



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
RRX-Fahrzeugfinanzierungsmodell			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	NVN/VIII/2012/0335	30.05.2012	8

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	04.07.2012	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	05.07.2012	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

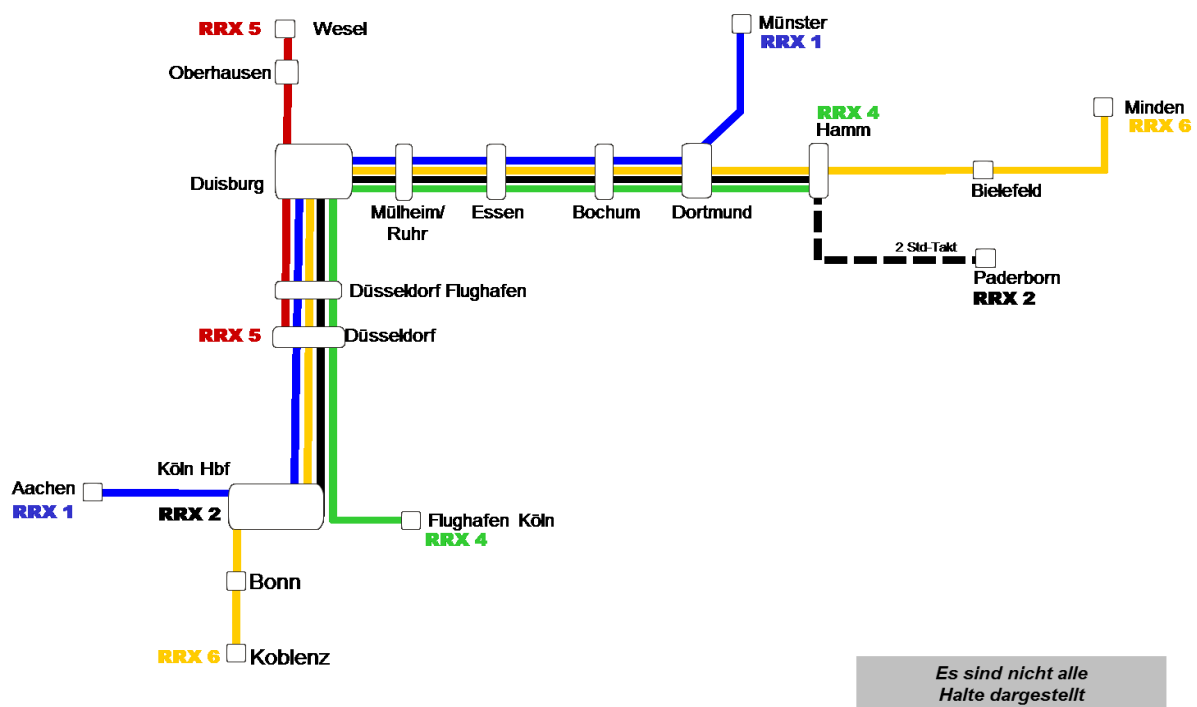
Der Ausschuss für Investitionen und Finanzen und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen den nachfolgenden Sachstandsbericht zum RRX-Fahrzeugfinanzierungsmodell zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

1. Darstellung Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Der RRX ist ein Verkehrsprojekt, das im Jahre 2006 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch das BMVBS unter Beteiligung des Verkehrsministeriums NRW initiiert wurde. Es ist ein verkehrspolitisches Ziel des Landes und der Aufgabenträger für den SPNV, den RRX als bedeutendstes Mobilitäts- und Infrastrukturprojekt in NRW umzusetzen. Hintergrund des Projektes ist es, die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen, um betriebliche Mehrleistungen auf dem nachfragestarken Rhein-Ruhr Korridor zwischen Dortmund und Köln über Bochum, Essen, Mülheim a. d. Ruhr, Duisburg und Düsseldorf zu ermöglichen. Dabei soll die Netzinfrastruktur so ausgebaut werden, dass eine reibungslose betriebliche Abwicklung entlang der Strecke zwischen Fernverkehr und Nahverkehr realisiert werden kann, wobei nahe-

