direktion Straßenbau und Verkehr und die Schiene OÖ GmbH haben anhand der im vorstehenden Bericht beschriebenen Ausgangslage insgesamt drei Stückzahlenszenarien (20, 34 und 50 Fahrzeuge) auf Bedarf, der Stärkung der Rolle des Landes und der Handlungsfähigkeit und Kompatibilität betreffend optionaler, zukünftiger klima- und umweltpolitischer Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr geprüft.

### **Finanzielle Vorteile des Landes an der Mitwirkung in der Beschaffungs Kooperation**

- Ausgabenreduktion bei Marktsondierung, Gutachten, Ausschreibungsdurchführung, Vergabebegleitung, Rechtsbeistand durch Großbetriebsvorteile und Kooperation anstelle Einzelbeschaffung;
- Ausgabenreduktion durch eine sehr große, im Wege der Beschaffungsgemeinschaft erzielten Stückzahl (Marktmacht, Standardisierung);
- Nach aktuellem Stand Erwartungskosten rund 4,5 Mio. Euro je Fahrzeug, erwartete Einsparung rund 1,2 bis 1,3 Mio. Euro je Fahrzeug gegenüber isolierter Beschaffung;
- Ausgabenreduktion bei Wartung und Instandhaltung infolge von Großbetriebsvorteilen in der Durchführung der Wartungsverträge, Standardisierung der Verträge und höherer Verfügbarkeit von Ersatzteilen durch eine große Anzahl von Betreibern;
- Die erwartete Reduktion der Wartungskosten beträgt rund 1,0 Euro je Kilometer bzw. 80.000 Euro pa und Fahrzeug;
- Ausgabenreduktion infolge günstigerer Zulassungsprozesse;
- Günstigere Finanzierungskosten auf Grund der Landesbeteiligung.

### **Vorteile des Landes im Zusammenhang mit der zeitlichen Verfügbarkeit und optionalen Verfügbarkeit an der Mitwirkung in der Beschaffungs Kooperation**

- Ausgangslage ist, dass die Dauer eines Beschaffungsprozesses für Schienenfahrzeuge mindestens fünf bis sechs Jahre beträgt (Spezifikation, Sondierung, Ausschreibung, Produktion, Zulassung,...);
- Sicherung der Verfügbarkeit durch fixierte Auslieferungsmengen;
- Zeiteinsparung bei der Zulassung durch gemeinsam durchgeführten Fahrzeugzulassungsprozess mit frühzeitiger Einbindung inländischer Behörden;
- Sicherung zukünftiger Verfügbarkeit von Fahrzeugen für Erweiterungsprojekte im Großraum Linz durch Optionsbestellmöglichkeiten. Auf Grund der hohen Fixbestellungen von Beschaffern in der BRD erhöht sich der Spielraum „im Pool“ zugunsten des Landes.

Auf Grund der im vorstehenden Bericht dargelegten Sachverhalte und Argumente kann als Ergebnis des Projekts zusammengefasst werden, dass die Direktion Straßenbau und Verkehr die Teilnahme an der Beschaffungsgemeinschaft auf Basis einer Variante mit **20 Fahrzeugen** vorschlägt. Für diese Stückzahl ergeben sich Investitionen in der Höhe von **90 Mio. Euro**. Weiters ist nach Kenntnisstand der Direktion nicht davon auszugehen, dass zu einem späteren Entscheidungszeitpunkt ein vergleichbar niedriger Beschaffungspreis erzielt werden kann, da der Beschaffungsbedarf der deutschen Partner mit weitgehend identen Anforderungen dann nicht mehr gegeben sein wird. Die Entscheidung über die Teilnahme des Landes Oberösterreich an der Beschaffungsaktion ist im Jänner 2020 den Projektteilnehmern der Ausschreibung mitzuteilen.

Zur Sicherung der Rechte und Pflichten vor, während und nach dem Ausschreibungsprozess ist der Abschluss einer Kooperationsvereinbarung zwischen den Partnern der Beschaffungsaktion abzuschließen, für das Land OÖ nimmt diese Rolle die Schiene OÖ GmbH ein. Der Beschaffungsvorgang selbst wird durch eine zwischen der Schiene OÖ GmbH und dem Hersteller abzuschließenden Werkliefervertrag geregelt.

