



Beschlussvorlage - öffentlich -		
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	lfd. Nr. BPL
AÖR	V/VII/2008/0245	17

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Vergabeausschuss der VRR AÖR	03.11.2008	Kenntnisnahme
Unternehmensbeirat der VRR AÖR	20.11.2008	Kenntnisnahme
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AÖR	27.11.2008	Empfehlung
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AÖR	03.12.2008	Empfehlung
Verwaltungsrat der VRR AÖR	10.12.2008	Entscheidung
Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR	10.12.2008	Entscheidung

Datum: 23.10.2008

Betreff

Konzept des VRR zur Finanzierung der Fahrzeuge für den SPNV

Beschlussvorschlag

Der Verwaltungsrat beschließt, in der Ausschreibung der Linien RE4 und RE6 konzeptionell die Finanzierung von Fahrzeugen für den SPNV auf Basis des Konzeptes vorzusehen.

Der Verwaltungsrat stimmt dem Abschluss der Verwaltungsvereinbarung zwischen dem

Zweckverband VRR und der VRR AöR (Anlage 1) zu.

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR stimmt auf der Grundlage des in der Vorlage dargestellten Sachverhaltes der Option „Beschaffung der Fahrzeuge für den SPNV durch den Zweckverband VRR“ zu.

Die Verbandsversammlung stimmt dem Abschluss der Verwaltungsvereinbarung zwischen Zweckverband VRR und VRR AöR (Anlage 1) zu.

Die Verbandsversammlung stimmt der Änderung der Geschäftsordnung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR zu.

Sachstandsbericht

1. Derzeitige Situation

Die bisherigen Verkehrsverträge zwischen der VRR AöR und den EVU sehen vor, dass die EVU die für die Erbringung der Betriebsleistungen notwendigen Fahrzeuge selbst beschaffen (leasen oder kaufen) und finanzieren. Zumeist erfolgt die Finanzierung bei den EVU durch ein Leasing der Fahrzeuge. Die Finanzierung richtet sich nach den Konditionen für private Unternehmen. Sie sind wirtschaftlich ungünstiger als vergleichbare Finanzierungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand. Diese hat Zugang zur Kommunalkreditfinanzierung. Ergänzend kommt hinzu, dass die finanzierenden Banken bei Krediten an die öffentliche Hand keine Eigenkapitalkosten anzusetzen haben und auch die Risikoaufschläge entfallen. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass die EVU nach der bisherigen Praxis Sicherheitsleistungen stellen müssen und zwar einerseits im Verhältnis zum Leasinggeber und auch im Verhältnis zum Auftraggeber. Diese würden bei der Beschaffung durch den Auftraggeber/Aufgabenträger teilweise entfallen. Schließlich entfällt bei der Finanzierung durch den Aufgabenträger der Gewinnanteil der grundsätzlich sowohl durch einen externen Leasinggeber als auch eine finanzierende Bank einkalkuliert würde.

Mit der Vorlage V/VII/2008/0219 vom 13.05.2008 wurde den Gremien zur Kenntnis gegeben und ausführlich dargelegt, dass eine Beschaffung der Fahrzeuge zur Erbringung der Schienenpersonenverkehrsleistungen durch den Zweckverband VRR erhebliche wirtschaftliche Vorteile bringt.

In einer gemeinsamen Sitzung der Fraktionen am 12.06.08 wurde das Thema Fahrzeugfinanzierung nochmals detailliert dargestellt und erläutert.

2. Künftiges Ziel

Nach wie vor bleibt es Hauptziel des Zweckverbandes VRR, ein qualitativ hochwertiges und bedarfsgerechtes Leistungsangebot im SPNV bei gleichzeitig deutlich erhöhter Wirtschaftlichkeit gegenüber dem bisherigen Verfahren zu erreichen.

Das Wettbewerbsverfahren des Zweckverbandes VRR wird um die Komponente „Wettbewerb der Finanzierung der Fahrzeuge“ erweitert.

Das Vergabeverfahren nach der VOL/A wird wie folgt genutzt:

Die Aufgabenträger werden ein strukturiertes Verhandlungsverfahren durchführen, bei dem sie die klassische Fahrzeugbeschaffung und Finanzierung durch das EVU mit der innovativen Fahrzeugbeschaffung und Finanzierung durch den Zweckverband VRR (VRR-Finanzierungsmodell) vergleichen können. In diesem Verfahren soll das wirtschaftlichste Modell ermittelt werden.

