



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
NRW-RRX-Fahrzeugfinanzierung			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	NVN/VIII/2013/0425	18.06.2013	9

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Empfehlung	10.07.2013	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Empfehlung	11.07.2013	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Empfehlung	12.07.2013	<input type="checkbox"/>
Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR	Entscheidung	12.07.2013	<input type="checkbox"/>
Vergabeausschuss des Zweckverbandes VRR	Entscheidung	17.07.2013	<input type="checkbox"/>
Vergabeausschuss der VRR AöR	Entscheidung	17.07.2013	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verkehr und Planung, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen und der Verwaltungsrat der VRR AöR empfehlen der Verbandsversammlung und den Vergabeausschüssen des ZV VRR und der VRR AöR , folgende Beschlüsse zu fassen:

- a) Die Verbandsversammlung empfiehlt dem Vergabeausschuss des ZV VRR die Trennung des Wettbewerbsverfahrens für die Beschaffung der Fahrzeuge von der Durchführung des Wettbewerbsverfahrens für die Betriebsleistungen.

Die Verbandsversammlung empfiehlt dem VA ZV VRR die Ausschreibung der Fahrzeuge für den RRX.

Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, den Vorstand der VRR AöR zu bevollmächtigen, die einzelnen Elemente des RRX-Fahrzeugfinanzierungsverfahrens gemäß der BV einschließlich aller erforderlichen Maßnahmen, z.B. Abschluss der notwendigen Verträge und Verwaltungsvereinbarungen, gemeinsam mit den beteiligten Aufgabenträgern und Wettbewerbsteilnehmern (Hersteller) namens und im Auftrag des ZV VRR umzusetzen und über die Umsetzungen in den Gremien des ZV VRR zu berichten.

- b) Der Vergabeausschuss ZV VRR beschließt die Trennung des Wettbewerbsverfahrens für die Beschaffung der Fahrzeuge von der Durchführung des Wettbewerbsverfahrens für die Betriebsleistungen.

Der Vergabeausschuss ZV VRR beschließt die Ausschreibung der Fahrzeuge für den RRX.

- c) Der Vergabeausschuss VRR AöR beschließt die Trennung des Wettbewerbsverfahrens für die Beschaffung der Fahrzeuge (RRX) von der Durchführung des Wettbewerbsverfahrens für die Betriebsleistungen.

Begründung/Sachstandsbericht:

1) Einleitung

Der Rhein-Ruhr Express (nachfolgend RRX) ist das größte Verkehrsprojekt in NRW. Bereits mit den Vorlagen NVN/VIII/12/035 und R/VIII/12/0360 bei der Informationsveranstaltung am 22./23. 05. 2012 in Krickenbeck sowie in den Gremiensitzungen des Sitzungsblocks des I. Quartals 2013 wurde über den jeweiligen Stand der Arbeiten des RRX-Fahrzeugfinanzierungsmodell berichtet.

Das Projekt wird nun von allen Zweckverbänden/SPNV-Aufgabenträgern Nordrhein-Westfalens (NWL, NVR und VRR) sowie dem Land NRW und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) befürwortet und getragen.

2) Ausgangssituation Verkehrsverträge

Im Dezember 2016 laufen die Verkehrsverträge in Bezug auf die RE-Linien und künftigen RRX-Linien RE1, RE4, RE5, RE6 und RE11 aus.

Der SPNV-Vertrag des VRR mit DB Regio sieht vor, dass der VRR die einmalige Option hat, die Betriebsleistungen der Linien RE 1, RE 4, RE 11, RE 5 und RE 6 um eine volle Fahrplanperiode, d.h. bis zum Dezember 2017, zu verlängern. Bei den anderen am RRX-Verfahren beteiligten Aufgabenträgern NWL, NVR und SPNV-Nord enden die vertraglichen Regelungen für die Linien RE 1, RE 4, RE 11, RE 5 und RE 6 im Dezember 2016. Es bestehen keine Verlängerungsoptionen.

Die Aufgabenträger in NRW und der SPNV-Nord sind deshalb in der Pflicht,

- die Vergabe der Linien so vorzubereiten, dass eine Betriebsaufnahme zeitnah erfolgen kann und
- für den Fall, dass es zu zeitlichen Verzögerungen bei der Fahrzeugbereitstellung kommt, auf der Basis eines gemeinsam abgestimmten Inbetriebnahme-Konzeptes, Übergangsregelungen, zu einer gestaffelten Betriebsaufnahme mit einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen, zu verhandeln.

3) Wettbewerbssituation am Markt

Nach der Kapitalmarktkrise hat sich das Verhalten der Banken und die Finanzierung für Wirtschaftsgüter wesentlich verändert. Das gilt insbesondere für den SPNV Bereich. Leasing-Unternehmen sind immer noch nicht in der Lage, eine größere Anzahl von SPNV-Fahrzeugen zu finanzieren und den EVU zur Verfügung zu stellen.

Die EVU möchten die hohen Fahrzeuginvestitionen nicht in ihrer Bilanz und nicht in ihrem Kreditrahmen darstellen. Das sind wichtige Gründe, die den VRR veranlasst haben, dass VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell zu entwickeln und mit Erfolg in Wettbewerbsverfahren anzubieten. Ansonsten wäre – wie in vielen Bereichen Deutschlands erkennbar – der Wettbewerb im SPNV in Gefahr.

Die in jüngster Vergangenheit durchgeführten Wettbewerbsverfahren zeigen, dass immer dann, wenn eine Lösung für die Finanzierung der Fahrzeuge den EVU von den Aufgabenträgern angeboten wird, eine ausreichende Anzahl von Angeboten eingehen und

gute Preise erzielt werden. Insofern hat das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell bundesweit Vorbildcharakter und wird auch im Land Baden-Württemberg zur Anwendung kommen.

