

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

### **des Ausschusses für Verkehr und Infrastruktur**

#### **zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung – Drucksache 15/6405**

### **Gesetz über die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden- Württemberg (SFBWG)**

#### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

dem Gesetzentwurf der Landesregierung – Drucksache 15/6405 – zuzustimmen.

25. 02. 2015

Die Berichterstatterin:

Nicole Razavi

Der Vorsitzende:

Rudolf Köberle

#### Bericht

Der Ausschuss für Verkehr und Infrastruktur berät den Gesetzentwurf der Landesregierung – Gesetz über die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBWG) – Drucksache 15/6405 – in seiner 31. Sitzung am 25. Februar 2015.

Der Vorsitzende heißt die anwesenden Sachverständigen, die seitens des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur als Experten zur heutigen Gesetzesberatung benannt wurden, im Ausschuss willkommen.

Die Staatssekretärin des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur trägt vor, mit dem im Entwurf vorliegenden Gesetz werde die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) als rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts errichtet.

Schon im Jahr 2013 seien im Zusammenhang mit der Neuvergabe von Schienenpersonennahverkehrsleistungen Finanzierungshilfen zugunsten der zu beauftragenden Eisenbahnverkehrsunternehmen beschlossen worden. Die haushaltsrechtliche Absicherung sei durch die Verabschiedung des Nachtrags zum Haushaltsplan 2013/2014 in Verbindung mit § 5 Absatz 3 des Staatshaushaltsgesetzes 2015/2016 erfolgt.

Das Ministerium sei zu dem Schluss gekommen, dass eine Anstalt des öffentlichen Rechts die sinnvollste Organisationsform und die wirtschaftlichste Lösung für das Vorhaben darstelle.

Die SPNV-Vergabeverfahren seien so angelegt, dass für die jeweiligen Netze die Finanzierungshilfen nur dann zur Anwendung kämen, wenn die Bieter hierfür optierten und dies für das Land insgesamt die wirtschaftlichste Lösung darstelle.

Die Erledigung der SFBW-Angelegenheiten solle durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) im Wege der Geschäftsbesorgung bzw. durch Dienstleistungsergebnisüberlassung erfolgen.

Die Errichtung der Landesanstalt bedürfe eines Einzelgesetzes, welches sich nun mit dem vorliegenden Entwurf im Gesetzgebungsverfahren befinde. Mangels Betroffenheit von Kommunen, Wirtschaft sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sei von einem Anhörungsverfahren abgesehen worden.

Die beihilferechtlichen Aspekte seien geklärt worden. Die von der SFBW auf dem Kreditmarkt aufzunehmenden Darlehen würden bei der Ermittlung der Verschuldung des Landes nach dem Rechtsträgerprinzip nicht berücksichtigt.

Die Entwicklung der SFBW werde dem Landtag gegenüber im Rahmen der jährlichen Beteiligungsberichte dargelegt.

Die Prüfungsrechte des Rechnungshofs ergäben sich unmittelbar aus § 111 der Landeshaushaltsordnung.

Der Gesetzentwurf sei als Regierungsentwurf vom Kabinett pauschal beschlossen und in den Landtag eingebracht worden.

Ein Abgeordneter der Fraktion der CDU bringt vor, nachdem zunächst im April 2013 „hoppla hopp“ ein Nachtragshaushalt habe beschlossen werden müssen, sei zwei Jahre nichts geschehen, woraufhin nun wieder „hoppla hopp“ ein Gesetz über die Errichtung einer Landesanstalt Schienenfahrzeuge verabschiedet werden solle, ohne dazu eine Anhörung durchzuführen.

Das MVI habe mitgeteilt, es sei zu dem Gesetzentwurf keine Anhörung notwendig, im Übrigen wisse der Minister auch nicht, wer dazu angehört werden sollte. Die CDU-Fraktion hätte aber schon gern gehört, wie die Kommunen, die Gewerkschaften oder der Fahrgastverband PRO BAHN das Vorhaben, bei dem in einem Milliardenvolumen in den Wettbewerb eingegriffen werde, beurteilten.