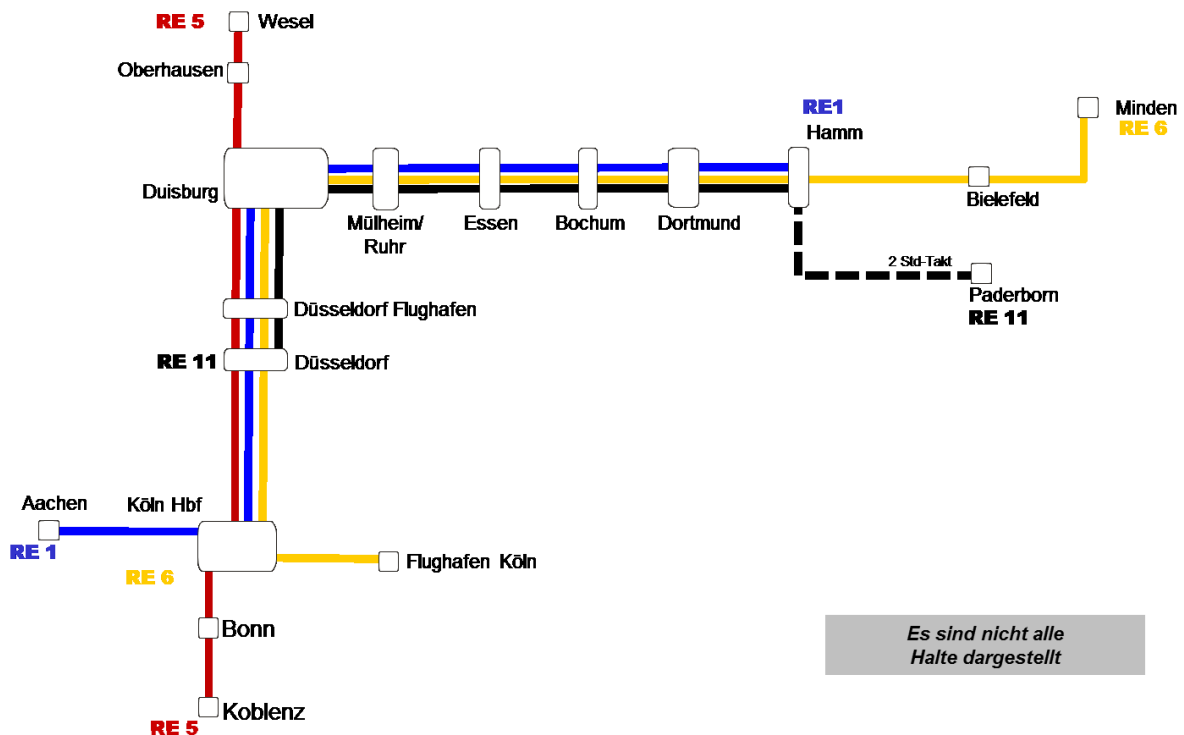
zu auf der gesamten Strecke eine Bündelung zwischen den Fernverkehrs- und Nahverkehrsprodukten vorgesehen ist. Die Realisierung von Parallelverkehren zwischen Fernverkehr und Nahverkehr lässt sich durch die Planung von „Systemtrassen“ umsetzen, die es ermöglichen, dass der Betrieb auf einer Infrastruktur nach einem „Fließbandprinzip“, d.h. in gleicher Geschwindigkeit, durchgeführt wird. Betrieblich ist nach der Fertigstellung der infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen beim RRX-Linienkonzept ein 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Köln vorgehen. Die heutigen RE-Linien werden in den RRX-Linien aufgehen, jedoch sind betrieblich Veränderungen bei den Laufwegen der Linien gegenüber heute notwendig.



Heutige RE-Linien / Ausschreibung

Ab Dezember 2016 laufen die Verkehrsverträge der Regionalexpresslinien RE1, RE5, RE6 und RE11 in NRW aus, so dass bereits in diesem Jahr eine Ausschreibung der Verkehre notwendig ist um eine ausreichenden Zeitraum für die Betriebsaufnahme und den Bau der notwendigen Fahrzeuge zu gewährleisten.

Nach Fertigstellung der geplanten Infrastruktur sollen die o.g. Linien den Hauptbestandteil des RRX bilden, d.h. die Betriebsleistungen der heutigen RE-Linien gehen dann im RRX auf.