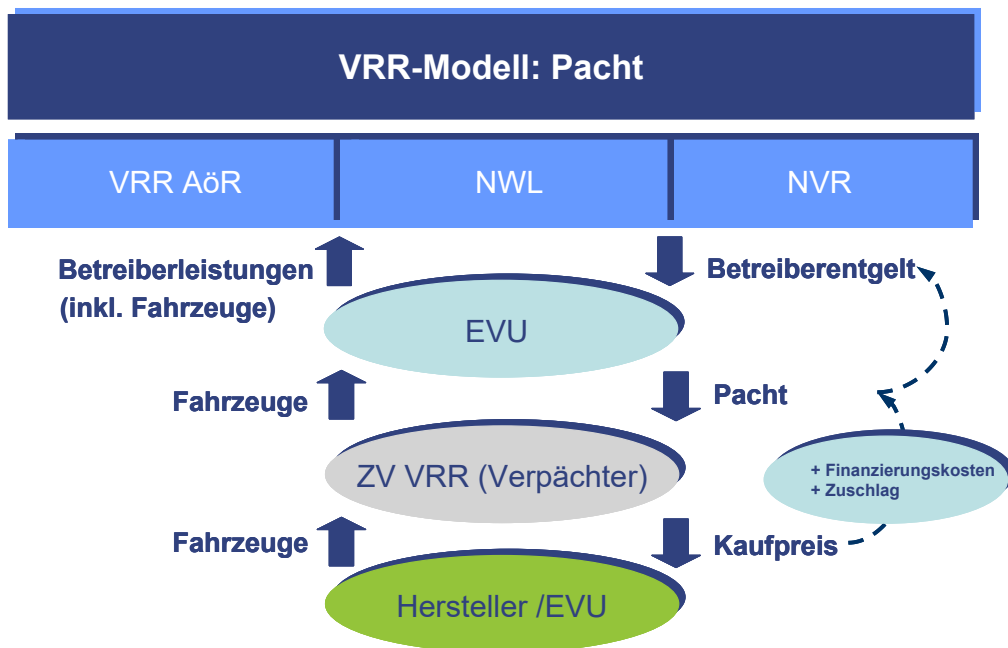
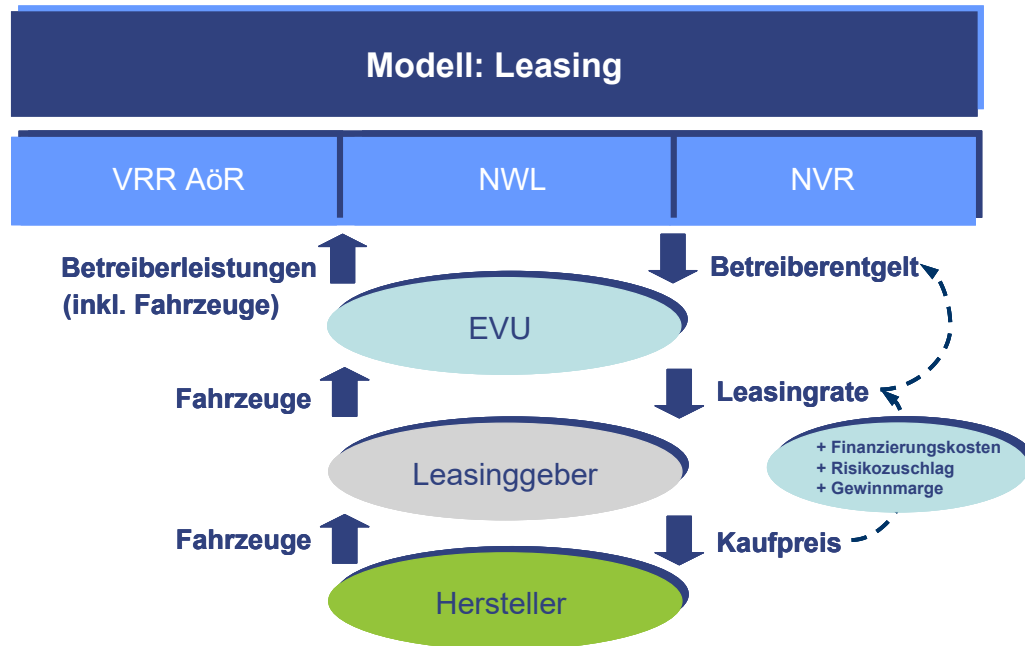
Zugleich mit dem Angebot über die SPNV-Betriebsleistungen haben die EVU den Beschaffungspreis für die Fahrzeuge mit anzubieten. Die Angebotspreise beider Komponenten bilden einen Endpreis, auf den der Zuschlag erteilt wird.

Die Aufgabenträger werden das „VRR-Finanzierungsmodell“ nicht zwingend vorgeben, sondern den Bietern die Möglichkeit geben, das VRR-Finanzierungsmodell und/oder konventionelle Finanzierungsmodelle anzubieten. Das VRR-Finanzierungsmodell wird nur dann bezuschlagt, wenn es nachweislich wirtschaftlicher ist als ein Angebot mit konventioneller Finanzierung.

Die Aufgabenträger können nach dem letztverbindlichen Angebot feststellen, ob die neue innovative VRR-Fahrzeugfinanzierung wirklich wirtschaftlicher ist als die bisherige in der Praxis ausgereifte Fahrzeugfinanzierung.

Der Zweckverband VRR beabsichtigt nicht, sich am Markt als Unternehmer zu betätigen. Er will lediglich die Finanzierung übernehmen, um so Kosten zu sparen und den im Wettbewerbsverfahren ermittelten EVU den Fahrbetrieb mit allen zusammenhängenden Risiken und Pflichten -wie bisher- übertragen (VRR-Finanzierungsmodell). Er tritt an die Stelle des Leasinggebers.

Dies verdeutlichen die folgenden Schaubilder:



Die benachbarten Aufgabenträger haben ebenfalls die Möglichkeit, sich an der Fahrzeugfinanzierung zu beteiligen. Eine Entscheidung hierüber steht bisher noch aus, wird aber von ihnen getroffen werden.