Ihn wundere nicht, dass das Kabinett den Gesetzentwurf pauschal behandelt habe. Denn der Minister für Finanzen und Wirtschaft habe sich ursprünglich gegen diese Form der Übernahme von Milliardenrisiken durch das Land ausgesprochen und in diesem Zusammenhang sogar von einem „Schattenhaushalt“ gesprochen. Ihn interessiere, warum das Ministerium für Finanzen und Wirtschaft in dieser Sache seine Meinung geändert habe und nun für die Errichtung einer solchen Anstalt sei.

Ein Abgeordneter der Fraktion der FDP/DVP führt aus, angesichts der finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfs in einem Volumen von bis zu 3,5 Milliarden € sei es wichtig, sich damit intensiv zu befassen.

Bereits in der Ausschreibung der Stuttgarter Netze vom Juli 2014 werde die konkrete Aussage getroffen, dass das BW-Modell oder das Kapitaldienstgarantiemodell angeboten werde und hierzu eine Landesgesellschaft gegründet werden solle. Insofern sei die Verabschiedung des vorliegenden Gesetzentwurfs die zwingend

notwendige Folge. Vermutlich stehe das Land hier schon unter erheblichem Zeitdruck. Dies sei möglicherweise zuvor versäumt worden, oder die Vorbereitungen hätten sehr lange gedauert.

Es stelle sich die Frage, wieso zur Umsetzung des Vorhabens neben der bestehenden Nahverkehrsgesellschaft noch eine neue Landesgesellschaft errichtet werden solle. Die von der Staatssekretärin gegebene Information, dass die NVBW die Geschäftsbesorgung für die SFBW übernehme, sei dem Gesetzentwurf nicht zu entnehmen. Ihn interessiere, ob es zur Entwicklung der zu gründenden Gesellschaft bereits eine Plan-GuV und eine Planbilanz gebe. In dem Gesetzentwurf stehe, dass allenfalls ein kleiner Personalkörper der SFBW vorgesehen sei, andererseits sei jedoch von bis zu drei Geschäftsführern die Rede.

Nachvollziehbar sei, dass insbesondere kleine Eisenbahnverkehrsunternehmen Schwierigkeiten bei der Fahrzeugfinanzierung hätten und ungünstigere Konditionen als die Deutsche Bahn hätten. Fraglich sei allerdings, ob ein Bürgschaftsmodell oder ein Garantimodell nicht ausreichen würde, um dem zu begegnen, und warum das Land hierzu das BW-Modell für erforderlich halte, welches möglicherweise mit zusätzlichen Anforderungen an das Land verbunden sei wie dem Aufbau von technischem Know-how, dem Erfordernis eines Pflichtenhefts, der Überprüfung der Einhaltung des Zeitplans und der Qualitätsvorgaben durch die Hersteller oder der Auseinandersetzung mit dem Eisenbahn-Bundesamt in Zulassungsfragen.

Die FDP/DVP-Fraktion könnte sich durchaus vorstellen, ein Bürgschaftsmodell mitzutragen, um den Schwierigkeiten kleinerer Unternehmen bei der Fahrzeugfinanzierung zu begegnen. Der eigene Erwerb von Schienenfahrzeugen in einem Milliardenumfang berge jedoch ein erhebliches Risiko. Er bitte um Auskunft, wie die Landesregierung das betriebswirtschaftliche Risiko kalkuliere, welches sich etwa dadurch ergebe, dass die geplante Nutzungsdauer die Laufzeit der Verkehrsverträge übersteige, und ob dieses Finanzierungsmodell einschließlich des damit verbundenen Risikoaufschlags sowie der bei der Landesgesellschaft entstehenden Personalkosten und Unternehmenskosten dennoch den anderen Modellen überlegen sei.