Zur finanziellen Bedeckung des Investitionsvorhabens der Schiene OÖ GmbH ist der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land OÖ und der Schiene OÖ GmbH betreffend die Zufuhr von Eigenkapital in Höhe von 22,5 Mio. Euro und die Bereitstellung von Investitionszuschüssen von 67,5 Mio. Euro erforderlich. Der sich so ergebende Gesamtbetrag von 90 Mio. Euro soll der Schiene OÖ GmbH in nach festgelegten Jahresraten im Zeitraum 2025 bis einschließlich 2049 bereitgestellt werden. Darüber hinaus erhält die Finanzierungsvereinbarung zur Berücksichtigung allfälliger budgetärer Gegebenheiten die Möglichkeit des Landes, Mittelzuführungen vorzuziehen. Eine Möglichkeit, Zahlungen über die festgelegten Fälligkeiten hinauszuschieben, ist nicht vorgesehen.

Das Geschäftsmodell der Schiene OÖ GmbH sieht weiters vor, dass das vom Land zugeführte Eigenkapital durch ein auf Grund eines Verkehrsdienstvertrags vom Eisenbahnverkehrsunternehmen an die Schiene OÖ GmbH zu leistendes Fahrzeugbenutzungsentgelt bis zum Ende der Periode im Jahr 2049 wieder zurückverdient wird. Auf Grund dieses Sachverhalts erfolgt ein Kapitalaufbau im Rahmen der Schiene OÖ GmbH, der am Ende der Finanzierungsperiode den zugeführten Eigenkapitalmitteln entspricht.

Infolge dieser zeitlichen Streckung der Bereitstellung der Landesmittel weicht die Mittelzuführung von der Fahrzeugauslieferung gemäß Werkauslieferungsvertrag ab. Deshalb hat die Schiene OÖ GmbH ihren nicht von den sukzessiven zuzuführenden Landesmitteln gedeckten Mittelbedarf durch Hereinnahme einer Fremdfinanzierung abzudecken. Der sich daraus ergebende Zinsaufwand kann unter der Annahme eines Zinssatzes von 1 % mit insgesamt 5,803 Mio. Euro quantifiziert werden. Diesen Finanzierungskosten steht jedoch eine Inflationskomponente gegenüber, die den ausgewiesenen Betrag dementsprechend relativiert. Da die Schiene OÖ GmbH in der Lage sein wird, 25 % des Zinsaufwands im Wege des Fahrzeugbenutzungsentgelts zu verdienen, hat das Land OÖ 75 % der jährlich nachweislich aus der Zwischenfinanzierung anfallenden Zinsen zusätzlich

zur vorstehenden Jahresrate der Schiene OÖ GmbH zur Verfügung zu stellen. Die aus dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung resultierende Mehrjahresverpflichtung bedarf gemäß § 26 Abs. 8 der Haushaltsordnung des Landes OÖ einer Genehmigung des Landtags. Während der Finanzierungslaufzeit ändert sich der Mitteleinsatz des Landes OÖ voraussichtlich wie folgt (in Tsd. Euro):

(in Tsd. Euro)	2021-2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2049	Summe
Zahlungen für Investitionen		450	1.350	1.350	2.475	3.600	4.500	76.275	90.000
Zuschuss Zinsaufwand	101	121	198	293	405	508	550	3.627	5.803

Die erforderlichen Mittel sind im Budget der Direktion Straßenbau und Verkehr abgedeckt.

Auf Grund des durch die Streckung der Mittelzufuhr des Landes OÖ entstehenden Zwischenfinanzierungsbedarfs wird insbesondere zur Optimierung der Finanzierungsbedingungen gegenüber der finanzierenden Bank zugunsten der Schiene OÖ GmbH eine Garantie für das aufzunehmende Fremdkapital im voraussichtlichen Maximalumfang von 22,5 Mio. Euro zuzüglich Zinsen bis zur vollständigen Rückzahlung des von der Schiene OÖ GmbH aufzunehmenden Fremdkapitals, längstens jedoch bis 31. Dezember 2049 zu übernehmen sein. Gemäß Art. 55 Abs. 5 Z 2 Oö. L-VG kann der Landtag die Landesregierung ermächtigen, im unbedingt erforderlichen Ausmaß innerhalb der von ihm bestimmten Schranken Haftungen zu übernehmen und für die Erfüllung der hieraus dem Land obliegenden Verpflichtungen vorzusorgen.

**Der Ausschuss für Infrastruktur beantragt, der Oö. Landtag möge die aus dem Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land Oberösterreich und der Schiene OÖ GmbH resultierende Mehrjahresverpflichtung des Landes Oberösterreich betreffend der Beschaffung von 20 normalspurigen Schienenfahrzeugen zur Sicherstellung des Betriebs auf der Lokalbahn Lambach - Vorchdorf-Eggenberg und der Linzer Lokalbahn zum vorstehenden Gesamtbetrag im Ausmaß der diesem Antrag vorangestellten Begründung genehmigen.**

Linz, am 16. Jänner 2020

**David Schießl**  
Obmann

**Peter Handlos**  
Berichterstatter