3. Betrieb gewerblicher Art (BgA) beim Zweckverband VRR, steuerrechtliche Auswirkungen

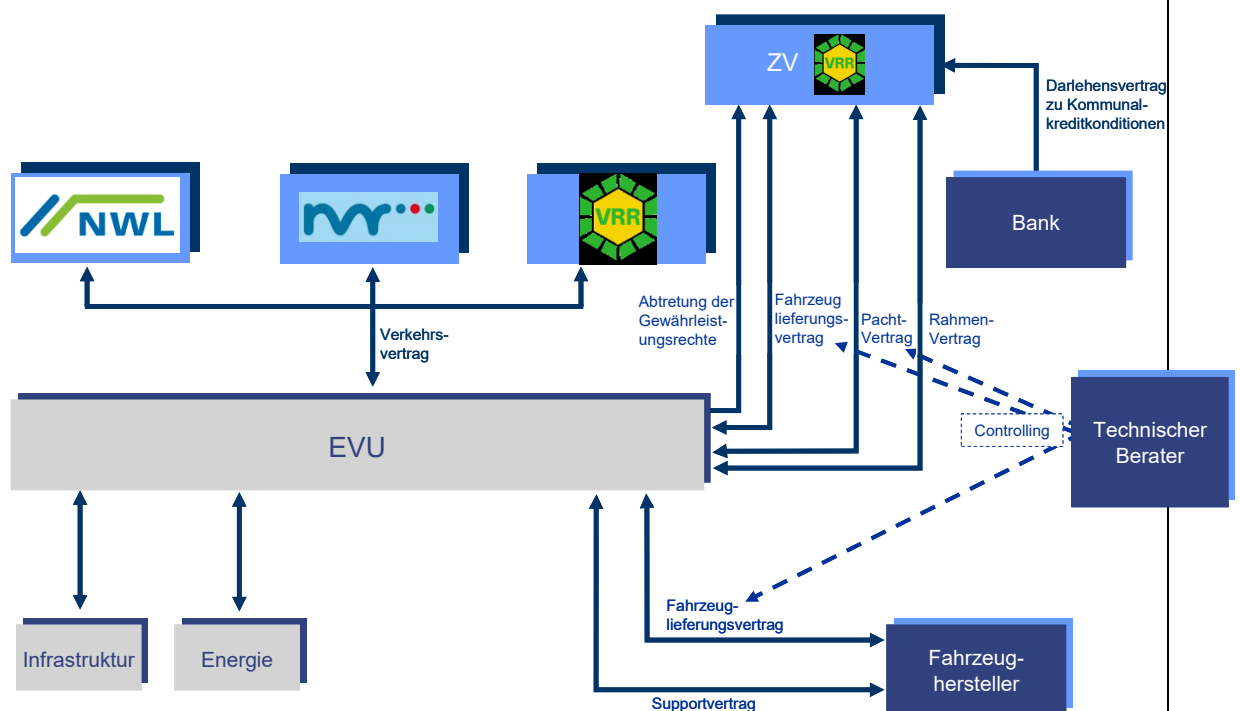
Nur Gebietskörperschaften haben Zugang zu den sehr günstigen Kommunalkreditkonditionen. Auch nur diesen räumen die Banken eine Zinsbindung von 20 Jahren ein. Diese – zwingenden – Voraussetzungen erfüllt nur der Zweckverband VRR, weil er eine Gebietskörperschaft des öffentlichen Rechts ist. Es ist deshalb notwendig, dass die Abwicklung der Fahrzeugbeschaffung über den Zweckverband vorgenommen wird. Durch die 20-jährige Zinsbindung und ein annuitätisches Darlehen bleibt der wesentliche Kostenblock gleichmäßig kalkulierbar und konstant.

Der Zweckverband VRR wird damit Eigentümer der Fahrzeuge. Er verpachtet sie gleichzeitig an das im Wettbewerbsverfahren ermittelte Verkehrsunternehmen gegen Zahlung einer auskömmlichen Pacht.

Vertraglich wird geregelt, dass die Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten dem EVU obliegen und die Risiken weitgehend auf das EVU verlagert werden.

Der Zweckverband VRR wird quasi wie ein Leasinggeber und nicht unternehmerisch am Markt tätig. Er übernimmt lediglich die Finanzierung der Fahrzeuge.

Folgende Übersicht verdeutlicht das vorgesehene VRR-Finanzierungsmodell:



Durch den Erwerb der Fahrzeuge beim Zweckverband VRR entsteht nach dem Körperschaftssteuergesetz ein Betrieb gewerblicher Art (BgA). Mit der entgeltlichen Fahrzeugnut-

zungsüberlassung einer Einrichtung (hier Pachtzahlung), die einer nachhaltigen wirtschaftlichen Tätigkeit zur Erzielung von Einnahmen dient und die sich innerhalb der Gesamtbetätigung des Zweckverbandes VRR wirtschaftlich heraushebt, entsteht dieser BgA. Damit wird der Zweckverband VRR gleichzeitig umsatz- und ertragssteuerpflichtig. Auf die übrigen örtlichen Tätigkeiten hat die Entstehung eines einzelnen Betriebs gewerblicher Art keine Auswirkungen (partielle Steuerpflicht nur für die Tätigkeiten im Rahmen des BgA).

Die von den EVU zu zahlende Pacht für die Gestellung der Fahrzeuge ist umsatzsteuerbar und umsatzsteuerpflichtig. Die EVUs können die Umsatzsteuerbeträge aus den Pachtzahlungen als Vorsteuern geltend machen. Aus der Fahrzeugbeschaffung beim Zweckverband VRR und anderen Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Fahrzeugüberlassung entstehen, steht dem Zweckverband VRR der Vorsteuerabzug zu. Insoweit ist die Umsatzsteuer auf allen Stufen für den Zweckverband VRR kostenneutral.