Ein Abgeordneter der Fraktion GRÜNE äußert, seine Fraktion begrüße grundsätzlich das im Entwurf vorliegende Gesetz als einen Beitrag zur Stärkung des Wettbewerbs im Schienenpersonennahverkehr, auch als Beitrag dazu, für die Stuttgarter Netze Neufahrzeuge zu bekommen.

Nach seinem Kenntnisstand machten die fahrzeugbezogenen Kosten ein Viertel des Bestellerentgelts aus, welches das Land zu tragen habe. Insofern lohne es sich, in diesem Bereich nach Kostensenkungspotenzialen zu suchen.

Von verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und anderen Beteiligten aus der Branche gebe es die positive Rückmeldung, dass die im Gesetzentwurf vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere im Bereich der Fahrzeugfinanzierung, zu einer Steigerung der Attraktivität des baden-württembergischen Markts für Anbieter führen werde. Gerade im Bereich der Ausschreibungen von SPNV-Leistungen sei die Situation bundesweit sehr angespannt. Daher müssten die Bedingungen attraktiv sein, damit sich Unternehmen an einer Ausschreibung beteiligten.

Den Unterlagen entnehme er, dass für eine Umsetzung des Vorhabens im Wege der Gründung einer GmbH kein Gesetzgebungsverfahren notwendig gewesen wäre. Er bitte um Erläuterung, weshalb die Landesregierung den Weg der Errichtung einer Anstalt des öffentlichen Rechts wähle und welcher Mehrwert an Transparenz damit verbunden sei. Er weise darauf hin, dass eine solche Anstalt auch durch den Landesrechnungshof geprüft werde.

Von Interesse sei, wie bei dem von der Landesregierung verfolgten Modell mit dem Risiko der Insolvenz von Anbietern umgegangen werde.

Den Vertreter des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr bitte er um Auskunft, welche Auswirkungen die Einführung des dortigen Fahrzeugfinanzierungsmodells auf die Zahl der Bieter gehabt habe.

Ein Abgeordneter der Fraktion der SPD wirft die Frage auf, ob in der gegenwärtigen Niedrigzinsphase die Kapitalbeschaffung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen überhaupt noch eine große Schwierigkeit darstelle, zumal viele solcher Unternehmen Tochtergesellschaften von Staaten oder Großkonzernen seien.

Ferner fragt er, welche Rolle das Wiederverwertungsrisiko und die Abschreibungsätze in dem angesprochenen Bereich spielten.

Die Staatssekretärin des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur legt dar, die Grundsatzentscheidung zur Verwendung der angesprochenen Instrumente bei der Vergabe von Schienenverkehrsleistungen sei im Rahmen der erwähnten Beratungen zum Landeshaushalt getroffen worden. Nun gehe es um die organisatorische Ausgestaltung. Bei der Wahl der Organisationsform einer GmbH hätte es zur Erreichung keines Gesetzes bedurft. Für die Gründung einer Anstalt des öffentlichen Rechts, die das Ministerium für die wirtschaftlich sinnvollere Lösung halte, bedürfe es der Verabschiedung eines Einzelgesetzes.

Der Vorwurf, in den letzten beiden Jahren sei in Bezug auf das Vorhaben nichts passiert, sei unzutreffend. In dieser Zeit seien zunächst die nötigen Überlegungen und Prüfungen zur organisatorischen Ausgestaltung, auch die Prüfung beihilferechtlicher Aspekte, erfolgt und die erforderlichen Vorbereitungen getroffen worden.

Wichtig sei ein funktionierender Wettbewerb in den Vergabeverfahren, um ein gutes Angebot zu erreichen. Hierzu dienten die vorgesehenen Instrumente. Im Vergleich mit Verfahren in anderen Ländern werde deutlich, dass es nicht ausreiche, nur bei der Kapitalbeschaffung eine Unterstützung zu geben. Durch die Unterstützung bei der Beschaffung von Schienenfahrzeugen könnten zusätzliche Bieter gewonnen werden, um den Wettbewerb auszuweiten.

