

## **Bericht**

### **des Ausschusses für Infrastruktur**

#### **betreffend die Genehmigung einer Mehrjahresverpflichtung für die Bestellung von Schienenpersonennah- und Regionalverkehr auf den Privatbahnstrecken der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. durch die OÖVG im Zeitraum 13. Dezember 2020 bis 12. Dezember 2030**

[L-2013-123004/16-XXVIII,  
miterledigt [Beilage 1435/2020](#)]

Für die Sicherstellung eines bedarfsgerechten öffentlichen Verkehrsangebots im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr in Oberösterreich auf Privatbahnen bestehen seit den 2000er-Jahren getrennte Verkehrsdienstverträge des Bundes (Bestellung des Grundangebotes gemäß § 7 ÖPNRV-Gesetz) und des Landes Oberösterreich (Bestellung von über das Grundangebot des Bundes hinausgehende Verkehrsdienste gemäß § 13 ÖPNRV-Gesetz) mit der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. Die aktuell abgeschlossenen Verträge enden mit Fahrplanwechsel im Dezember 2020.

Der Bund und das Land Oberösterreich sind übereingekommen, analog zu den Verkehrsdienstverträgen mit den ÖBB, das bisherige duale Bestellsystem auch auf den Privatbahnen zu beenden und für den Folgezeitraum 2021 - 2030 das gesamte öffentliche Verkehrsangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr auf Privatbahnen im Bundesland Oberösterreich gemeinsam zu bestellen. Dazu ist je Bundesland ein mehrteiliges Vertragsregime mit folgenden Verträgen erforderlich:

**Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung:** In diesem zwischen der Republik Österreich und dem Land OÖ abzuschließenden Vertrag werden die Zusammenarbeit und die Finanzierung sowie die Finanzierungsaufteilung zwischen Bund und Land geregelt. Die Republik Österreich verpflichtet sich in der Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung gegenüber dem Land Oberösterreich, die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (SCHIG) finanziell und wirtschaftlich so auszustatten, dass die OÖVG in der Lage ist, sämtliche ihre gegenüber dem Eisenbahnverkehrsunternehmen im Verkehrsdienstvertrag eingegangenen Verpflichtungen jederzeit vollständig und fristgerecht zu erfüllen. Weiters haftet die Republik Österreich für die Verbindlichkeiten gegenüber der OÖVG in Form einer Erfolgsszusage im Sinn von § 880a ABGB.

**Zusammenarbeits- und Abwicklungsvereinbarung:** Die operative Abwicklung der Verkehrsdienstbestellung ist im Wege der OÖVG vorgesehen. Die SCHIG nimmt die Aufgaben des Leistungscontrollings- und Qualitätsmanagements wahr. Das Zusammenwirken der beiden Gesellschaften wird in einer Zusammenarbeits- und Abwicklungsvereinbarung geregelt.

**Verkehrsdienstvertrag:** Das Vertragsregime sieht vor, dass der Verkehrsdienstvertrag selbst zwischen der OÖVG und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. abgeschlossen wird.

Die gebündelte Gesamtangebotsvergabe an das Eisenbahnverkehrsunternehmen, Hauptelemente des Verkehrsdienstvertrags sowie die Finanzierung wurden bereits im Jahr 2019 in einem Memorandum of Understanding (MoU) (Beschluss in der Oö. Landesregierung vom 25. November 2019) zwischen der Republik Österreich und dem Land Oberösterreich vereinbart. Es ist aus volkswirtschaftlichen Gründen vorgesehen, dass die Verkehrsdienste von der OÖVG im Rahmen einer zulässigen Direktvergabe gemäß Art. 5 (6) VO (EG) 1370/2007 an die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. direkt vergeben werden. Die entsprechende Vorinformation der Direktvergabe erfolgte im November 2019 im Amtsblatt der Europäischen Union und ist rechtskräftig.

Nach Vorliegen der rechtskräftigen Vorinformation der Direktvergabe und auf Basis einer noch 2019 durchgeführten Markterkundung wurden im April 2020 die Vertragsverhandlungen zwischen Land Oberösterreich (unter Einbindung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Innovation und Technologie und der SCHIG) und der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. aufgenommen. Der Verkehrsdienstvertrag umfasst folgende wesentliche Inhalte:

**Bestellumfang:** Der Bestellumfang (Gesamtfahrplanangebot) beläuft sich im Jahr 2021 auf rund 1,834 Mio. Fahrplankilometer. Der Verkehrsdienstvertrag lässt grundsätzlich Angebotsausweitungen oder Rücknahmen von bis zu 15 % des Leistungsangebots zu.

**Fahrzeugeinsatz:** Ab 2026 schrittweise bis einschließlich 2030 ist die Auslieferung von zwanzig modernen, barrierefreien Elektrotriebwagen vorgesehen, welche zunächst vor allem sechs, bereits seit 70 Jahren auf der Lokalbahn Lambach - Vorchdorf im Einsatz stehende Fahrzeuge und in weiterer Folge den Fuhrpark für den Betrieb der Linzer Lokalbahn erneuern sollen. Die Fahrzeuge werden von der Schiene OÖ GmbH beschafft und der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. gegen Benützungsentgelt zur Verfügung gestellt, die diesbezügliche Finanzierung wurde am 30. Jänner 2020 vom Oö. Landtag in der [Beilage 1284/2020](#) genehmigt.