Sofern der BgA Gewinne erwirtschaftet, unterliegt er der Körperschafts- und Gewerbesteuer (rund 30 %). Ausschüttungen von Gewinnen an den Hoheitsbereich unterliegen zusätzlich der Kapitalertragssteuer (15 %).

Auch bei einem ausgeglichenen oder negativen Ergebnis kann beim Zweckverband VRR eine Gewerbesteuerbelastung (max. rund 3,3 % bezogen auf die Schuldzinsen) eintreten, weil aufgrund der gewerbesteuerlichen Hinzurechnungsvorschriften Zinsanteile (dem Gewerbeertrag werden 25 % der Schuldzinsen hinzugerechnet) zu berücksichtigen sind.

4. Die Finanzierung,

4.1. das Grundmodell mit 20-jähriger Laufzeit

Über den Zweckverband VRR soll die Fahrzeugbeschaffung abgewickelt werden. Er nimmt die annuitätischen Kommunaldarlehen mit einer Zinsbindung von 20 Jahren auf, beschafft die Fahrzeuge und finanziert die Darlehenstilgung, Darlehenszinsen sowie die mit der Eigentümerstellung u.a. verbundenen Ausgaben, z.B. Controlling, Steuern, Risikorückstellungen. Dem EVU wird auferlegt, während dieser Laufzeit auch ein kontinuierliches ReDesign durchzuführen.

Die Ausgaben werden mit der von dem EVU zu zahlenden Pacht finanziert.

Die wirtschaftlichste Lösung für den Zweckverband VRR sind kompatible Laufzeiten für das Kommunaldarlehen und den Betriebsvertrag mit dem EVU und zwar über gemeinsame Laufzeiten von 20 Jahren.

4.2. Modelldaten

Angenommene Investitionssumme	148,000 Mio €
(Als Modellberechnung wurden 16 Doppelstockgarnituren mit je 9,300 Mio € Beschaffungskosten zugrunde gelegt)	
Steuerlicher Abschreibungszeitraum	20 Jahre
Darlehenslaufzeit	20 Jahre
Darlehenszinsen	4,5 %
(Zinsfestschreibung über 20 Jahre)	
Anfängliche Tilgung	3,2 %
Zuschlag auf die Investitionssumme von 148,000 Mio €	1,25 %
Betriebskosten	0,500 Mio €
Körperschaftsteuer, Solidaritätszuschlag	15 % + 5%
Gewerbsteuer	16,5 %

4.3. Ermittlung der Pachthöhe

Die Pacht hat zumindest abzudecken:

Die Zinsen mit (zunächst zugrunde gelegten)

4,5 % der Investitionssumme 6,660 Mio €

Anfängliche Tilgung (3,2 %, weil annuitätisches Darlehen mit 20 Jahren Laufzeit)

4,736 Mio €

11,396 Mio €

Zuschlag

Hinzuzurechnen ist ein Zuschlag zur Finanzierung der beim Zweckverband VRR anfallenden laufenden Betriebskosten für technische Überwachungs- und Prüfaufgaben (Controlling), für Managementaufgaben, externe und interne Dienstleistungen, Steuerzahlungen und Risikovorsorge.

Obwohl der Zweckverband VRR sämtliche Risiken, Versicherungsprämien sowie ein definiertes ReDesign auf das EVU übertragen wird und obwohl die Instandhaltung und Hauptuntersuchung – wie bisher auch – durch das EVU ausgeführt und im Rahmen der Betriebsführungsvertrages kalkuliert werden, verbleiben Aufwand und die Notwendigkeit zur Bildung von Rückstellungen, die mit dem Zuschlag abgedeckt werden.

Bei den bisherigen Gesprächen, insbesondere mit den Nachbargaufgabenträgern wurde ein Zuschlag von 1 % des Investitionsvolumens zugrunde gelegt. Um die Bewertungskriterien für den Wettbewerb nicht zu überfrachten und zu verkomplizieren wird ein einheitlicher indexierter Zuschlag für die Laufzeit von 20 Jahren mit 1,25 % der Investitionssumme zugrunde gelegt

1,850 Mio €

Jährliche Pachteinnahme

13,246 Mio €

4.4. Aufwand

Betriebskosten für Controlling, Management und Beratung
(per anno)

0,500 Mio €

4.5. Steuern

Die Ertragssteuerbelastung beträgt, bezogen auf den 20-jährigen Zeitraum, insgesamt 12,000 Mio €. Davon entfallen auf die Körperschaftssteuer einschließlich Solidaritätszuschlag 4,450 Mio € und auf die Gewerbesteuer 7,550 Mio €. Die Belastung mit Körperschaftssteuern und Solidaritätszuschlag beginnt erst ab dem 11. Jahr, weil die jährlichen steuerlichen Abschreibungsbeträge höher sind als die Tilgungsbeträge und hierdurch in den ersten 10 Jahren ein buchmäßiger Verlust entsteht. Die Steuern werden deshalb zunächst nur auf den gesamten Zeitraum betrachtet.

4.6. Wirtschaftliche Ergebnisse

Nach Ablauf von 20 Jahren beträgt der Buchrestwert der Fahrzeuge 0 € und die Darlehensrestschuld ebenfalls 0 €. Hier ist zu berücksichtigen, dass – im Gegensatz zum Leasing – dem Zweckverband VRR nach 20 Jahren die Fahrzeuge im Eigentum stehen. Bei einem Marktwert von 25 % wäre das ein Vermögen von 37,000 Mio €.