Die Landesregierung sehe es als Vorteil an, wenn das Land über eigene Schienenfahrzeuge verfüge, weil damit ein materieller Eigentum verbunden sei und die Möglichkeit bestehe, die Fahrzeuge an verschiedener Stelle einzusetzen. Die Bereitstellung der Fahrzeuge finanziere sich über Pachtzahlungen. Dieses Instrument komme nur dann zur Anwendung, wenn dies für das Land die wirtschaftlichste Lösung sei.

Eine Kapitaldienstunterstützung sei auch für Tochterunternehmen des Landes sinnvoll. Denn eine Bürgschaftsübernahme für solche Unternehmen durch das Land wäre beihilferechtlich nicht unproblematisch.

Ein Mitarbeiter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur berichtet, Ende 2012/Anfang 2013 seien in einer Arbeitsgruppe mit Vertretern des MVI und des Finanz- und Wirtschaftsministeriums, in der auch der Rechnungshof als Gast vertreten gewesen sei, alle am Markt vorhandenen Modelle für Fahrzeugfinanzierungshilfen betrachtet worden. Als Ergebnis sei auf Basis des Modells des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr das BW-Modell mit der Möglichkeit der Gewährung von Kapitaldienstgarantien entwickelt worden. Um die Umsetzung zu ermöglichen, sei in einem Nachtrag zum Haushalt 2013/2014 die Ausbringung von Verpflichtungsermächtigungen bzw. Garantien erfolgt. Auf dieser Basis seien in den letzten zwei Jahren zusammen mit den anwesenden Beratern die entsprechenden Unterlagen ausgearbeitet worden, die dem Vergabeverfahren zugrunde gelegt worden seien. Das Land sei damit im letzten Jahr in den Teilnahmewettbewerb und anschließend in das Verfahren eingetreten. Bis Mitte März würden indikative Angebote erwartet, bis Oktober solle das Verfahren abgeschlossen sein.

In der ursprünglichen Planung sei zunächst von einer Umsetzung in Form einer GmbH ausgegangen worden. Im Zuge der Optimierung habe sich, auch in den Gesprächen mit dem Finanz- und Wirtschaftsministerium, ergeben, dass das Anstaltsmodell aus einer Vielzahl von Gründen vorzuziehen sei. Es handle sich hierbei um eine öffentlich-rechtliche Organisationsform, die hinsichtlich der Überwachung und Prüfung, aber auch in steuerrechtlicher Hinsicht Vorteile aufweise.

Schon zum jetzigen Stand des Vergabeverfahrens für die Stuttgarter Netze werde deutlich, dass es ohne eine entsprechende Unterstützung der Fahrzeugfinanzierung durch das Land nicht möglich gewesen wäre, einen entsprechenden Wettbewerb zu erzeugen.

Eine vom Ministerium benannte Expertin führt aus, sie halte das Modell der Gewährung einer Finanzierungsunterstützung für sinnvoll und sogar zwingend erforderlich, um das gewünschte Ziel zu erreichen. Alle Verfahren, in denen keine Finanzierungsunterstützung gegeben worden sei, hätten nicht zu einem ausreichenden Wettbewerb geführt.

Die niedrigeren Marktzinsen führten zwar dazu, dass sich die Konkurrenzunternehmen der Deutschen Bahn günstiger als früher finanzieren könnten, jedoch könne mit einer Finanzierungsunterstützung noch ein erheblich höherer Effekt erzielt werden. Wenn die Anbieter die Fahrzeuge selbst finanzieren müssten, müssten sie hierfür auch eine bestimmte Eigenkapitalquote aufbringen. Dies sei für viele Bieter, auch für Tochtergesellschaften von ausländischen Großunternehmen, schwierig.

Die Erfahrung zeige, dass die Modelle, die lediglich auf Kapitaldienstgarantien basierten, zu einem deutlich geringeren Wettbewerb führten als das BW-Modell oder das VRR-Modell. Dies liege u. a. darin begründet, dass die Bieter, die lediglich eine Bürgschaft erhielten, noch mit Leasingunternehmen und Banken zusammenarbeiten müssten, was sehr kostenaufwendig, kompliziert und riskant sei.