Beim RRX mussten über die bisherigen Finanzierungsmechanismen hinaus weitere teilweise grundlegende Regelungen untersucht werden. Ansonsten hätten die vom Land NRW erhobenen Anforderungen an die Fahrzeuge gemäß Verordnung vom 13.12.2012 nicht umgesetzt werden können. Denn die notwendige losweise Vergabe der Netze könnte keine einheitlichen Fahrzeuge und Möglichkeiten zum Durchtauschen sicherstellen. Auch das Umsetzen des Gebotes der Nachhaltigkeit wäre nicht umsetzbar.

4) Verkehrsprojekt Rhein Ruhr Express

Der RRX ist ein Verkehrsprojekt, das im Jahre 2006 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch das BMVBS unter Beteiligung des Verkehrsministeriums NRW initiiert wurde. Das Land NRW hat die erklärte Absicht, mit dem RRX ein Premiumprodukt anzubieten, das qualitativ zwischen Regional- und Fernverkehr angesiedelt wird.

Im besonderen Interesse des Landes stehen dabei der taktverdichtete und Reisezeit einsparende Eisenbahnbetrieb zwischen Dortmund und Köln einschließlich einer landesweiten Durchbindung sowie der hierfür erforderliche Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Es ist ein verkehrspolitisches Ziel des Landes und der Aufgabenträger für den SPNV, den Rhein-Ruhr Express (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 nahezu 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.

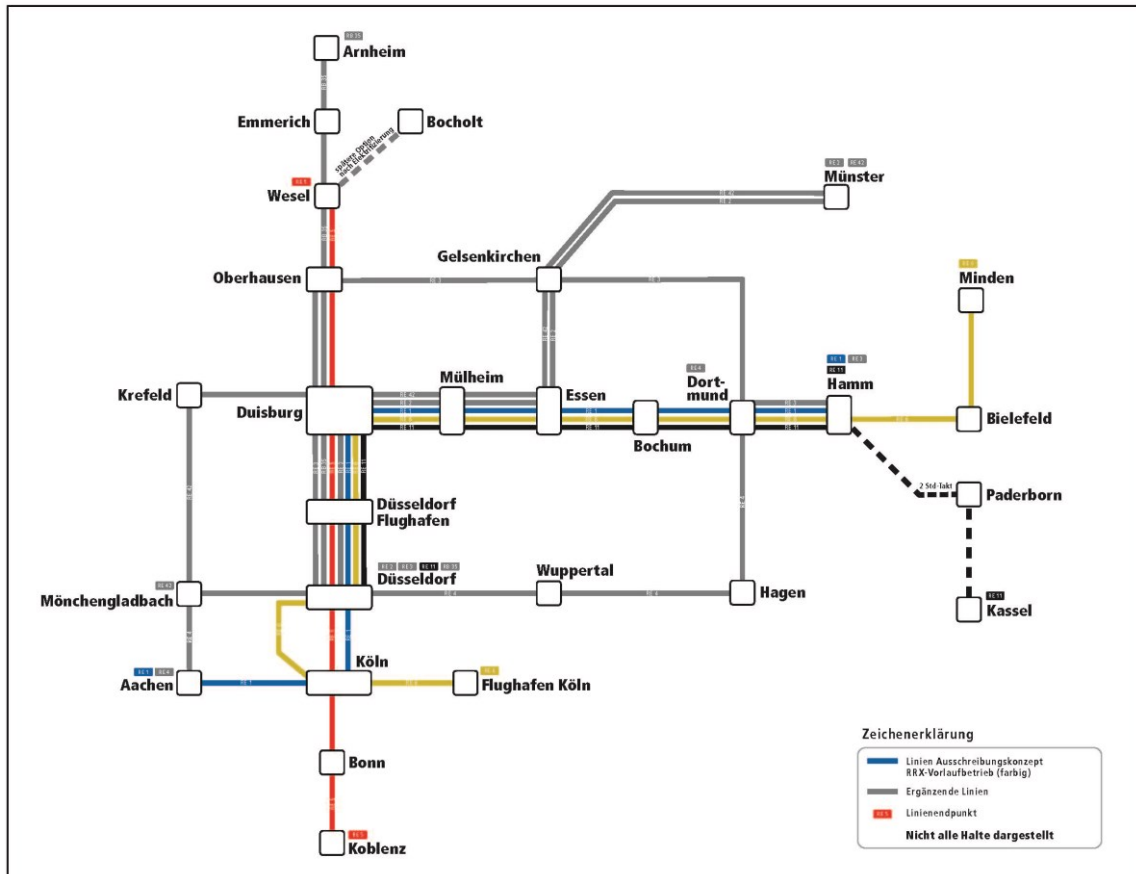
Betrieblich ist nach der Fertigstellung der infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen beim

RRX-Linienkonzept ein 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Köln vorgegeben. Die heutigen RE-Linien werden in den RRX-Linien aufgehen, jedoch sind betriebliche Veränderungen bei den Laufwegen der Linien und eine Ausweitung des Betriebsprogrammes gegenüber heute notwendig.

Um innerhalb der jetzt anstehenden Ausschreibung einen zukünftigen RRX-Betrieb zu ermöglichen, sind daher einheitliche (bezogen auf die fahrdynamischen Anforderungen) und eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen zu beschaffen. Hierzu sollen neben den Fahrzeugen, die für die Linien benötigt werden, die in einen zukünftigen RRX übergehen, auch zusätzliche Fahrzeuge für die Linie RE 4 beschafft werden, die dann in einer ersten Betriebsvertragsperiode dort eingesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund erfolgt die Vergabe der heutigen RE-Linien im Rhein-Ruhr-Korridor als RRX-Vorlaufbetrieb. Der RRX-Vorlaufbetrieb betrifft die heutigen RE-Linien RE 1 (Aachen-Köln-Essen-Hamm), RE 5 (Wesel-Düsseldorf-Köln-Bonn-Koblenz) und RE 6 (Köln-Düsseldorf-Essen-Hamm-Minden) sowie die geplante RE-Linie RE 11 (Düsseldorf-Essen-Hamm-Paderborn-Kassel) sowie übergangsweise die RE 4 (Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Wuppertal – Dortmund).