Bei normalem Verlauf wird bei einem Zuschlag von 1,25 % und jährlichen durchschnittlichen Betriebskosten von 0,500 Mio € sowie gleichbleibenden Darlehensverpflichtungen von 11,396 Mio € ein Überschuss (Cash flow) von 16,000 Mio € beim Zweckverband VRR über den 20-Jahreszeitraum erzielt. Von diesem Betrag könnten auch evtl. unvorhersehbare Aufwendungen oder Risikokosten finanziert werden.

4.7. Vergleich zu Leasingkosten

Die Leasingfirmen berechnen den EVU mindestens einen Leasingfaktor von 0,8 % monatlich, das ist eine Leasingrate von 9,6 % per anno, bezogen auf die Investitionssumme von wären das jährlich.

148,000 Mio €

14,208 Mio €

(Realistisch ist aber auch ein Leasingsatz von 10,8 % jährlich oder 15,984 Mio €).

Legt der Zweckverband VRR eine Pacht - wie unter 4.3 beschrieben - von

13,246 Mio €

zugrunde, und eine Leasingrate von 9,6 %

14,208 Mio €

beträgt die Differenz und Einsparung jährlich

0,962 Mio €

Bezogen auf den ZugKm wäre das eine Einsparung von 0,18 €/ZugKm.

Wird ein Leasingsatz von 10,8 % zugrunde gelegt, beträgt die Einsparung bei den Transfermitteln 0,51 €/ZugKm

0,962 Mio € wäre der jährliche Betrag, den die Aufgabenträger bei den Transfermitteln – und damit im Hoheitsbereich – einsparen würden. Bezogen auf den 20-Jahreszeitraum wären das nominal 19,240 Mio €.

Der Anteil des Zweckverband VRR an diesen Betriebsleistungen der RE4 und RE6 beträgt 50 %, so dass sich für den Zweckverband VRR diese Summe halbieren würde auf nominal 9,620 Mio €.

Im BgA erwirtschaftet der Zweckverband VRR bei einer Beschaffung der Fahrzeuge nach 20 Jahren außerdem noch folgende nominale Werte:

Restwerte der Fahrzeuge (25 %)	37,000 Mio €
Kumulierter Überschuss (Cash flow)	<u>16,000 Mio €</u>
insgesamt	53,000 Mio €

Das wäre ein Einsparungswert von 0,50 € je ZugKm jährlich.

4.8. Alternative zur Zuschlaghöhe

Wird der Zuschlag nicht indexiert und bei der Ermittlung der Pachthöhe mit 1 % angesetzt, beträgt er im zugrunde gelegten Modellfall jährlich 1,480 Mio. €.

Die Pacht würde dann jährlich um 370.000 € geringer berechnet. Sie würde die Zahlungen der Aufgabenträger bei den Transfermitteln mindern.

Entsprechend geringer wäre dann auch die Ertragsteuerbelastung. Insgesamt wären in 20 Jahren 9,595 Mio € Steuern zu zahlen, und zwar 3,267 Mio € Körperschaftsteuer einschließlich Solidaritätszuschlag und 6,328 Mio. € Gewerbesteuern.

Der in den 20 Jahren bei normalem Verlauf entstehende Überschuss (Cash flow) belief sich auf 11 Mio €.

Im Vergleich zur Leasingrate von 9,6 % mit jährlichen Kosten von	14,208 Mio €
und einer Pacht mit einem Zuschlag von 1 % von	12,876 Mio €
	<hr/>
beträgt die Einsparung für die Aufgabenträger bei den Transfermitteln jährlich	1,332 Mio €

Das wäre eine Einsparung von 0,25 € je ZugKm.

Bei einer Leasingrate von 10,8 % würde die Einsparung bei den Aufgabenträgern im Hoheitsbereich 0,59 € je ZugKm betragen.

Bei einer 20-jährigen Laufzeit summiert sich die Einsparung bei den Transfermitteln bei einer angenommenen Leasingrate von 9,6 % auf nominal 26,640 Mio. € und bei einer Leasingrate von 10,8 % auf nominal 62,160 Mio. €.

Der Anteil des VRR an den Betriebsleistungen der RE 4 und RE 6 beträgt 50 %, so dass sich der finanzielle Vorteil für den VRR halbiert.

Im BgA entsteht darüber hinaus für den VRR durch den Restwert der Fahrzeuge und den kumulierten Überschuss (Cash flow) ein wirtschaftlicher Vorteil von 0,45 € je ZugKm.

5. Ermittlung des Beschaffungspreises

Im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens beschafft das EVU zunächst die Fahrzeuge beim Hersteller. Der Zweckverband VRR beschafft die Fahrzeuge wiederum vom EVU und überlässt sie diesem im Rahmen des Pachtvertrages zum Gebrauch.

