

Bericht
des Ausschusses für Infrastruktur
betreffend die
Genehmigung einer Mehrjahresverpflichtung gegenüber der OÖVG im Zeitraum 2024 bis
2033 für Verkehrsdienstbestellungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und die
Genehmigung einer Haftung gegenüber der SCHIG

[L-2013-123004/31-XXIX,
miterledigt [Beilage 677/2023](#)]

Zur Sicherstellung eines attraktiven Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im ÖBB-Nahverkehr im Bundesland Oberösterreich wurde von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG) im gemeinsamen Auftrag des Bundes und des Landes Oberösterreich im Dezember 2019 ein Verkehrsdienstevertrag (VDV) abgeschlossen („VDV Oberösterreich“), der eine Laufzeit bis Dezember 2029 aufweist. Der VDV Oberösterreich wurde - wie alle vergleichbaren Verträge in Österreich - gemäß Art. 5 Abs. 6 VO 1370/2007 direkt an die ÖBB-PV AG vergeben.

Seit dem Abschluss des aktuell gültigen VDV Oberösterreich am 12. Dezember 2019 änderten sich im Geltungsbereich dieses VDV mehrere Rahmenbedingungen und Prämissen wesentlich.

So sind zB ab Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus der Westbahnstrecke auf den S-Bahnen S1 und S2 zwischen St. Valentin, Linz Hbf. und Wels Hbf. erhebliche Leistungsausweitungen geplant (auf Grund der deutlich verspäteten Fertigstellung, ist eine schrittweise Leistungsausweitung zwischen Linz und Wels im Rahmen des aktuellen VDV nicht mehr möglich). Auf der Innkreis- und Donauuferbahn sind nach Fertigstellung der Elektrifizierungen (aus derzeitiger Sicht Ende 2029) ebenfalls Änderungen im Fahrplansystem samt Leistungsausweitungen vorgesehen. Neben den Leistungsausweitungen werden auf diesen Strecken dann nur noch elektrisch angetriebene Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Diese Änderungen maßgeblicher Rahmenbedingungen und Prämissen waren zum Zeitpunkt des Abschlusses des VDV Oberösterreich (2020 - 2029) noch nicht absehbar.

Für den viergleisigen Ausbau zwischen Linz und Wels gilt ebenso wie für die Elektrifizierung der Innkreisbahn und der Donauuferbahn, dass bei Infrastrukturausbauten dieser Größenordnung oftmals mit zeitlichen Verzögerungen bei der Fertigstellung zu rechnen ist. Externe Faktoren wie insbesondere die aktuell hohe Inflation und die globalen Lieferkettenprobleme stellen weitere Unsicherheitsfaktoren hinsichtlich einer zeitgerechten Fertigstellung dieser Infrastrukturprojekte dar. Ein potentiell möglicher Betreiberwechsel mit Auslaufen des bestehenden VDV in unmittelbarer zeitlicher Nähe zu den dargestellten infrastrukturellen Entwicklungen wäre daher mit erheblichen

Risikoaufschlägen seitens des Nachfolgebetreibers verbunden und würde zu Mehrkosten der gemeinwirtschaftlichen Verkehre führen. Die angeführten Unsicherheiten würden die Planungen der Vergabe eines nachfolgenden VDV - mit Laufzeitbeginn zum Fahrplanwechsel 2029/30 - deutlich erschweren, da das gewünschte Fahrplanangebot für die ersten Jahre des VDV vorab nicht ausreichend konkret definiert werden könnte.

Seitens des federführenden Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) wurden vor diesem Hintergrund und zur Entscheidung über die weitere Vorgangsweise mehrere Varianten geprüft und nach Abwägung aller Vor- und Nachteile die Entscheidung getroffen, die einvernehmliche Auflösung des derzeit bestehenden Verkehrsdienstvertrags (VDV 2020 - 2029) zwischen SCHIG und ÖBB-PV AG, sowie eine gleichzeitige neuerliche Direktvergabe an die ÖBB-PV AG anzustreben.

Der neue VDV 2024 - 2033 soll mit einer maximal zulässigen Laufzeit von zehn Jahren (von Fahrplanwechsel 2023/24 bis Fahrplanwechsel 2033/34) - nach Art. 5 Abs. 6 VO 1370/2007 direkt an die ÖBB-PV AG vergeben werden. Die rechtliche Umsetzbarkeit wird durch ein Gutachten im Auftrag des BMK positiv beurteilt. Demnach ist die Bestellung von Verkehrsleistungen im Zuge einer Direktvergabe unionsrechtlich zulässig und steht auch im Einklang mit den Bestimmungen des BVergG 2018. Die Argumente des BMK sind grundsätzlich nachvollziehbar und können auf fachlicher Ebene mitgetragen werden.