In der derzeitigen Marktsituation, in der es eine Vielzahl von Wettbewerbsverfahren gebe, sei es wichtig, das eigene Verfahren attraktiv zu gestalten, um genügend Bieter zu gewinnen. Die Zahl der Bieter sei bei denjenigen Ausschreibungen am höchsten, die wenig komplex und für die Bieter mit einem relativ überschaubaren Aufwand verbunden seien. Dies sei auch der Anlass gewesen, mit einem ausgereiften Verfahren ordentlich vorbereitet „mit fertigen Verträgen“ in die Ausschreibungen in Baden-Württemberg zu gehen. Die Ausschreibungen seien nicht von vornherein auf ein bestimmtes Finanzierungsunterstützungsmodell festgelegt. Vielmehr komme das wirtschaftlichste der drei angebotenen Modelle zum Zug.

Die Realisierung im Wege der Gründung einer Anstalt des öffentlichen Rechts sei gegenüber der Gründung einer GmbH und gegenüber einer direkten Darlehensaufnahme und einem eigenen Fahrzeugkauf durch das Land steuerlich günstiger. Dies sei auch durch eine verbindliche Auskunft der steuerlichen Berater abgesichert.

Die Frage, ob die Übernahme des Eigentums an den Schienenfahrzeugen durch die Anstalt des öffentlichen Rechts nicht riskanter sei als andere Varianten, sei mit Nein zu beantworten. Denn gerade im Falle einer Insolvenz von Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Leasinggesellschaften sei das direkte Eigentum an den Fahrzeugen von Vorteil. Ein Zugriff auf die Fahrzeuge sei anderweitig nur durch aufwendige vertragliche Konstellationen sicherzustellen. Der Kontrollaufwand für die Fahrzeuge sei bei dem Anstaltsmodell im Falle einer Insolvenz der Vertragspartner genauso hoch wie bei einem Leasingmodell im Falle einer Insolvenz der Leasinggesellschaft. Letztlich wäre das Leasingmodell sogar mit einem höheren Aufwand verbunden, da es für das Land komplizierter wäre, im Falle einer Insolvenz der Leasinggesellschaft für die Instandhaltung der Fahrzeuge zu sorgen.

Auch die vertragliche Ausgestaltung sei bei dem BW-Modell einfacher als bei einem Leasingmodell, da es bei dem BW-Modell weniger Beteiligte gebe. Eine einfachere vertragliche Ausgestaltung sei erfahrungsgemäß auch mit geringeren Risiken verbunden.

Insgesamt habe sich das Modell der Finanzierungsunterstützung im Wege der Gründung einer Anstalt des öffentlichen Rechts bewährt.

Ein weiterer Experte trägt vor, neben dem bereits angesprochenen Modell arbeite der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit einem zweiten Finanzierungsmodell, welches beim Rhein-Ruhr-Express zur Anwendung komme, zu dem das Vergabeverfahren am 26. März 2015 auslaufe und bei dem hervorragende Ergebnisse erzielt würden. Gemäß den eingegangenen indikativen Angeboten der Banken sei ein erfreulich niedriger Zinssatz zur Finanzierung des Rhein-Ruhr-Expresses zu erwarten.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sei mit rund 3 Millionen Fahrgästen am Tag der größte Verkehrsverbund in Deutschland. Aufgrund der geringen Zahl an Wettbewerbern in der Vergangenheit habe der Verband in einem mehrjährigen Prozess das

VRR-Modell entwickelt. Dadurch habe die Zahl der Teilnehmer von ursprünglich maximal drei auf derzeit durchschnittlich sieben Teilnehmer pro Verfahren erhöht werden können. Gerade die kleineren Eisenbahnverkehrsunternehmen seien sehr dankbar, wenn ihnen die Finanzierungslast abgenommen werde.