Wie bei konventionellen Finanzierungsmodellen muss das EVU also auch im vorliegenden Modell die Fahrzeuge beschaffen. Im Unterschied zu konventionellen Modellen wird die Fahrzeugbeschaffung aber nicht durch das EVU oder einen Leasinggeber, sondern durch

den Zweckverband VRR finanziert. Das EVU verhandelt zunächst mit dem Hersteller und ermittelt so den Beschaffungspreis für die benötigten Fahrzeuge. Diesen Beschaffungspreis gibt es in seinem letztverbindlichen Angebot an. Der Beschaffungspreis für die Fahrzeuge bildet zusammen mit den Finanzierungskosten und einem Zuschlag die Grundlage für die vom EVU zu zahlende Pacht. Die Pacht wird in das von den Aufgabenträgern zu zahlende Betriebsentgelt eingerechnet. Je niedriger der Beschaffungspreis für die Fahrzeuge ist, desto niedriger kann auch die Pacht und damit das Betriebsentgelt angesetzt werden. Da das EVU den Zuschlag nur erhält, wenn es das wirtschaftlichste Angebot für die Erbringung der Betriebsleistungen und die Beschaffung der Fahrzeuge abgibt, wird es sich um eine möglichst günstige Beschaffung der Fahrzeuge bemühen.

6. Das Verfahren

Die Aufgabenträger führen ein strukturiertes Verhandlungsverfahren durch, in dem sie sowohl das neue Finanzierungsmodell als auch konventionelle Alternativmodelle zulassen. Weichen Nebenangebote von dem Hauptangebot „VRR-Finanzierungsmodell“ ab, müssen die Bieter, die mit den Auftraggebern zu schließenden und die sich auf deren Interessen auswirkenden Verträge in ebenso detaillierter Form ihrem Angebot beifügen, wie dies bei den Verträgen des VRR-Finanzierungsmodells notwendig ist. Nur so sind die Haupt- und Nebenangebote miteinander vergleichbar.

Im VRR-Finanzierungsmodell beschafft das EVU die benötigten Fahrzeuge vom Hersteller und der Zweckverband VRR beschafft sie unter Abtretung der Gewährleistungsrechte vom EVU. Der Zweckverband VRR verpachtet die Fahrzeuge an das EVU.

Das EVU übernimmt für die gepachteten Fahrzeuge für die Vertragslaufzeit die gleichen Aufgaben und Pflichten, wie ein Eigentümer, insbesondere die vollständige Wartung und Instandsetzung, zwei Hauptuntersuchungen und notwendige Aufrüstungen und anderes mehr.

7. Vertragliche Regelungen, Absicherung der eventuellen Risiken

Zur Umsetzung des Finanzierungsmodells sind vertragliche Regelungen zu treffen:

Betriebsvertrag

Die drei Aufgabenträger für die RE4 und RE6 schließen gemeinsam einen Betriebsvertrag über die Verkehrsleistungen mit einem EVU ab.

Der Betriebsvertrag kommt zwischen den drei Aufgabenträgern und dem EVU zustande, das den Zuschlag erhalten hat.

Er unterscheidet sich nicht von Betriebsverträgen bei der konventionellen Finanzierung.

In den vom EVU angebotenen Preis für die Betriebsführung fließen, wie bereits dargelegt, die Finanzierungskosten für die Fahrzeuge ein. Konkret können diese allerdings erst nach Öffnung der letztverbindlichen Angebote bemessen werden, da erst zu diesem Zeitpunkt der Finanzierungsbedarf feststeht und Angebote bei Banken eingeholt werden können. Auch beim Leasingmodell fließen die Finanzierungskosten in den Preis für die Betriebsführung ein, da diese sich in der Leasingrate niederschlagen.

Die benachbarten Aufgabenträger werden, sofern sie sich nicht an der Finanzierung beteiligen, vertraglich so gestellt, als ob die Fahrzeugbeschaffung konventionell erfolgt.

Rahmenvertrag

Zwischen EVU und Zweckverband VRR wird ein Rahmenvertrag geschlossen, der die Grundzüge der Zusammenarbeit zwischen dem Zweckverband VRR und dem EVU regelt. Er trifft überdies Regelungen zum Thema Sicherheiten und Versicherungen, die sowohl für den Pachtvertrag als auch für den Fahrzeuglieferungsvertrag gelten.

8. Fahrzeuglieferungsverträge

Wie auch bei konventionellen Modellen beschafft sich das EVU die Fahrzeuge beim Hersteller, indem es mit diesem einen Fahrzeuglieferungsvertrag abschließt. Im Unterschied zu konventionellen Finanzierungsmodellen ist das EVU aber gleichzeitig gegenüber dem Zweckverband VRR verpflichtet, die Fahrzeuge zu liefern, während der Zweckverband verpflichtet ist, sie zu bezahlen. Auf diese Weise wird der Beschaffungspreis durch den ZV VRR und nicht durch das EVU finanziert. Damit gewährleistet ist, dass die vom EVU zu beschaffenden Fahrzeuge den Vorgaben des Zweckverbandes VRR entsprechen, enthalten die Ausschreibungsunterlagen Vorgaben für den Fahrzeuglieferungsvertrag zwischen Fahrzeughersteller und EVU. Überdies ist das EVU durch den Fahrzeuglieferungsvertrag zwischen ihm und dem Zweckverband verpflichtet, die Anforderungen des Zweckverbandes einzuhalten und wird sie daher im Vertrag mit dem Hersteller umsetzen.

Grund für die Beschaffung der Fahrzeuge durch das EVU ist, dass das EVU dem Zweckverband VRR im Rahmen des Pachtvertrages keine Mängel aus dem Fahrzeuglieferungsvertrag entgegen halten kann. Denn nach diesem ist es verpflichtet, die Fahrzeuge mängelfrei zu liefern, so werden Schnittstellen zu Lasten des Zweckverbandes VRR vermieden.