Das Betriebskonzept für den RRX-Vorlaufbetrieb stellt sich wie folgt dar:



Beteiligte Aufgabenträger sind die drei nordrhein-westfälischen Aufgabenträger VRR AöR, Zweckverband NWL und Zweckverband NVR. Außerhalb von NRW sind zudem der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) für die RE 5 sowie der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) für die geplante RE 11 zu beteiligen.

Ein wesentliches Hauptaugenmerk kommt im Zusammenhang mit den anstehenden Verkehrsverträgen den Fahrzeuganforderungen zu. Im Rahmen der Ausschreibung der RE-Linien sollen daher bzgl. der Fahrzeuge bereits ab 2018 die Anforderungen an den zukünftigen RRX erfüllt werden. Nur dadurch ist sichergestellt, dass eine zukünftige Umstellung auf das Betriebskonzept RRX ermöglicht wird.

Insgesamt stehen bei der Vergabe der Linien 14,19 Mio ZugKm zur Ausschreibung an (siehe Anlage 1). Bei diesem Volumen ist aus vergaberechtlichen Gründen die Bildung von Teilnetzen zwingend vorgeschrieben. (Rn. 51, BGH Beschluss vom 08.Februar 2011, X ZB 4/10). Aber auch aus ökonomischen Gründen ist zur Sicherstellung eines dauerhaft funktionierenden Wettbewerbs im SPNV in NRW eine Teilnetzbildung notwendig.

Eine herkömmliche Ausschreibung in Teilnetzen, in der sowohl die Beschaffung der Fahrzeuge als auch der Betrieb kombiniert vergeben wird, kann zu dem Ergebnis führen, 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 (bzw. 5) Linien beschafft werden, um betriebliche Veränderungen in der Zukunft zu realisieren. Um sowohl einen Wettbewerb auf der Herstellerseite als auch auf Eisenbahnverkehrsunternehmens-Seite zu generieren, ergibt sich bei den o.g. Rahmenbedingungen eines einheitlichen Fahrzeugpark, dass die Vergabe der Fahrzeuge (Hersteller) von der Vergabe der Betriebsleistungen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) entkoppelt wird. Bei der direkten Ausschreibung der Fahrzeuge bei den Herstellern werden auf Grund der hohen Anzahl der Fahrzeuge zudem wirtschaftliche Preise erwartet. Weiterhin soll durch das Vorgehen der Wettbewerb um die Eisenbahnbetriebsleistungen gefördert und unterstützt werden.

Vor diesem Hintergrund sind sich die beteiligten Aufgabenträger NWL und VRR sowie das Land NRW einig, das NRW-RRX-Modell umzusetzen, d.h. die Fahrzeugbeschaffung von der Vergabe der Eisenbahnbetriebsleistungen zu entkoppeln und die Fahrzeugverfügbarkeit für mindestens 30 Jahre bei einem Hersteller einzukaufen.

Beim NRW-RRX-Modell werden den Auftraggebern Fahrzeuge in einer bestimmten Zahl und Qualität dauerhaft zur Verfügung gestellt. Zudem wird ihnen die ständige Verfügbarkeit zugesichert. Dem EVU werden die Fahrzeuge verpachtet. Die Aufgaben des EVU beschränken sich dann lediglich auf den Betrieb.

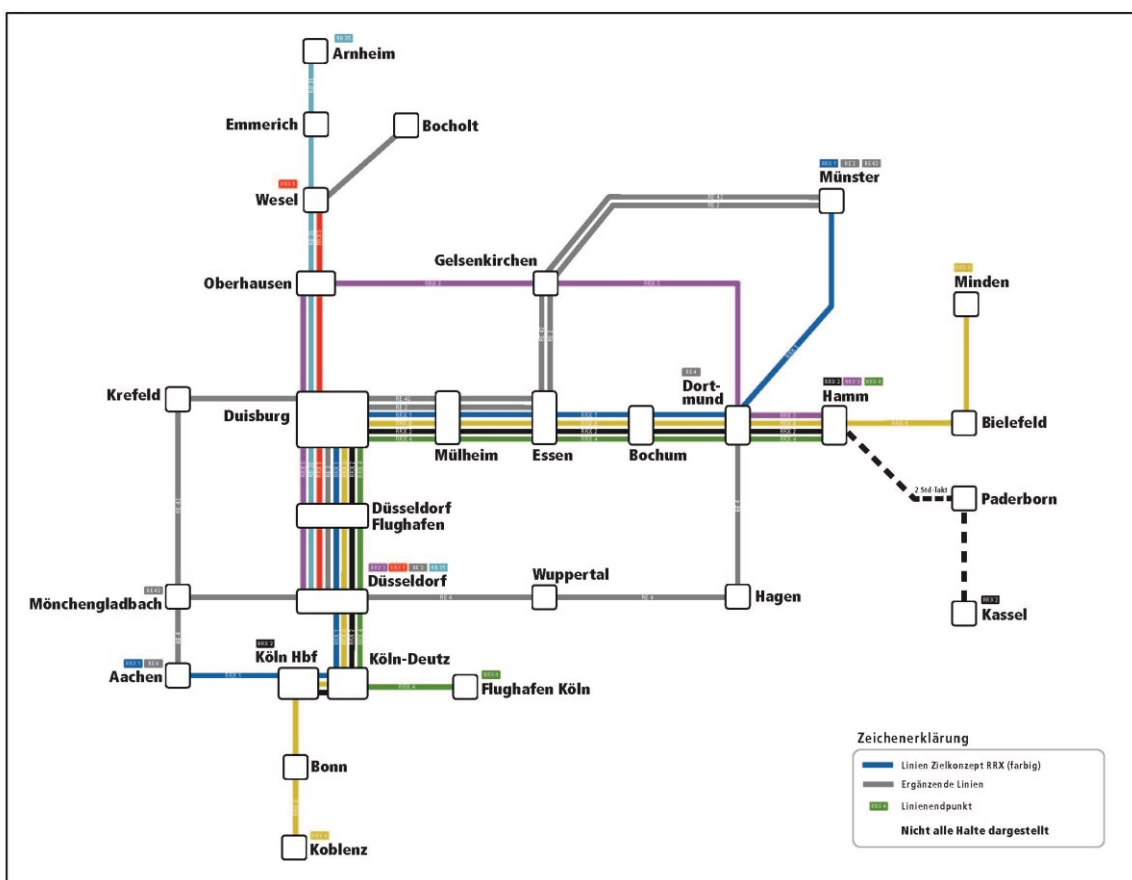
Das NRW-RRX-Modell dient:

- einer nachhaltigen Fahrzeugqualität,
- der Produktion und Instandhaltung der Fahrzeuge zu den geringsten Gesamtkosten, d.h. Lebenszykluskosten,
- der Beschaffung identischer, durchtauschbarer Fahrzeuge für mehrere Strecken

/ Teilnetze, z.B. für das RRX-Netz,

- dem kostengünstigen Einsatz einheitlicher Werkstätten, Ersatzteilen und Sonderwerkzeugen
- dem Wettbewerb der EVU, der dann nicht mehr durch Finanzierungsprobleme behindert wird.

Das Zielkonzept für den RRX sieht wie folgt aus:



5) Kooperationsübergreifendes Projekt

Die Planung, Ausgestaltung und Organisation des RRX-Projekts erfolgt in enger Abstimmung und Zusammenarbeit der Beteiligten. Im Einzelnen:

Beteiligte

Der RRX erstreckt sich über die Zuständigkeitsbereiche der drei Aufgabenträger in NRW und darüber hinaus nach Rheinland-Pfalz (bis Koblenz) und Hessen (bis Kassel).

Auf Initiative und unter Federführung des Landes haben sich die beteiligten Aufgabenträger (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, Zweckverband Nahverkehr Rheinland, Zweckverband Rheinland-Pfalz SPNV-Nord, Nordhessischer Verkehrsverbund GmbH) über eine intensive Zusammenarbeit und das weitere Vorgehen zur Zielerreichung abgestimmt und folgende Punkte zur Zusammenarbeit festgelegt:

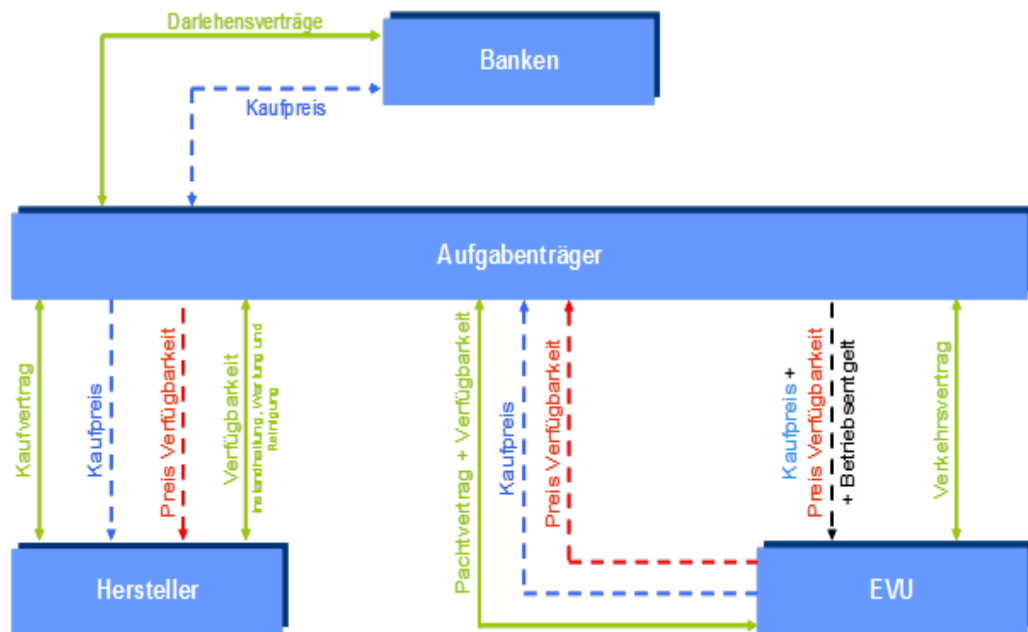
Es wurde eine Projektstruktur unter der Federführung des VRR eingerichtet. Es besteht eine Arbeitsgruppe aus Mitarbeitern der Aufgabenträger und Vertretern des Landes, die die vorbereitenden Arbeiten für den Lenkungskreis vorbereitet. Im Lenkungskreis sind die Spitzen der Aufgabenträger sowie Vertreter der Verkehrsministerien NRW und Rheinland-Pfalz anwesend. Die Aufgabenträger haben vereinbart, die entstehenden Entwicklungskosten für beide Modelle entsprechend des Leistungsvolumens am Betriebskonzept 2018 aufzuteilen. Das Leistungsvolumen teilt sich gemäß Anlage 1 auf (siehe Anlage 1).