Um wirtschaftliche Ergebnisse bei den anstehenden Wettbewerbsverfahren zu erlangen, sind nach derzeitigen Erkenntnissen Verkehrsverträge mit einer Laufzeit von 12 - 15 Jahren vorgesehen. Demnach werden die neuen Verkehrsverträge mindestens eine Laufzeit bis zum Jahr 2028 / 2031 haben. Nach derzeitigen Planungen zum RRX wird eine vollständige Realisierung der Infrastruktur im Jahre 202X liegen. Demnach sollen bei den anstehenden Verkehrsverträgen Regelungen getroffen werden, die auch innerhalb der Vertragslaufzeit eine Umsetzung der betrieblichen Veränderungen möglich machen.

Ein Hauptaugenmerk kommt im Zusammenhang mit den anstehenden Verkehrsverträgen den Fahrzeuganforderungen zu. Im Rahmen der Ausschreibung der RE-Linien sollen bzgl. der Fahrzeuge bereits ab 2016 die Anforderung an den zukünftigen RRX erfüllt werden. Nur dadurch ist sichergestellt, dass eine zukünftige Umstellung auf das Betriebskonzept RRX ermöglicht wird. Folgende Anforderungen sollen dabei erfüllt werden:

- Fahrdynamische Anforderungen (Beschleunigung)
- Erhöhte Kapazitätsanforderungen (bis zu 800 Sitzplätze pro Zug)
- Behindertengerechter Ein-Ausstieg

Durch die Realisierung der o.g. Anforderungen können bereits ab 2016 wichtige qualitative Fortschritte für die Fahrgäste realisiert werden. Insbesondere durch die Kapazitätsausweitung können im hochbelasteten Korridor Dortmund – Köln deutliche Verbesserungen für die stetig steigende Fahrgastnachfrage verwirklicht werden.

Insgesamt stehen bei der Ausschreibung der Linien ca. 11 Mio. Zugkilometer zur Ausschrei-

bung an. Bei diesem Volumen ist aus vergaberechtlichen Gründen und auch für die Gewährleistung eines funktionierenden Wettbewerbs eine Teilnetzbildung notwendig.

Bei einer herkömmlichen Ausschreibung, in der sowohl die Beschaffung der Fahrzeuge, als auch der Betrieb kombiniert vergeben wird, kann daraus resultieren, dass mehrere EVU mit verschiedenen Fahrzeugtypen die RE-Linien bedienen. Bei der Umstellung der RE Linien auf den RRX-Betrieb, sind einige betriebliche Veränderungen vorgesehen (Linienäste werden getauscht, Verlängerungen und Kürzungen von Linien). Damit verbunden sind auch Verschiebungen von Fahrzeugen zwischen den Linien notwendig, was bei unterschiedlichen Fahrzeugtypen nahezu ausgeschlossen ist.

Daher besteht die grundsätzliche Anforderung, dass einheitliche Fahrzeuge über alle 4 Linien beschafft werden, um betriebliche Veränderungen in der Zukunft zu realisieren. Um sowohl einen Wettbewerb auf der Herstellerseite, als auch auf Eisenbahnverkehrsunternehmensseite zu generieren, ergibt sich bei den o.g. Rahmenbedingungen eines einheitlichen Fahrzeugpark, dass die Vergabe zu den Fahrzeugen (Hersteller) und für den Betrieb (Eisenbahnverkehrsunternehmen) entkoppelt wird. Bei der Ausschreibung der Fahrzeuge direkt bei den Herstellern können auf Grund der hohen Anzahl der Fahrzeuge (ca. 60 Doppelstockfahrzeuge) zudem wirtschaftliche Preise ermöglicht werden.

2. Das RRX-Fahrzeugfinanzierungsmodell

Gemeinsam mit dem Land und den Aufgabenträgern NVR und NWL werden Lösungsmöglichkeiten geprüft, wie ein Investitionsvolumen von um die 600 Mio € zu vertretbaren Konditionen finanziert und ein ausreichender SPNV-Wettbewerb sichergestellt werden kann. Entwickelt wurde dazu das RRX-Fahrzeugfinanzierungsmodell, das auf dem VRR-Finanzierungsmodell und in der anderen Variante auf dem Kölner-Modell sowie dem KCW-Modell aufbaut, die Modelle aber weiterentwickelt, kombiniert und eine einheitliche Fahrzeugbeschaffung und – Bewirtschaftung sicherstellt. Zugleich werden die Anforderungen an eine nachhaltige wirtschaftliche Fahrzeugproduktion und – Instandhaltung mit den geringsten Lebenszykluskosten umgesetzt.