Der Fahrzeuglieferungsvertrag zwischen dem EVU und dem Zweckverband VRR enthält u.a. die Abtretung der Gewährleistungsrechte gegen den Hersteller vom EVU an den Zweckverband VRR. Grund für die Abtretung der Gewährleistungsrechte ist der Schutz vor der Insol-

venz des EVU.

9. Pachtvertrag

Der Zweckverband VRR überlässt die Fahrzeuge über die Laufzeit des Betriebsvertrages dem EVU zur Nutzung. EVU und Zweckverband VRR schließen hierzu einen Pachtvertrag.

Im Pachtvertrag wird das EVU verpflichtet, die Fahrzeuge über die Betriebslaufzeit in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten, Gewährleistungsrechte gegenüber dem Fahrzeughersteller auszuüben und insbesondere eine Pacht an den Zweckverband VRR zu zahlen. Überdies wird dem EVU durch den Pachtvertrag unter anderem die Instandhaltung, Wartung, Inspektion, Versicherung, Durchführung von zwei Hauptuntersuchungen und die Fahrzeugrückgabe in einem vertragsgemäßen Zustand auferlegt.

Haftung und Gewährleistung sind so geregelt, dass der Zweckverband VRR möglichst geringe Risiken trägt:

So sind sämtliche Ansprüche auf Gewährleistung und Schadenersatz gegen den Zweckverband VRR ausgeschlossen, wenn und soweit das EVU seine Pflichten aus dem Fahrzeuglieferungsvertrag mit dem Zweckverband VRR nicht, zu spät oder schlecht erfüllt, es sei denn, die Nicht-, Spät- oder Schlechtleistung beruht darauf, dass der Zweckverband VRR seinerseits Pflichten aus dem Fahrzeuglieferungsvertrag nicht erfüllt hat.

Im Übrigen trägt das EVU die Gefahr der Beschädigung und des Untergangs der Fahrzeuge auch bei höherer Gewalt oder Drittverschulden, soweit nicht ein Dritter oder eine Versicherung zum Schadensersatz verpflichtet ist.

10. Supportvertrag

Das EVU ist verpflichtet, mit dem Hersteller einen Supportvertrag abzuschließen.

Im Rahmen des Supportvertrages wird der Hersteller verpflichtet, gegenüber dem EVU für die technische Unterstützung der Fahrzeuge zu sorgen. Der Hersteller ist auch verpflichtet, die vom EVU für die Instandhaltung benötigten Ersatzteile zu liefern. Wenn der Pachtvertrag zwischen EVU und Zweckverband VRR endet oder das EVU insolvent ist, hat der Zweckverband VRR das Recht, in den Supportvertrag einzutreten.

11. Controlling, AssetManagementSystem (AMS)

Im Unterschied zur konventionellen Finanzierung stehen die Fahrzeuge beim VRR-Finanzierungsmodell im Eigentum des Zweckverbandes VRR. Da der Zweckverband VRR die Fahrzeuge nach der ersten Betriebsphase wieder einsetzen oder verkaufen möchte,

müssen die Fahrzeuge bei Rückgabe an den Zweckverband VRR in einem ordnungsgemäßen Zustand sein. Deshalb ist es wichtig, dass der Zustand der Fahrzeuge angefangen von der Herstellung, über den Einsatz im Netz bis hin zur Rückgabe stetig kontrolliert wird. Auch in konventionellen Modellen finden Qualitätskontrollen statt. Ziel des Controllings ist es, am Ende der Betriebszeit ein funktionsfähiges und den Vertragsbedingungen entsprechendes Fahrzeug zurückzubekommen. Dieses Ziel kann mit den herkömmlichen Qualitätskontrollen nicht erreicht werden, weshalb der Zweckverband VRR ein AssetManagementSystem (AMS) einführen wird. Alle fahrzeugrelevanten Daten werden elektronisch gesammelt, gesichert und ausgewertet.

12. Risiken

Durch die Vertragskonstruktion sollen beim Zweckverband VRR nur überschaubare Risiken verbleiben, die mit dem in die Pacht eingerechneten Zuschlag abzudecken sind.

Die vom Zweckverband VRR eventuell zu tragenden Risiken sind mit denen eines Leasinggebers beim Finanzierungsleasing vergleichbar. Beim Finanzierungsleasing steht wie auch beim vorliegenden Modell die Finanzierung einer Investition durch einen einzigen Leasingnehmer im Vordergrund. Im Leasingrecht ist es daher typisch und üblich, dass dem Leasingnehmer der Leasinggegenstand unter Überwälzung möglichst vieler Risiken für die vereinbarte Zeit zur Verfügung gestellt wird.

Gleiches geschieht auch beim VRR-Finanzierungsmodell. Die Risiken werden auf das EVU abgewälzt. So sind Ansprüche des EVU im Pachtvertrag aus Nicht- Spät- oder Schlechtleistung des EVU gegen den Zweckverband VRR ausgeschlossen, wenn diese auf der Nicht-Spät- oder Schlechtleistung des EVU im Fahrzeuglieferungsvertrag beruhen. Gleichzeitig ist das EVU verpflichtet, die Fahrzeuge innerhalb der Vertragslaufzeit in einem vertragsgemäßen Zustand zu halten, für alle Schäden an den Fahrzeugen und sogar den Untergang der Fahrzeuge sowie den Unterhalt der Fahrzeuge aufzukommen.

Als denkbare vom Zweckverband VRR abzudeckende Risiken könnte der Bereich sich ändernder Anforderungen bzgl. Sicherheit durch Anordnungen z. B. des Eisenbahnbundesamtes in Frage kommen.

