

**Marktanalyse  
nach § 107 Absatz 5 GO NRW**

**für den**

**ZV VRR Eigenbetrieb Fahrzeuge und Infrastruktur,  
Essen  
(ZV VRR Faln-EB)**

**1. Vorbemerkung**

Die Marktanalyse nach § 107 Absatz 5 GO NRW wird im Zusammenhang mit der Gründung des ZV VRR Eigenbetrieb Fahrzeuge und Infrastruktur (ZV VRR Faln-EB), Essen, erstellt.

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR) ist SPNV-Aufgabenträger im Sinne von § 3 ÖPNVG. Die VRR AöR bestellt und finanziert die SPNV-Betriebsleistungen auf dem Gebiet des Kooperationsraumes A gemäß § 5 ÖPNVG mit einem jährlichen Gesamtvolumen in Höhe von 495 Mio. €. Hierfür werden langfristige Verkehrsverträge mit Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgeschlossen.

Die Durchführung eines oder mehrerer Vergabeverfahren, die sowohl die Vergabe der Verkehrsleistung als auch die Beschaffung von Fahrzeugen durch die öffentliche Hand betreffen, zielt darauf ab, den SPNV dahin auszugestalten, dass im Interesse eines möglichst preiswerten Angebots die Vorteile einer Finanzierung der Fahrzeuge durch die öffentliche Hand genutzt und zugleich im Interesse einer Belebung des Wettbewerbs neuen Unternehmen der Zugang zum Markt erleichtert werden soll. Die Option der Beschaffung und Zur-Verfügung-Stellung von Fahrzeugen ist damit Bestandteil der Ausgestaltung des SPNV und dient der Erfüllung dieser Aufgabe.

Der Beschaffungsvorgang ist aus finanztechnischen Gründen beim Zweckverband VRR (ZV VRR) angesiedelt.

Die Beschaffung von SPNV-Fahrzeugen stellt beim ZV VRR eine wirtschaftliche Betätigung dar. Aus Gründen der Transparenz, Verantwortlichkeit und Verwaltungsvereinfachung gründet der ZV VRR den ZV VRR Faln-EB.

Gemäß §10 der Betriebssatzung des ZV VRR Faln-EB beschäftigt der ZV VRR Faln-EB kein eigenes Personal. Zur Wahrnehmung der Aufgaben und Tätigkeiten des ZV VRR Faln-EB stellt die VRR AöR Anteile vom Personal der VRR AöR nach Maßgabe des Wirtschafts- und Personalbedarfsplans des ZV VRR Faln-EB zur Verfügung.

---

## **2. Gegenstand und Betriebszweck des Eigenbetriebes**

Die Betätigung des ZV VRR als Käufer, Eigentümer, Bruchteilseigentümer und Verpächter von SPNV-Fahrzeugen einschließlich der damit zusammenhängenden Aufgaben in Bezug auf das technische und betriebswirtschaftliche Controlling dieser Fahrzeuge wird als organisatorisch und wirtschaftlich eigenständiger Eigenbetrieb (ZV VRR FaIn-EB) gemäß § 1 der Betriebsatzung des Eigenbetriebes geführt.

Der Betriebszweck des Eigenbetriebes gemäß § 3 der Betriebsatzung des Eigenbetriebes ist:

- a) die Beschaffung und Finanzierung von Schienenfahrzeugen zur Nutzung im SPNV und Abschluss aller in diesem Zusammenhang erforderlichen Verträge, z.B. Kaufverträge, Darlehensverträge, sowie die Durchführung der dazu erforderlichen Vergabeverfahren
- b) die Nutzungsüberlassung der Schienenfahrzeuge an Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Abschluss aller in diesem Zusammenhang erforderlichen Verträge, z.B. Pacht-, Miet-, sonstige Nutzungsüberlassungsverträge
- c) die Überwachung (einschließlich technisches und betriebswirtschaftliches Controlling) der im Eigentum oder Bruchteilseigentum des Zweckverbandes stehenden Fahrzeuge und aller in diesem Zusammenhang geschlossenen Verträge und Verwaltungsvereinbarungen
- d) die Übernahme der Aufgaben gemäß a) bis c) von sonstigen Trägern hoheitlicher Aufgaben.