Das RRX –Fahrzeugfinanzierungsmodell ist ein Zwei-Säulen-Modell. Im Gegensatz zu früheren Verfahren werden die Wettbewerbsverfahren für die Beschaffung der Fahrzeuge und für die Erbringung der Betriebsleistungen getrennt durchgeführt. Der Hersteller soll die Fahrzeuge künftig nicht nur produzieren und verkaufen, sondern auch über den Lebenszyklus, d.h. über 30 Jahre, die Fahrzeuge instand halten, warten reparieren und auch reinigen. Der Hersteller haftet gegenüber dem Aufgabenträger / Eigentümer (Eigentümervariante). Kommt die Variante „Projektgesellschaft“ zum Zug, haftet gegenüber dem Aufgabenträger die Projekt-

gesellschaft.

Die 1. Säule bezieht sich auf die Beschaffung der Fahrzeuge, die 2. Säule auf die Erbringung der Betriebsleistungen (siehe auch Folie 1).

Diese Entkopplung der Aufgaben hat zum Ziel, bei einer Laufzeit von 25 + x Jahren hochwertige Fahrzeuge zu erhalten, die nicht nur vom Hersteller gefertigt, sondern auch in Verantwortung des Herstellers dauerhaft für den täglichen Betrieb in vorgegebener Qualität zur Verfügung gestellt werden.

Dabei wird gewährleistet, dass die Zweckverbände nicht unternehmerisch tätig werden.

Das Modell dient

- einer nachhaltigen Fahrzeugqualität (der Hersteller produziert und ist verantwortlich für die Instandhaltung),
- der Produktion und Instandhaltung der Fahrzeuge zu den geringsten Kosten, d.h. Lebenszykluskosten,
- der Beschaffung identischer, durchtauschbarer Fahrzeuge für mehrere Strecken/ Teilnetze, (RRX-Netz),
- dem kostengünstigen Einsatz einheitlicher Werkstätten, Ersatzteile und Sonderwerkzeuge,
- dem Wettbewerb der EVUs. Der Wettbewerb wird nicht mehr durch Finanzierungsprobleme behindert.

Das RRX-Modell ist in mehreren Varianten denkbar:

Hauptvariante: Eigentum ZV VRR

In der Hauptvariante des Modells beschafft der ZV VRR vom Hersteller die Fahrzeuge, finanziert sie und wird deren Eigentümer. Der Hersteller erbringt die Leistungen für Instandhaltung, Wartung, Reparaturen und Reinigung.

Diese Variante basiert auf eine wettbewerbliche Fahrzeugbeschaffung des Zweckverbandes unmittelbar vom Hersteller. Der Hersteller baut die Fahrzeuge nach den Vorgaben des Zweckverbandes und verkauft sie dem Zweckverband. Der Hersteller sorgt für die Verfügbarkeit der Fahrzeuge, indem er die Instandhaltung, Wartung, Reparatur und Reinigung dauerhaft übernimmt.

Der Zweckverband finanziert den Fahrzeugerwerb durch die Aufnahme von Kommunal-darlehen.

Im Rahmen der – zeitlich etwas versetzten – Ausschreibung der Verkehrsleistungen schließt der Zweckverband mit dem obsiegenden EVU einen Pachtvertrag. Darin verpflichtet er sich, dem EVU die vom Hersteller zur Verfügung gestellten Fahrzeuge zur Erfüllung des Verkehrsvertrages beizustellen. Der Zweckverband erhält hierfür einen Pachtzins vom EVU. Dieser Pachtzins deckt sowohl die Kosten für den Kommunalkredit (Tilgung und Zinsen) als auch die beim VRR entstehenden Management- und Controlling-Leistungen durch die Erhebung eines Zuschlags ab.

Der Aufgabenträger VRR AöR schließt mit dem EVU einen Verkehrsvertrag ab.
(siehe hierzu Folien 2 bis 5)

Nebenvariante: Projektgesellschaft / Bereitstellungsmodell

In einer Nebenvariante wäre es denkbar, dass eine Projektgesellschaft Eigentümer der Fahrzeuge wird, die Fahrzeuge verpachtet aber auch die Instandhaltung, Wartung, Reparaturen und Reinigung sicherstellt.