13. Kommunalrechtliche Zulässigkeit / Änderung der Geschäftsordnung der Verbandsversammlung

Die kommunalrechtliche Zulässigkeit des vorgelegten Modells wurde sowohl hausintern als auch extern durch Herrn Prof. Dr. Oebbecke, Lehrstuhl für Öffentliches Recht, Universität Münster, geprüft.

Es bestehen keine Bedenken an der kommunalrechtlichen Zulässigkeit des vorgelegten Modells. Herr Prof. Dr. Oebbecke bestätigt ausdrücklich, dass das vorgelegte Konzept mit den Bestimmungen über die wirtschaftliche Betätigung von Kommunen vereinbar ist.

Auch sind spezifische Auswirkungen auf die Gemeinden, die der Haushaltssicherung unterliegen, nicht ersichtlich.

Da gegebenenfalls die Finanzierung der zu beschaffenden SPNV-Fahrzeuge vom Zweckverband VRR wahrgenommen werden soll, ist eine Verwaltungsvereinbarung zwischen Zweckverband VRR und VRR AöR zwecks genauer Aufgabenzuweisung sowie zur gemeinsamen Durchführung des Vergabeverfahrens erforderlich. Diese Verwaltungsvereinbarung (Anlage 1) wird zurzeit noch erarbeitet und nach Fertigstellung nachgereicht.

Darüber hinaus wird empfohlen, einen Vergabeausschuss einzurichten. Dieser sollte aufgrund der Integration der Fahrzeugbeschaffung in das SPNV-Vergabeverfahren personengleich mit dem Vergabeausschuss der VRR AöR besetzt sein.

Die Geschäftsordnung der Verbandsversammlung ist deshalb wie folgt zu ändern:

Es wird folgender neuer § 13 eingefügt:

§ 13: Vergabeausschuss

(1) Die Verbandsversammlung bildet einen Vergabeausschuss. Dieser Ausschuss hat Entscheidungsbefugnis in folgenden Angelegenheiten:

- Entscheidung über die Durchführung eines Vergabeverfahrens zur Beschaffung von Fahrzeugen im SPNV
- Entscheidung über Zuschlagserteilung und den Vertragsabschluss
- Entscheidung über den Abschluss von Pacht-, Miet- oder sonstigen Nutzungsüberlassungsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- Entscheidung über die Bewertungs- bzw. Zuschlagskriterien im Vergabeverfahren zur Beschaffung von Fahrzeugen im SPNV, über die Einlegung von Rechtsmitteln in Nachprüfungsverfahren und über sonstige für den Fortgang des Vergabeverfahrens maßgebliche Maßnahmen, die von der Geschäftsführung vorgelegt werden.

Die Einspruchsfrist entsprechend § 57 Abs. 4 Satz 2 GO NW beträgt in dringlichen Angelegenheiten 2 Werktage, ansonsten zwei Wochen. § 60 GO NW gilt im Falle eines Einspruchs entsprechend.

- (2) Die Geschäftsordnung gilt sinngemäß auch für diesen Ausschuss, soweit im Folgenden nichts anderes bestimmt wird.
- (3) Die Verbandsversammlung regelt unter Beachtung des Absatzes 7 Satz 1 die Zusammensetzung des Ausschusses und ihrer Befugnisse in entsprechender Anwendung des § 58 Absatz 1 Satz 1 GO NW; hierzu zählt insbesondere die Festlegung der Zahl der stimmberechtigten und stellvertretenden Mitglieder der einzelnen Ausschüsse. Die stimmberechtigten Mitglieder können sich im Falle der Verhinderung durch ein stellvertretendes Ausschussmitglied ihrer Fraktion vertreten lassen.
- (4) Die Mitglieder dieses Ausschusses, deren Vorsitzende/r sowie die/der stellvertretende Vorsitzende werden entsprechend der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen gewählt.
- (5) Der Ausschuss sollte aufgrund der Integration der Fahrzeugbeschaffung in das SPNV-Vergabeverfahren der VRR AöR personengleich mit dem Vergabeausschuss der VRR AöR besetzt sein.
- (6) Verlangen mindestens 3 stimmberechtigte Ausschussmitglieder oder der Verbandsvorsteher unter Angabe der gewünschten Tagesordnungspunkte eine Sitzung, ist der Ausschuss unverzüglich einzuberufen.
- (7) Bei der Wahl der stimmberechtigten und stellvertretenden Mitglieder des Vergabeausschusses, dessen Vorsitzenden sowie stellvertretenden Vorsitzenden ist das Mitwirkungsverbot für ausgeschlossene Personen nach § 16 der Vergabeverordnung zu beachten. Die gewählten Personen sind zu Beginn ihrer ersten Sitzung des Vergabeausschusses über
 - das Diskriminierungsverbot nach § 97 Abs. 2 GWB,
 - ihre Verpflichtung zur Verschwiegenheit nach § 203 Abs. 2 StGB,
 - den Schutz der Vertraulichkeit von Angeboten und ihren

Anlagen bei Ausschreibungen,

- ihre Verpflichtung zur Offenbarung von Umständen, die ihren Ausschluss von der Mitwirkung an Vergabeverfahren des Zweckverbandes nach sich ziehen könnten, und
- die rechtlichen und wirtschaftlichen Risiken für den Zweckverband im Falle von Vergaberechtsverstößen

zu belehren.

Anlage