Bisheriger Projektablauf

RRX-Grundsatzvertrag

Die Grundlagen für die Vorbereitung und Durchführung des Vergabeverfahrens zur Beschaffung der Fahrzeuge für den RRX-Vorlaufbetrieb (RRX-Fahrzeuge) sowie die Klärung von Grundsatzfragen für die Vergabe der Eisenbahnbetriebsleistungen des RRX-Vorlaufbetriebs haben die Beteiligten in dem sog. RRX-Grundsatzvertrag geregelt. Der Grundsatzvertrag wurde von den Beteiligten am 10.06.2013 paraphiert. (Eckpunkte siehe Anlage 2).

Bildlich stellt sich das Eigentumsmodell wie folgt dar:



Prüfung und Bewertung

Interne Prüfungsergebnisse

Es sprechen mehrere gute Gründe für die Umsetzung der Eigentumsvariante:

a) Lebenszyklusansatz, Nachhaltigkeit, Gesamtkosten

Bisher haben die Aufgabenträger die Herstellung der Fahrzeuge einerseits und die Instandhaltung andererseits in verschiedene Hände gelegt. So wurden kaum Anreize gesetzt, die Gesamtkosten der Fahrzeuge für Produktion und Instandhaltung über deren Nutzungsdauer zu optimieren, also z. B. haltbarere Materialien zu verwenden. Die Idee, Produktion und Instandhaltung zu den geringsten Gesamtkosten (Lebenszykluskosten) zu vergeben, bietet eine große Chance, Qualität und Preis zu verbessern.

Wenn die Hersteller die Fahrzeuge über ihre gesamte Nutzungsdauer instand halten müssen, ergeben sich deutliche Anreize, die Fahrzeuge so zu konstruieren und zu bauen, dass sie wartungsarm betrieben werden können. Dies sorgt für qualitativ hochwertige Fahrzeuge und damit für eine nachhaltige Beschaffung. Die Vorgehensweise hat auch Auswirkungen auf die Preise. Wertungskriterium ist nicht allein der Herstellungspreis, sondern der Gesamtpreis, bestehend aus Herstellungs- und Instandhaltungspreis. Aus diesem Grunde werden die Hersteller im Unterschied zu konventionellen Beschaffungen nicht vorrangig preisgünstige Fahrzeuge bauen, sondern darauf achten, dass Herstellungs- und Instandhaltungspreis zusammen einen günstigen Gesamtpreis bilden.

b) Durchtauschbarkeit der Fahrzeuge

Die Umsetzung des NRW-RRX-Modells setzt zwingend voraus, dass einheitliche und durchtauschbare Fahrzeuge beschafft werden, die auch nach der Umstellung auf den RRX-Fahrplan auf allen Netzen eingesetzt werden können. Diese Durchtauschbarkeit ermöglicht nicht nur einen langfristig einheitlichen Fahrzeugstandard, sondern sie erlaubt auch, Fahrzeuge einzusparen, weil beispielsweise Reservefahrzeuge auf mehreren Linien genutzt werden können.

Bei der klassischen Ausschreibung wäre eine Durchtauschbarkeit nicht zu gewährleisten. Da das Vergaberecht eine losweise Vergabe der Betriebsleistungen vorgibt, kann mit der klassischen Ausschreibung nicht sichergestellt werden, dass jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit demselben Fahrzeug anbietet. Dann müssten auf den RRX-Linien unterschiedliche Fahrzeuge ausgewählt und eingesetzt werden.

c) Sicherung des Wettbewerbs

Mit Hilfe des NRW-RRX-Modells steht der Wettbewerb um den Betrieb auch kleineren und mittleren Verkehrsunternehmen wieder offen. Deren Chancen haben sich in den vergangenen Jahren durch die Finanzmarktkrise merklich verschlechtert. Grund dafür ist, dass die kleineren und mittleren Verkehrsunternehmen nicht in der Lage sind, Fahrzeuge selbst zu finanzieren. Marktfähige Leasingangebote gibt es nicht. Die den Verkehrsunternehmen angebotenen Finanzierungsbedingungen sind gegenüber denen der DB Regio nicht konkurrenzfähig.

In der Vergangenheit wurden deshalb etliche Ausschreibungen aufgehoben. In diesen Fällen gab es lediglich ein Angebot einer DB-Tochtergesellschaft, das jedoch nicht wirtschaftlich war. Sobald innovative Finanzierungsmodelle eingesetzt wurden, die auch beim RRX zum Einsatz kommen sollen, war der Wettbewerb ausreichend und führte auch zu guten wirtschaftlichen Ergebnissen.

Beispiele hierfür sind die Verfahren RB 47, Haard-Achse, S 5/S 8 und Niederrhein. In allen vier Verfahren lag die Teilnehmeranzahl erheblich über der Anzahl in konventionellen Vergabeverfahren.

Das NRW-RRX-Modell soll diese Vorteile ebenfalls nutzen. Da die Fahrzeuge vom

Hersteller geliefert und dauerhaft in Stand gehalten werden, können sie jedem EVU zur Verfügung gestellt werden, ohne dass dieses die Finanzierung übernehmen müsste. Für den Wettbewerb der EVU gibt es somit keine Hindernisse.

d) Arbeitsplätze

Das NRW-RRX-Modell sichert Arbeitsplätze. Die Fahrzeuge müssen in Nordrhein-Westfalen über 30 Jahre zur Verfügung gestellt werden. Daraus ergibt sich für den Hersteller die Notwendigkeit, in Nordrhein-Westfalen über 30 Jahre Werkstätten vorzuhalten. Zwar ist nicht auszuschließen, dass Leistungen, die bisher von der DB Regio erbracht wurden, künftig im Wettbewerb auf andere, wirtschaftlicher anbietende Marktteilnehmer übertragen werden. Diese Möglichkeit besteht allerdings bei jedem Wettbewerbsverfahren. Sie gefährdet jedoch nicht Arbeitsplätze, sondern verlagert sie und sichert sie beim NRW-RRX-Modell sogar über die Gesamtlauzeit des Verfügbarkeitsvertrages von 30 Jahren ab.