Der VRR sei als Anstalt des öffentlichen Rechts organisiert. Der Verband habe mittlerweile 63 Fahrzeuge erworben und hierfür 300 Millionen € aufgenommen. Die Fahrzeuge stünden in der Bilanz der Anstalt. In einem nächsten Schritt gingen 80 weitere Fahrzeuge für einige Hundert Millionen Euro in den Bruchteilseigentum des VRR über.

Die genannte Finanzierungsform werde den Bietern nicht vorgegeben, sondern als Option angeboten.

Wenn das Modell 1 in Anspruch genommen werde, würden die Fahrzeuge, die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgesucht würden, vom VRR finanziert und gingen in das Eigentum des VRR über, welcher die Fahrzeuge an das betriebsführende Unternehmen verpachte. Neben den Pachtzahlungen werde ein Zuschlag für Zins und Tilgung erhoben. Das technische Controlling solle outgesourct werden. Mittlerweile sei bei drei Netzen die technische Dienstleistung im Wettbewerbsverfahren an jeweils unterschiedliche Unternehmen outgesourct worden.

Bei den mittlerweile durchgeführten fünf Verfahren seien durch die gewählte Vorgehensweise Kosten im Millionenbereich gespart worden, selbst wenn das angesprochene Modell nicht zum Zug gekommen sei. Gerade die Resonanz von mittelständischen Unternehmen bei den Ausschreibungen habe gesteigert werden können.

Die in das Eigentum übernommenen Fahrzeuge seien in einen Eigenbetrieb eingebracht worden, welcher über schlanke betriebliche Strukturen verfüge, während bei einem Zweckverband bestimmte Formalismen einzuhalten seien. Der Leiter des Eigenbetriebs sei von der Politik mit vielen Vollmachten ausgestattet worden, und die Aufgaben könnten mit wenig Personal erledigt werden, sodass ein rasches Handeln des Eigenbetriebs gewährleistet sei.

Der Abgeordnete der Fraktion der FDP/DVP bringt vor, während die Ausschreibung für die Stuttgarter Netze eine Leistungsvergabe für einen Zeitraum von zehn Jahren beinhalte, garantiere das Land gegenüber der Bank den Kapitaldienst für die Dauer von 24 bzw. 30 Jahren. Insoweit bestehe eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich der weiteren Verwendung der Fahrzeuge nach der zehnjährigen Vertragslaufzeit, was in die wirtschaftliche Kalkulation einfließen müsse. Zu berücksichtigen sei hierbei, dass in den verschiedenen Verkehrsverbänden unterschiedliche Fahrzeugmodelle eingesetzt würden. Hinzu komme, dass der Landesverkehrsminister ein einheitliches Design für die in Baden-Württemberg eingesetzten Schienenfahrzeuge einführen wolle. Dadurch wäre eine spätere Verwendung der Fahrzeuge in einem anderen Bundesland mit Aufwendungen für die Umrüstung verbunden.

Ihn interessiere, welche Erfahrungen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hinsichtlich der weiteren Verwendung der Fahrzeuge nach der Vertragslaufzeit gemacht worden seien und wie dies in die Kalkulation des VRR eingeflossen sei.

Der Abgeordnete der Fraktion der SPD bittet um Erläuterung, wie in einem Wettbewerbsumfeld, in dem die Kapitaldienstkosten für alle Bieter gleich seien, die Vertragsgestaltung teilweise an den Bruttoeinnahmen ausgerichtet sei, die Vorgaben des Tarifreuegesetzes oder tarifliche Regelungen einzuhalten seien etc., Anreize für Unternehmen gesetzt werden könnten, sich an Ausschreibungen zu beteiligen, und durch welche Maßnahmen sich die Unternehmen die Erwirtschaftung von Gewinnen versprechen.

Ein Abgeordneter der Fraktion GRÜNE fragt, wie die Wartung der im Eigentum der Landesanstalt befindlichen Fahrzeuge funktionieren solle.

Ein Abgeordneter der Fraktion der CDU merkt an, die Aussage der Staatssekretärin, es sei bereits vor zwei Jahren die Grundsatzentscheidung zur Verwendung der angesprochenen Finanzierungsinstrumente getroffen worden, sei unzutreffend.