Der ZV VRR FaIn-EB wird zeitlich unbegrenzt im Rahmen des VRR-Finanzierungsmodells tätig.

## **3. wirtschaftliche Betätigung im Rahmen des VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell**

Nach § 2 Abs. 2 ÖPNVG ist darauf hinzuwirken, dass alle Möglichkeiten zur technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden. Vor diesem Hintergrund hat der VRR das VRR-SPNV-Fahrzeugfinanzierungsmodell entwickelt.

Bei den Vergabeverfahren für SPNV-Verkehrsleistungen bietet der VRR den am Wettbewerb teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Möglichkeit der Nutzung des VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodells an:

- Der ZV VRR kauft SPNV-Fahrzeuge und verpachtet diese an das EVU. Die Finanzierung der Investitionen durch den VRR ist im Wesentlichen über Bankdarlehen vorgesehen.
- Im Rahmen der Ausschreibungsverfahren der SPNV-Betriebsleistungen erhält das EVU mit dem günstigsten Angebot den Zuschlag, unabhängig davon, ob das Fahrzeugfinanzierungsmodell zum Zuge kommt.

Der ZV VRR FaIn-EB tritt im Zusammenhang mit dem VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell im Rahmen der Ausschreibungsverfahren am Markt auf und bietet die SPNV-Fahrzeugfinanzierung im Wettbewerb zu anderen Finanzierungsmodellen (z.B. Eigeninvestition der EVU oder Leasingfinanzierung) an.

#### Im Rahmen der SPNV-Fahrzeugfinanzierung

- legt der ZV VRR FaIn-EB die spezifischen Anforderungen für die Fahrzeugausstattungen fest, trifft mit den EVU und den Fahrzeugherstellern die Dispositionen für die Fahrzeugherstellung und deren Bereitstellung, dabei erstreckt sich der Beschaffungsprozess teilweise über mehrere Jahre
- der ZV VRR FaIn-EB organisiert in eigener Zuständigkeit als Eigentümer der SPNV-Fahrzeuge die Qualitätskontrolle bei der Fahrzeugplanung, der technischen Ausführung / Fahrzeugproduktion und der Fahrzeugabnahme
- der ZV VRR führt ein Fahrzeugcontrolling mit Hilfe erfahrener Firmen durch
- der ZV VRR FaIn-EB beschafft die Refinanzierungsmittel zur Fahrzeugfinanzierung am Kapitalmarkt
- der ZV VRR FaIn-EB unterhält ein Finanzcontrolling zur Sicherstellung der ordnungsmäßigen Abwicklung der laufenden Zahlungsmittelflüsse gegenüber den Kreditgebern sowie gegenüber den EVU
- der ZV VRR FaIn-EB unterhält für die laufenden Abrechnungsprozesse ein entsprechendes internes und externes Rechnungswesen (Planung, Buchhaltung, Jahresabschlüsse, Steuererklärungen, Umsatzsteuervoranmeldungen) sowie ein Berichtswesen an die Gremien

Der Geschäftsbetrieb wird durch Mitarbeiter der VRR AöR im Rahmen einer entgeltlichen Geschäftsbesorgung erledigt.

#### **4. Marktumfeld**

Der deutsche Markt des SPNV ist wesentlich dominiert durch die Deutsche Bahn AG. Der Anteil der Wettbewerbsbahnen an der Verkehrsleistung konnte im Jahr 2010 auf 12,5 % ausgebaut werden; im Fahrplanjahr 2011 beträgt die von den Wettbewerbsbahnen erbrachte Betriebsleistung ca. 24,1 % (Wettbewerber-Report Eisenbahn 2010/2011).

Vor dem Hintergrund der in den nächsten Jahren erheblichen SPNV-Ausschreibungsvolumina bei der VRR AöR wurde zur Stärkung des Wettbewerbes das VRR-Finanzierungsmodell entwickelt.