Das Vertragsregime sieht vor, dass der Verkehrsdienstvertrag selbst zwischen der SCHIG und der ÖBB-PV AG abgeschlossen wird.

Der Verkehrsdienstvertrag umfasst ua. folgende wesentliche Inhalte:

Bestellumfang

- Phase A: Fahrplanjahr 2024 bis Gesamtinbetriebnahme der Koralmbahn vsl. Fahrplanjahr 2026
- rund 12,5 Mio. Zugkm p.a.
- Phase B: ab Gesamtinbetriebnahme der Koralmbahn vsl. Fahrplanjahr 2026 bis Inbetriebnahme der übrigen Infrastrukturprojekte (viergleisiger Ausbau der Weststrecke im Bereich Linz sowie Elektrifizierung von Innkreis- und Donauuferbahn) vsl. Fahrplanjahr 2032 - rund 12,7 Mio. Zugkm p.a. ohne Optionen.
- Phase C: ab Gesamtinbetriebnahme der genannten Infrastrukturprojekte vsl. Fahrplanjahr 2032 bis Fahrplanjahr 2033 - rund 15,1 Mio. Zugkm p.a. ohne Optionen.

Für die Jahre 2031 - 2033 sind, nach Fertigstellung und vorbehaltlich der notwendigen Infrastruktur, wesentliche Verbesserungen des Angebots vorgesehen. Eine Umsetzung ist jedenfalls noch abzustimmen.

Im Vertrag ist eine grundsätzliche Änderung des Verkehrsvolumens möglich. Dies eröffnet die Möglichkeit für die Auftraggeber, zusätzliche Verkehre zu bestellen bzw. einzustellen (sogenannte „Atmungsgröße“ von 20 % des Auftragsvolumens).

Fahrzeugeinsatz

Im Elektrosegment werden in OÖ derzeit Wendezüge (Cityshuttle), Triebwägen 4024 (Talent I) sowie 4744/4746 (Siemens City Jet) eingesetzt. Wie im bestehenden VDV vereinbart, werden Wendezüge sowie Siemens City Jet Züge durch 72 neue, barrierefreie Triebwägen „Siemens Mireo“ ersetzt, deren Inbetriebnahme in den Fahrplanjahren 2029 - 2032 vorgesehen ist.

Im Dieselsegment können die bestehenden Fahrzeuge (5047 und 5022 Desiro) weiterhin jedenfalls bis zum Jahr 2033 im Einsatz bleiben. Optional können - vorausgesetzt der Fertigstellung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen - spätestens ab dem Jahr 2032 alle Dieseltriebfahrzeuge mit Akkutriebfahrzeugen ersetzt werden.

Die Inbetriebnahme der 15 neuen und barrierefreien Akkutriebwägen „Stadler Flirt“ ist spätestens ab dem Fahrplanjahr 2032 vorgesehen. Mit dem Fortschreiten der Elektrifizierungen können jedenfalls die Triebfahrzeuge der Baureihe 5047 aus dem Fuhrpark genommen und durch Elektrotriebfahrzeuge oder 5022er ersetzt werden.

Die neuen Fahrzeuge werden von der ÖBB-PV beschafft, auf 30 Jahre abgeschrieben und die AfA entsprechend berücksichtigt.

Anreizsystem

Um gemäß VO (EG) 1370/2007 einen nachhaltigen Anreiz zur Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) sicherzustellen, ist ein Qualitätsbonus- bzw. Malussystem im Verkehrsdienstvertrag vorgesehen, welches ua. Pünktlichkeit, Sauberkeit und Kundenservice berücksichtigt. Bei Erreichen der maximalen Qualität können die Österreichischen Bundesbahnen einen Bonus erzielen. Darüber hinaus sieht der Verkehrsdienstvertrag eine aufwandmindernde, schrittweise Abschichtung von Strukturkosten (zB durch den Abbau von beamtetem Personal) der Österreichischen Bundesbahnen über die Vertragslaufzeit vor.

Überkompensationsprüfung

Während der Vertragsdauer ist eine jährliche ex-post-Prüfung bezüglich Überkompensation vorgesehen. Eine etwaige Überkompensation wird am Ende der Laufzeit an die Auftraggeber rücküberwiesen.

Vertragsregime

Der Verkehrsdienstvertrag wird, wie der bestehende Vertrag, als so genannter „Bruttovertrag“ abgeschlossen. Das Erlösrisiko wird damit vom Land Oberösterreich getragen. Wesentliche Vorteile des Bruttovertrags bestehen in der Chance, durch einen Anstieg der Fahrgäste Einnahmen zu lukrieren. Überdies bestehen im Rahmen eines Bruttovertrags mehr Gestaltungsmöglichkeiten bei tariflichen Maßnahmen.