Vielmehr habe der Finanz- und Wirtschaftsminister in der Plenarsitzung am 10. April 2013 gesagt, für den Fall, dass Eigentum beschafft werden solle, sei er nicht einverstanden, dass es an eine Landesanstalt gehe.

Die CDU-Fraktion habe in der damaligen Beratung erklärt, dass sie einer Kapitaldienstgarantie zustimmen könnte, den anderen Punkten aber aufgrund der noch offenen Fragen nicht zugestimmt. Auch bei der Beratung des Doppelhaushalts 2015/2016 habe die CDU-Fraktion dem betreffenden Teil nicht zugestimmt.

Der Minister für Finanzen und Wirtschaft habe im Jahr 2013 gesagt, dass eine intensive Abwägung zwischen den Alternativen getroffen werden müsse. Diese Abwägung sei der CDU-Fraktion nicht plausibel dargelegt worden.

Er wolle wissen, ob die Errichtung einer Landesanstalt Schienenfahrzeuge bereits in Ausschreibungen des Landes vorausgesetzt worden sei. Es dürfe nicht sein, dass etwas zum Gegenstand einer Ausschreibung gemacht werde, wofür der Gesetzgeber noch keine Grundlagen geschaffen habe.

Angesichts der Komplexität der Materie und der vom Landesgesetzgeber mehrheitlich beschlossenen Finanzierungsermächtigung im Umfang von bis zu 3,5 Milliarden € sei es aus Sicht der CDU-Fraktion nicht denkbar, das Vorhaben im „Hopplahoppverfahren“ durchzuziehen. Seine Fraktion wünsche die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zu der Thematik.

Sollten die Schienenfahrzeuge in das Eigentum des Landes bzw. einer Landesanstalt übergehen, werde der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr letztlich im Personalbereich ausgetragen. Daher wolle er gern hören, wie die Gewerkschaften das Vorhaben beurteilten.

Er wolle nicht, dass in der Zukunft veraltete Fahrzeuge in Baden-Württemberg zum Einsatz kämen, weil sich das Land mit der Beschaffung von Fahrzeugen mit einer geplanten Nutzungsdauer von 28 Jahren bis weit in die nächste Ausschreibungsperiode binde. Nach Aussage des Ministers für Finanzen und Wirtschaft aus dem Jahr 2013 stelle die Abwicklung über eine Landesanstalt einen „Schattenhaushalt“ dar.

Er bitte um Auskunft, wie hoch im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr der Anteil der Anbieter sei, die von der dargestellten Option Gebrauch gemacht hätten, und welches Finanzvolumen hiermit verbunden sei.

Ein Abgeordneter der Fraktion GRÜNE fragt, ob nach Einschätzung des Ministeriums bzw. der vom Ministerium benannten Vertreter mit der Einrichtung einer Landesanstalt für Schienenfahrzeuge ein Schattenhaushalt aufgebaut werde und welche Konsequenzen die Insolvenz des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens bei Anwendung des BW-Modells hätte.

Ein weiterer Abgeordneter der Fraktion GRÜNE weist darauf hin, in der 66. Plenarsitzung am 24. April 2013 sei § 2 Absatz 2 a des Gesetzes über die Feststellung eines Nachtrags zum Staatshaushaltsplan von Baden-Württemberg für die Haushaltsjahre 2013 und 2014 einstimmig zugestimmt worden, wodurch die entsprechende Garantiermächtigung haushaltsrechtlich abgesichert worden sei.

Die Staatssekretärin des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur hebt hervor, der Wettbewerb zwischen den Anbietern könne nicht im Personalbereich stattfinden, da hier das Tarifreuegesetz gelte.

Unstrittig sei, dass unabhängig davon, ob ein Fahrzeugfinanzierungsmodell zur Anwendung komme, die Schienenfahrzeuge mehr als zehn Jahre im Einsatz seien. Im Laufe der Jahre würden die Fahrzeuge aber instand gesetzt und z. B. neue Sitze eingebaut. Sie verweise darauf, dass manche der heute noch im Einsatz befindlichen Silberlinge bereits 48 Jahre alt seien.