Vor der Entwicklung des VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodells wurden die Fahrzeuge grundsätzlich durch das EVU angeschafft oder geleast und die Finanzierungskosten hierfür in den Preis der Verkehrsleistung eingerechnet.

Durch die Finanzkrise haben sich die Rahmenbedingungen für Privatunternehmen zur Refinanzierung größerer Investitionsvorhaben deutlich verschlechtert, so dass die Finanzierungsrahmenbedingungen zunehmend zu einem Engpass für den Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr wurden.

Die Anzahl der an den Ausschreibungen teilnehmenden EVU hat sich seit dem Angebot des VRR-Finanzierungsmodells deutlich erhöht. Damit steht fest, dass bei Ausschreibungen allein die Möglichkeit der Fahrzeuganschaffung, -verpachtung und -finanzierung zu einer wesentlichen Verbesserung des Wettbewerbes unter den EVU geführt hat.

## **5. Chancen und Risiken**

Mit dem VRR-Finanzierungsmodell wird erreicht, dass gemäß § 2 ÖPNVG NRW alle Möglichkeiten zur technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden.

Die wirtschaftliche Betätigung im Rahmen des VRR-Finanzierungsmodells übersteigt die Leistungsfähigkeit des ZV VRR Faln-EB aufgrund des bestehenden Finanzierungssystems nicht.

Das Fahrzeugfinanzierungsmodell beinhaltet die Vereinbarung der Pacht in Höhe der Darlehensannuität bei 100%-iger Fremdfinanzierung zuzüglich eines pauschalen Zuschlages für Kosten und zur Risikovorsorge einschließlich Gewinn auf den zu leistenden Kapitaldienst (Annuität). Über die Gesamtnutzungsdauer der Fahrzeuge wird planmäßig mit einem Gesamtüberschuss kalkuliert.

Das VRR SPNV-Fahrzeugfinanzierungsmodell kommt nur dann zur Anwendung, wenn es sich im Wettbewerb als das wirtschaftlichste Modell der Fahrzeugbeschaffung darstellt und damit die Kosten des Aufgabenträgers für ein Netz geringer sind als ohne Anwendung des Modells. Dadurch wird der Aufgabenträger auch mit Blick auf Neufestsetzungen der Bundes- und Landesleistungen für den SPNV in seiner Leistungsfähigkeit gestärkt.

## **6. Schlussbemerkung**

Durch die Organisation der SPNV-Fahrzeugfinanzierung als wirtschaftliches Unternehmen beim ZV VRR Faln-EB werden die Vorteile der Wettbewerbsstärkung und Kostensenkung für das von der öffentlichen Hand zu finanzierende SPNV-Verkehrsangebot bei gleichzeitiger Nutzung der bei der VRR AöR bestehenden Organisation und Personalressourcen transparent, verantwortlich und organisatorisch eindeutig und einfach verwirklicht.

Der verfolgte öffentliche Zweck ist die Sicherung eines bedarfsgerechten SPNV, bei Stärkung des Wettbewerbs und der Sicherstellung der Voraussetzungen für eine günstige Fahrzeugbeschaffung und -finanzierung. Die Teilnahme des ZV VRR Faln-EB am Wettbewerb im Bereich der Fahrzeugfinanzierung ist durch den Gemeinwohlbelang gerechtfertigt, einen bedarfsgerechten und günstigen SPNV darzustellen und insbesondere vor dem Hintergrund der Schwierigkeiten für die Refinanzierung wesentlicher Investitionsbeträge im Zuge der Finanzkrise einen funktionsfähigen Wettbewerb überhaupt zu ermöglichen.

Durch die Ausschreibungsergebnisse ist jeweils im Einzelfall erwiesen, dass die Leistung durch andere Unternehmen nicht besser und wirtschaftlicher erfüllt werden kann. Der Wettbewerb wird durch das SPNV-Fahrzeugfinanzierungsmodell nicht verzerrt, da das Fahrzeugfinanzierungsmodell allen Anbietern diskriminierungsfrei zur Verfügung steht.

Essen, den 20. August 2013