**Vertragsregime:** Der Verkehrsdienstvertrag wird als Bruttovertrag abgeschlossen. Das Erlörisiko 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.

**Anreizsystem:** Um gemäß VO (EG) 1370/2007 einen nachhaltigen Anreiz zur Entwicklung einer qualitätsorientierten und wirtschaftlichen Geschäftsführung des Eisenbahnverkehrsunternehmens sicher zu stellen, ist ein Qualitätsbonus-/Malussystem im Verkehrsdienstvertrag vorgesehen, welches ua. Pünktlichkeit, Sauberkeit und Kundenservice berücksichtigt und sich an österreichweit gültigen Qualitätsstandards orientiert. Bei Erreichen der maximalen Qualität kann die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. einen Bonus erzielen.

**Überkompensationsprüfung:** Zur Vermeidung übermäßiger Abgeltungen (Überkompensation) wird die Kalkulation der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. 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 Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. im Zeitraum 2021 bis 2030 abgesichert werden.

Auf Grund einer von der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. vorgelegten Aufwandsermittlung ist der Gesamtaufwand für den Schienenpersonennah- und Regionalverkehr der gegenständlichen Strecken in Oberösterreich in der gesamten Vertragsperiode mit rund 224,4 Mio. Euro anzugeben. Dem stehen erwartete Tariferlöse in Höhe von 21,8 Mio. Euro gegenüber. Bei der Prognose der Tarifeinnahmen wurden Erlösrückgänge in der Höhe von rund einem Drittel gegenüber dem Jahr 2019 auf Grund verschiedener behördlicher Maßnahmen („Covid-19-Lockdown“) angenommen. Weiters wurde die Annahme getroffen, dass die Erlöse bis zum Vertragsende im Jahr 2030 wieder linear ansteigen und gegen Ende der Periode das Niveau vor diesen Maßnahmen erreichen. Bei der Finanzierung der Aufwandslücke stellt die Republik Österreich auf Grund des Memorandums vom 9. Dezember 2019 einen pauschalierten Bundeszuschuss im Ausmaß von 77,3 Mio. Euro zur Verfügung.

Unter Berücksichtigung eines Risikozuschlags von 5 % des um die Erlöse aus der Durchführung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt verminderten Gesamtaufwandes (diese betragen 68 % der Gesamterlöse) für Unabsehbares (insbesondere außerplanmäßige Wertsicherung, unerwarteter Verlauf der Erlösentwicklung, Bonuszahlungen, sonstige ungeplante Kostenentwicklungen, gesellschaftlich gewünschte, bedarfsorientierte Angebotsausweitungen und Ähnliches) ergibt sich im Zeitraum 2021 bis einschließlich 2030 ein notwendiger Finanzierungsrahmen des Landes Oberösterreich von 135,9 Mio. Euro, aufgerundet 136 Mio. Euro. Während der Vertragsdauer verändert sich der Gesamtaufwand ab dem Jahr 2026 infolge des Einsatzes neuer Schienenfahrzeuge sowie auf Grund der Wertsicherung. Mögliche Qualitätsbonuszahlungen sind im dargestellten Finanzierungsrahmen bereits berücksichtigt.

Jahr	Gesamt- aufwand Brutto	Erlöse	Gesamt- aufwand Netto	Risiko	Gesamt- aufwand Netto zzgl. Reserve	Bundes- zuschuss	Finanzierungs- rahmen
2021	19,4	-1,6	17,8	0,9	18,7	-6,6	12,1
2022	19,5	-1,7	17,8	0,9	18,7	-6,7	12,0
2023	19,9	-1,8	18,1	0,9	19,0	-6,9	12,1
2024	20,3	-1,9	18,4	1,0	19,4	-7,0	12,4
2025	21,0	-2,1	18,9	1,0	19,9	-7,4	12,5
2026	23,1	-2,2	20,9	1,1	22,0	-8,0	14,0
2027	23,4	-2,4	21,0	1,1	22,1	-8,1	14,0
2028	24,7	-2,5	22,2	1,2	23,4	-8,5	14,9
2029	26,1	-2,7	23,4	1,2	24,6	-8,9	15,7
2030	27,0	-2,9	24,1	1,3	25,4	-9,2	16,2
<b>Sum- me</b>	<b>224,4</b>	<b>-21,8</b>	<b>202,6</b>	<b>10,6</b>	<b>213,2</b>	<b>-77,3</b>	<b>135,9</b>

Das Letztangebot wird noch von einem Wirtschaftsprüfer auf Angemessenheit und Plausibilität geprüft werden. Die hier dargestellten Kosten sind daher als Obergrenze des Finanzierungsbedarfs zu sehen.

Unter Bedachtnahme auf die Mehrjährigkeit der vom Land Oberösterreich einzugehenden Verpflichtung bedarf es gemäß Art. 55 Oö. L-VG iVm. § 21 Abs. 4 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 Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. im Bundesland Oberösterreich zwischen der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. und der OÖVG resultierende Mehrjahresverpflichtung des Landes Oberösterreich im Zeitraum 13. Dezember 2020 bis 12. Dezember 2030 im Ausmaß der diesem Antrag vorangestellten Begründung genehmigen.**

Linz, am 1. Oktober 2020

**David Schießl**  
Obmann

**Peter Handlos**  
Berichterstatler