Mit der Projektgesellschaft schließt der ZV VRR einen Vertrag über die Überlassung der Fahrzeuge, also einen Pachtvertrag mit Verfügbarkeitsgarantie. Er sichert sich somit die Instandhaltung, Wartung, Reparatur und Reinigung der Fahrzeuge von der Projektgesellschaft.

Für die Verpachtung der Fahrzeuge schuldet der Zweckverband der Projektgesellschaft eine Pacht. Für die Garantie der Verfügbarkeit zahlt der Zweckverband darüber hinaus ein Verfügbarkeitsentgelt. Im Fall der Insolvenz der Projektgesellschaft erhält der Zweckverband Zugriff auf die Fahrzeuge.

Die Projektgesellschaft kann vom Hersteller oder von der Bank oder anderen gebildet werden. Zweckverband oder AöR beteiligen sich nicht an der Projektgesellschaft.

Die Projektgesellschaft entscheidet, wer die Herstellung der Verfügbarkeit übernimmt: Dies kann sie selbst, der Hersteller oder das EVU sein.

Ziel des VRR ist es, die vollständige Verfügbarkeit und damit auch Instandhaltung in der Verantwortung des Herstellers zu belassen.

Zur Erzielung von kommunalkreditähnlichen Konditionen wird der Projektgesellschaft die Möglichkeit eingeräumt, ihre Forderung auf Pachtzahlung gegen den ZV VRR zur Finanzie-

zung der Fahrzeuge an ein Kreditinstitut zu verkaufen (Forfaitierung).

Der ZV VRR räumt dem Kreditinstitut der Projektgesellschaft eine Kapitaldienstgarantie mit Einredeverzicht ein. Bezüglich eines Teils des Pachtzinses, der auf die Fahrzeugfinanzierung entfällt, erklärt der Zweckverband einen Einrede-, Einwendungs- und Aufrechnungsverzicht gegenüber dem Kreditinstitut. Danach darf der Zweckverband keine Einreden oder Einwendungen gegen die Pachtzinsforderungen erheben oder mit Gegenansprüchen aufrechnen. So ist ein bedingungsloser Anspruch seitens des Kreditinstituts gesichert. Der Verzicht wird erst nach Abnahme der Fahrzeuge wirksam und bezieht sich nicht auf das Verfügbarkeitsentgelt. Die forfaitierten Ansprüche werden mit erstmaliger Betriebsaufnahme fällig (siehe Folien 6 bis 9).

Die Ausschreibung erfolgt Modell offen. Das wirtschaftlichste Modell obsiegt.

Werkstätten

Das Wettbewerbsverfahren für die Beschaffung und zur Verfügungstellung der Fahrzeuge -das sich an die Hersteller der Fahrzeuge richtet- soll erweitert werden um die Möglichkeit, dass die Aufgabenträger Werkstätten für die im Wettbewerbsverfahren gestellten Linien fördern. Im Ausland ist es nicht unüblich, dass die Fahrzeughersteller die Fahrzeuge produzieren, instand halten, warten, reparieren und pflegen. Für Deutschland ist das eine Aufgabenerweiterung der Hersteller. Diese Aufgabe kann die öffentliche Hand erleichtern, indem sie den Wettbewerbern die Möglichkeit einräumt, die notwendigen Werkstätten mit öffentlichen Mitteln anteilmäßig zu fördern. Die Gespräche mit den Herstellern haben ergeben, dass sie hierin eine wesentliche Erleichterung des neuen Geschäftsfeldes unter dem Gesamtbegriff „ständige Verfügbarkeit der Fahrzeuge“ sehen. Der VRR hat die Möglichkeit einer Inanspruchnahme einer Betriebswerkstattförderung bei der Ausschreibung des Niederrhein-Netzes vorgesehen (RB 33 und RB 35). Bei diesem - relativ kleinen - Netz will der VRR Erfahrungen sammeln, um für die anstehenden RRX-Ausschreibungen entsprechend reagieren zu können.

Von den Wettbewerbsverfahren betroffen ist durch die RE 5 auch der benachbarte Aufgabenträger SPNV Rheinland-Pfalz Nord, der für den Linienast zwischen Remagen und Koblenz zuständig ist. Ein Vertreter dieses Zweckverbandes nimmt regelmäßig an den Informationsgesprächen zum RRX-Fahrzeugfinanzierungsmodell teil.

Anlage