Weitere Vereinbarungen

Zur vertraglichen Abwicklung sind folgende weitere Verträge abzuschließen (dies entspricht auch der Abwicklung im bestehenden VDV).

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 OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG (OÖVG) finanziell und wirtschaftlich so auszustatten, dass die OÖVG in der Lage ist, sämtliche ihre gegenüber der SCHIG eingegangenen Verpflichtungen jederzeit vollständig und fristgerecht zu erfüllen. Weiters haftet das Land Oberösterreich für die Verbindlichkeiten gegenüber der SCHIG in Form einer Erfolgsszusage im Sinn von § 880a ABGB.

Zusammenarbeits- und Abwicklungsvereinbarung

Die operative Abwicklung der Verkehrsdienstbestellung ist im Wege der SCHIG des Bundes und der OÖVG vorgesehen. Das Zusammenwirken der Gesellschaften wird in einer Zusammenarbeits- und Abwicklungsvereinbarung geregelt.

Mit dem ggst. Landtagsbeschluss soll der erforderliche Finanzierungsrahmen des Landes Oberösterreich für die Bestellung des Verkehrsangebots im SPNV im Wege der OÖVG bei der SCHIG bzw. den Österreichischen Bundesbahnen im Zeitraum 2024 bis 2033 abgesichert werden.

Auf Basis einer von der ÖBB-PV AG vorgelegten Aufwandsermittlung ist der Gesamtaufwand für den SPNV der ÖBB in Oberösterreich im ersten Vertragsjahr 2024 - inkl. maximal ausschöpfbarem Qualitätsbonus (Anreizsystem) - mit rund 188 Mio. Euro anzugeben. Dem Gesamtaufwand stehen erwartete Tarifierlöse sowie Abgeltungen des Bundes aus Klimaticketmitteln gegenüber. Bei der Finanzierung des Abgeltungsbedarfs wird von einem Bruttofinanzierungsverhältnis zwischen Bund und Land Oberösterreich von rund 60 : 40 ausgegangen. Für das Fahrplanjahr 2024 ergibt sich ein notwendiger Finanzierungsrahmen des Landes OÖ von 51,5 Mio. Euro. Unter Berücksichtigung von Angebots-Ausweitungsoptionen sowie eines Risikozuschlags von 5 % des Landesanteils für

unerwartete Erlös- und Indexentwicklungen und kleineren Angebotsausweitungen (ab 2026) ergeben sich für die Folgejahre unten dargestellte Finanzierungserfordernisse.

Während der Vertragsdauer verändert sich der Gesamtaufwand sowie der vom Land Oberösterreich einzuplanende Finanzierungsrahmen durch Änderungen des Fahrzeugeinsatzes (neue Fahrzeuge ab ca. 2029/30), durch Angebotsausweitungen sowie auf Grund der Wertsicherung und Abschichtung von Strukturkosten aus derzeitiger Sicht voraussichtlich wie folgt:

Jahr	Gesamtaufwand in Mio. Euro	Finanzierungsrahmen Land OÖ in Mio. Euro
2024	188,0	51,5
2025	191,5	50,8
2026	197,7	59,8
2027	199,9	58,4
2028	199,8	56,0
2029	233,0	67,1
2030	276,9	91,1
2031	277,1	86,5
2032	331,1	101,3
2033	330,7	96,3
Summe	2.425,7	718,8

Eine Grundprämisse für den Abschluss eines neuen VDV 2024 - 2033 ist, sowohl seitens Auftraggeber als auch seitens Auftragnehmer keine wesentlich kostenrelevanten Änderungen bis 2029 vorzunehmen und somit bis 2029 (dh. im Rahmen der Laufzeit des bestehenden VDV) keine strukturellen Mehrkosten zu verursachen.

Ab den Jahren 2030 ergeben sich Kostensteigerungen ua. aus folgenden Gründen:

- Höhere Kosten auf Grund von vorgesehenen Leistungsausweitungen
- Höhere Abschreibung auf Grund neuer Fahrzeuge (ab 2029)
- Höhere Gesamtkapitalrendite auf Grund höherer Buchwerte der Fahrzeuge bzw. auf Grund geänderter Rahmenbedingungen für die Finanzierung (ua. Zinsentwicklung)

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 Mehrjahresverpflichtung des Landes Oberösterreich gegenüber der OÖ Verkehrsverbund-Organisationsgesellschaft Nfg. & Co KG (OÖVG) sowie 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 Begründungen genehmigen.

Linz, am 23. November 2023

Peter Handlos
Obmann

David Schießl
Berichterstatter