Damit bringt das NRW-RRX-Modell volkswirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Vorteile. Volkswirtschaftlich wird sichergestellt, dass Werkstätten nach Ablauf der üblichen Vertragsdauer von 15 Jahren noch ausgelastet sind und nicht – wie es derzeit teilweise der Fall ist – zwar gebaut, aber unterhalb ihrer Kapazitäten genutzt werden. Die Vorteile für den Arbeitsmarkt ergeben sich daraus, dass die Arbeitsplätze in den Werkstätten nicht für 15 Jahre, sondern für 30 Jahre gesichert werden.

Externe Prüfungsergebnisse

Die am Verfahren beteiligten Aufgabenträger haben verfassungsrechtliche Fragen durch Herrn Professor Dr. Janbernd Oebbecke und Fragen zum Rating durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young klären lassen. Mit folgenden Ergebnissen:

Professor Oebbecke:

Auf die Frage, ob die Ausgestaltung der Modelle haushaltsrechtliche Auswirkungen auf die Verschuldung der Mitgliedskommunen (Eigentümermodell: Darlehensaufnahme, Betreibermodell: Kapitaldienstleistungsgarantie mit Einredeverzicht) haben, wurde geantwortet: „Bei planmäßigem Verlauf ergeben sich bei beiden Modellen keine Auswirkungen auf die Haushalte der Mitgliedskommunen der Zweckverbände. Entgegen den Erwartungen entstehende dauerhafte Verluste sind mangels anderweitiger Deckung bei den Zweckverbänden über die Umlage von den Mitgliedskommunen zu

tragen“.

Herr Professor Oebbecke hat bestätigt, dass die Mitgliedskommunen nicht unmittelbar aus den Verträgen (Darlehen = Eigentümermodell, Kapitaldienstgarantie mit Einredeverzicht = Betreibermodell) haften.

Darüber hinaus hat er bestätigt, dass eine Zustimmung der Gremien der Mitgliedskommunen zur Darlehensaufnahme bzw. zur Kapitaldienstgarantie mit Einredeverzicht nicht erforderlich ist.

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young hat auf die Frage, ob künftige Darlehensaufnahmen durch ein schlechteres Rating erschwert werden, oder sich die Zinsen erhöhen, wenn die Aufgabenträger das Eigentumsmodell umsetzen, geantwortet: „Eine Verpflichtung für ein kommunales Rating besteht per heute nicht. Die Darlehensaufnahme und die Anschaffung der Fahrzeuge erfolgt auf Ebene der Zweckverbände. Sofern aus der Fahrzeugbeschaffung keine Verluste entstehen, ergeben sich ceteris paribus keine Auswirkungen auf die kommunalen Haushalte.“

Gleichwohl gehen wir davon aus, dass im Rahmen von worst-case Betrachtungen potentieller Finanzierungspartner eine Zurechnung der Darlehensaufnahme zu den Zweckverbandskommunen anteilig erfolgen wird. Vor dem Hintergrund der absoluten Beträge (38,00 € pro Einwohner am Beispiel der fünftgrößten VRR-Mitgliedskommunen) erachten wir dies jedoch als von untergeordneter Bedeutung.

Von daher ist nicht davon auszugehen, dass künftige Darlehensaufnahmen der Zweckverbandsmitglieder aufgrund der planmäßigen Realisierung des Eigentumsmodells erschwert werden oder sich Zinsen deshalb erhöhen würden“.

6) Einbettung d. Eigentumsmodells in das Vergabeverfahren

Bei der RRX-Fahrzeugfinanzierung werden - im Gegensatz zu früheren Verfahren - die Wettbewerbsverfahren für die Beschaffung der Fahrzeuge einerseits und für die Erbringung der Betriebsleistungen andererseits getrennt durchgeführt.

Der Hersteller soll die Fahrzeuge künftig nicht nur produzieren und verkaufen, sondern

auch über den Lebenszyklus, d.h. über 30 Jahre, instand halten, reparieren und die permanente Verfügbarkeit garantieren. Zunächst schreiben die Zweckverbände die Beschaffung der Fahrzeuge und die Verfügbarkeit durch den Hersteller aus. Zeitlich versetzt dazu werden die Betriebsleistungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgeschrieben. Noch während der Ausschreibung der Fahrzeuge beginnt das Verfahren zur Vergabe der Betriebsleistungen, damit die EVU, die sich als Bieter beteiligen, etwa durch Optimierungsvorschläge, noch Einfluss auf die Fahrzeugherstellung nehmen können. So werden auch die Abläufe zwischen EVU und Hersteller optimiert.

Damit das möglich ist, müssen beide Verfahren als europaweite Verhandlungsverfahren mit entsprechendem vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb ausgestaltet werden.

7) **Benennung eines Grundstücks für die Errichtung einer Werkstatt**

Die Gespräche mit den Herstellern und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben ergeben, dass es für die Kalkulation aller Wettbewerbsteilnehmer unabdingbar ist, dass sie von einem zuvor bekanntgegebenen Werkstattstandort aus kalkulieren können. Basierend auf dem festgelegten Betriebsprogramm der Linien generieren die potentiellen Werkstattstandorte in Abhängigkeit von ihrer Lage im Netz unterschiedliche Werkstattzuführungskosten. Diese Zuführungskosten sind Bestandteil des Angebotes. Die Zuführungskosten sollten so gering wie möglich gehalten werden. Das erfordert einen relativ zentral gelegenen Standort, weil die Werkstattzuführungskosten sich insbesondere in den Trassenbenutzungsgebühren auswirken. Ziel des VRR ist es vor diesem Hintergrund, einen Werkstattstandort vorzuschlagen, der sowohl die betrieblichen als auch die wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigt.

Intensiv hat der VRR verschiedene Grundstücke geprüft. Es ist vorgesehen, dass der VRR ein Grundstück zur Errichtung einer Werkstatt den Wettbewerbern vorschlägt und die rechtliche Bindung an das Wettbewerbsverfahren sicherstellt, z.B. durch vertragliche Regelungen eines Vorkaufsrechts.

Zum Thema Werkstattgrundstück wird den Gremien noch eine separate Beschlussvorlage vorgelegt.

8) Eigentumserwerb und finanzwirtschaftliche Abwicklung im Eigentumsmodell

1. Die Zweckverbände erwerben an den Fahrzeugen gemäß ihrem Anteil Eigentum nach Bruchteilen im Sinne des § 1008 BGB (vorbehaltlich eines nachgelagerten Eigentumsübergangs an einen Dritten beim NVR). Zur Verwaltung der Fahrzeuge werden sie einen Vertrag über das Bruchteilseigentum und die Geschäftsbesorgung der Bruchteilsgemeinschaft schließen.

Die Zweckverbände sind sich darüber einig, dass die Fahrzeuge nach Ablauf des ersten Verkehrsvertrages, also nach ca. 15 Jahren, wieder zum Einsatz kommen. Durch das Bruchteilseigentum werden die Zweckverbände rechtlich Miteigentümer der Fahrzeuge nach Bruchteilen.

Sie bilden dadurch eine Bruchteilsgemeinschaft, die von der VRR AöR im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrages verwaltet werden soll. Die Verpachtung der Fahrzeuge durch die Zweckverbände an die EVU ist eine gemeinschaftlich mit Einkünfteerzielungsabsicht ausgeübte Tätigkeit, die eine Kooperation darstellt und somit zu einer steuerlichen Mitunternehmerschaft führt.

Die Zweckverbände sind Körperschaften des öffentlichen Rechts und haben dadurch Zugang zum Kapitalmarkt für Kommunalkredite. Die Kredite sollen mit einer Zinsbindung und einer Laufzeit von 25 Jahren aufgenommen werden. Jeder Zweckverband wird Bruchteilseigentümer und trägt entsprechend dem Bruchteilsanteil der sich aus den Zugkilometern ergibt auch den Kreditfinanzierungsanteil.

2. Der NVR wird das Verfahren begleiten. Er behält sich vor, zu guter Letzt zu entscheiden, die Finanzierung selbst vorzunehmen oder einen Fremdfinanzierer einzuschalten, der den Anteil des NVR finanziert und übernimmt, z.B. Leasinggesellschaft, Versicherungsgesellschaft o.a.

In diesem Fall entsteht eine Bruchteilsgemeinschaft nur zwischen den verbleibenden Zweckverbänden. Der Anteil des NVR wird auf konkret zu benennende Fahrzeuge bezogen und eigentumsrechtlich getrennt.

9) Beteiligung des Landes NRW

Das Land NRW wird sich per (jährlichen) Bewilligungsbescheiden in der Anlaufphase,

d.h. von der Auftragserteilung an die Hersteller (Fälligkeit der 1. Abschlagszahlung) bis zur Inbetriebnahme (Zahlung der Pacht), an den Zwischenfinanzierungskosten beteiligen. Er wird Zinsen und Tilgung der Zwischenfinanzierungsdarlehen für diesen Zeitraum zusätzlich zu den Transfermitteln in Höhe von bis zu 60. Mio. € übernehmen.

10) Zeitraum

Die Verkehrsverträge sollen zunächst über einen Zeitraum von 15 Jahren in den Wettbewerb gestellt werden. Die Darlehensfinanzierung ist auf einen Zeitraum von 25 Jahren ausgelegt, so dass in diesem Zeitraum die Fahrzeuge abgeschrieben und finanziert sind. Nach Ablauf der ersten Verkehrsverträge von 15 Jahren ist für die zweite Einsatzperiode zu entscheiden, welcher Zeitraum geeignet ist.

11) Sicherung der Verfügbarkeit im Eigentumsmodell

Bei dem zugrunde gelegten Modell garantiert der Hersteller die permanente Verfügbarkeit der Fahrzeuge über einen Zeitraum von 30 Jahren. Hierfür erhält er vom Aufgabenträger jährlich ein Verfügbarkeitsentgelt. Durch die Gewährleistung des Herstellers für den gesamten Einsatzzeitraum von 30 Jahren eine tägliche einwandfreie Verfügbarkeit zu garantieren, werden die Risiken des Eigentümers -das sind die Aufgabenträger beim Eigentumsmodell- verlagert auf den Hersteller, der die Verfügbarkeit garantiert. Es ist seine Aufgabe, werterhaltende und wertverbessernde –Maßnahmen vorzunehmen und die Umsetzung von neuen gesetzlichen Vorgaben zu übernehmen und sie über den gesamten Lebenslaufzeitraum zu finanzieren.

Trotzdem wird mit der Pacht ein Zuschlag erhoben, der zum Teil der Ansammlung einer Risikorücklage dient

12) Risiken

Die Vertragsentwürfe sind Grundlage für die Verhandlungen mit den Herstellern. Die Eckpunkte sind in der Anlage 3 dargestellt. Sie sind als Einstieg in die Verhandlungen so formuliert, dass die Aufgabenträger möglichst keine Risiken übernehmen und die

Hersteller umfassend für den Bau, die Zulassung und die uneingeschränkte Verfügbarkeit der Fahrzeuge einsteht. Eine Begrenzung der Herstellerverantwortung bis zu einem bestimmten Betrag in Euro ist in den Entwürfen nicht vorgesehen. Sämtliche Regelungen sind im Vergabeverfahren mit den Herstellern zu verhandeln.

Nach Abschluss der Verhandlungen werden die Aufgabenträger entscheiden, ob und inwieweit sie etwaige von den Herstellern vorgeschlagene modifizierte Risikoverlagerungen akzeptieren.

Dazu werden im Vergabeverfahren entsprechende Aufhebungsvorbehalte formuliert und angekündigt.

13) Geschäftsbesorgung für die RRX-Bruchteilsgemeinschaft

Es ist vorgehen, dass die Geschäftsbesorgung für die RRX-Fahrzeugfinanzierung der VRR AöR übertragen werden soll. Die hieraus entstehenden Kosten werden nach dem Anteil der ZugKm von den beteiligten Aufgabenträgern erbracht und durch die Pacht, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu zahlen haben, finanziert.

Die noch zu erstellenden vertraglichen Regelungen werden zu gegebener Zeit den Gremien zur Entscheidung vorgelegt.

14) Inbetriebnahmekonzept

Die Beteiligten haben sich auf ein Inbetriebnahmekonzept verständigt.

Eine Neuentwicklung der Fahrzeuge für dieses exklusive SPNV-Produkt ist notwendig mit der Konsequenz, dass das EBA diese Fahrzeuge neu zulässt. Im Vorfeld achten die Aufgabenträger darauf, dass aus wettbewerblichen Gründen kein Hersteller vom Verfahren ausgeschlossen wird. Insgesamt ist von einem Fahrzeugbedarf von 80-85 Fahrzeugen (einschließlich Reserve- und Wartungsfahrzeugen) auszugehen. Es wird mit einem Investitionsvolumen von ca. 900 Mio. € gerechnet.

Die Aufgabenträger haben im Oktober 2012 eine Markterkundung sowohl bei den Herstellern als auch bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt. Dabei wurde

deutlich, dass die Lieferung sämtlicher Fahrzeuge nicht von allen Herstellern bis Dezember 2018 zugesichert werden kann. Ausschlaggebend hierfür ist auch der relativ lange Zulassungsprozess und die hohe Anzahl der Serienfahrzeuge.

Aus diesem Grund wurde eine Konzeption für eine gestaffelte Betriebsaufnahme erarbeitet:

Unter der Maßgabe der Betriebsaufnahme einer Linie im Jahr 2018 sowie der Umsetzung des Gesamtkonzeptes bis zum Jahr 2020 ist eine kontinuierliche Produktion und Auslieferung gewährleistet. Welche Linien in der Priorität mit neuen Fahrzeugen bestückt werden, hängt einerseits von den Verhandlungen bzgl. des Übergangskonzeptes ab, andererseits vom Einverständnis der beteiligten Aufgabenträger. Ziel ist es, jede Linie zu einem definierten Stichtag vollständig mit RRX-Fahrzeugen zu bedienen.

15) Aufhebungsvorbehalt

Sämtliche Vergabeentscheidungen zum RRX stehen unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit, so dass die Aufgabenträger basierend auf dem Wettbewerbsergebnis vor Zuschlagerteilung entscheiden können und auch müssen, ob das Preis-/Leistungsverhältnis der Angebote einen Zuschlag rechtfertigt.

Ist das Ergebnis positiv, erfolgt der Zuschlag. Ist das Ergebnis nicht auskömmlich, wird das Verfahren aufgehoben und nachverhandelt. Kommt man zu keinem wirtschaftlichen Ergebnis, wird in Absprache mit dem Land NRW die weitere Vorgehensweise vereinbart.

16) Verhandlungen mit EVU über Übergangskonzept

Zur Umsetzung des Inbetriebnahmekonzeptes ist ein mehrjähriger vertragsloser Zeitraum zu überbrücken. Hierzu werden unverzüglich Verhandlungen mit EVU, aufgenommen. Dabei sind die vergaberechtlichen Anforderungen, insbesondere die Voraussetzungen der VO 1370/2007 sowie das GWB, zu beachten. Führen die Verhandlungen nicht zu dem angestrebten Ergebnis, bleibt als Ultima Ratio nur noch das Rechtsmittel der Auferlegung.

17) **Betriebsausschreibung**

Die Betriebsleistungen werden in drei Losen ausgeschrieben:

Los 1: RE1 und RE11

Los 2: RE5 und RE 6

Los 3: RE4.

Die im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung in das Eigentum der Zweckverbände übergegangenen Fahrzeuge werden den EVU zwingend beigestellt.

Die Vergabe der Betriebsleistungen erfolgt zeitlich gestaffelt, aber so, dass die Erkenntnisse aus diesem Wettbewerbsverfahren beim Ausschreibungsverfahren für die Fahrzeuge berücksichtigt werden können.

18) **Vertragliche Regelungen**

Zur Umsetzung des RRX werden 2 Vergabeverfahren durchgeführt, zum Einen die Herstellerausschreibung und zum Anderen das Wettbewerbsverfahren für die Betriebsleistungen.

Gegenstand der Herstellerausschreibung ist die Ermittlung des Herstellers, der die Fahrzeuge liefert und sie über einen Zeitraum von 30 Jahren verfügbar hält. Dazu werden ein Rahmenvertrag, Fahrzeuglieferungsvertrag sowie Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrag abgeschlossen.

Die Eckpunkte dieser Verträge der Aufgabenträger mit dem Hersteller sind als Anlage 3 beigefügt.

Gegenstand des Wettbewerbsverfahrens für die Betriebsleistungen ist ein Verkehrsvertrag zwischen den Aufgabenträgern und den EVU über die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen sowie ein Pachtvertrag zwischen den Zweckverbänden und dem EVU über die Nutzung der verfügbaren Fahrzeuge durch das EVU.

Für die Zusammenarbeit der Aufgabenträger sind Verträge und Vereinbarungen gemäß Eckpunkte Anlage 2 vorgesehen.

Anlage 1 – Leistungsvolumen Betriebskonzept

Anlage 2 – Eckpunkte der Verträge und Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der Aufgabenträger

Anlage 3 – Eckpunkte der Verträge der Aufgabenträger mit dem Hersteller