Das Ministerium sei der Überzeugung, die richtige Organisationsform gewählt zu haben. Das jeweilige Instrument komme nur dann zum Einsatz, wenn es insgesamt die wirtschaftlichste Lösung darstelle. Würde das vorgesehene Instrumentarium

nicht eingesetzt, würden die Kosten auf andere Weise eingepreist, was vermutlich nicht zugunsten des Landes ausfalle.

Der Mitarbeiter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur teilt mit, zwar basierten die Ausschreibungen auf Bruttoverträgen, jedoch seien auch Anreizelemente für die Verkehrsunternehmen zur Steigerung der Fahrgastzahl enthalten.

Gespräche mit Bietern hätten gezeigt, dass Unternehmen etwa durch die Übernahme des Vertriebs Effizienzgewinne erzielen wollten. Im Personalbereich finde der Wettbewerb nicht statt. Dieses Argument werde lediglich von einem Anbieter angeführt, der Wettbewerb verhindern wolle.

Schienenfahrzeuge seien langlebige Wirtschaftsgüter mit einer Abschreibungsdauer von 24 Jahren. Bei Vertragslaufzeiten von zehn Jahren bestehe ein Restwertisiko sowohl beim BW-Modell als auch beim Kapitaldienstgarantiemodell. Viele Schienenfahrzeuge seien heutzutage mehr als 40 Jahre im Einsatz. Schon aufgrund der begrenzten Regionalisierungsmittel wäre es nicht vorstellbar, die Fahrzeuge bereits nach zehn Jahren durch neue zu ersetzen. Aber auch aus ökologischer Sicht wäre dies kein angemessener Umgang mit diesem langlebigen Wirtschaftsgut. Nach einer ersten Einsatzperiode werde es wohl ein Redesign mit einer Erneuerung der Sitze geben.

In den betreffenden Ausschreibungsverfahren sei noch keine Aufforderung zur Abgabe letztverbindlicher Angebote erfolgt. Zum Zeitpunkt der Aufforderung sollte nach den Planungen des Ministeriums die Landesanstalt errichtet sein. Wenn dies bis dahin noch nicht geschehen sei, gebe es die Auffangmöglichkeit der Gründung einer GmbH.

Einer der anwesenden Experten führt aus, bei einer wettbewerblichen Vergabe für zehn oder zwölf Jahre müssten die Bieter, die die Fahrzeuge in ihr Eigentum übernehmen, einen Aufschlag für die Unsicherheit über die Nutzung der Fahrzeuge nach Auslaufen der Vertragslaufzeit einkalkulieren. Bei dem VRR-Modell hingegen kümmere sich die Anstalt des öffentlichen Rechts, in deren Eigentum sich die Fahrzeuge befänden, um die Anschlussnutzung im Wege einer zweiten Ausschreibung.

Die Abschreibungsdauer liege bei 20 Jahren, die Finanzierungsdauer bei 20 bis 22 Jahren. In jedem Fall sei die Finanzierungsdauer kürzer als die geplante Nutzungsdauer der Fahrzeuge, um einen gewissen Sicherheitspuffer zu haben.

In den letzten drei Jahren habe der VRR fünf Vergabeverfahren durchgeführt. Bei drei dieser Verfahren sei das VRR-Modell zum Zug gekommen. Die beiden anderen Verfahren habe ein Bieter gewonnen, welcher dieses Modell nicht gewählt habe. Aber allein schon aufgrund dessen, dass das Modell angeboten werde und mit ernsthaften Angeboten von weiteren Bietern zu rechnen sei, würden günstigere Preise erzielt.

Von den 63 im Eigentum des VRR befindlichen Fahrzeugen seien mittlerweile neun in Betrieb gegangen. Der prozentuale Anteil der im Eigentum des VRR befindlichen Fahrzeuge an der Gesamtzahl der im Verbundgebiet verkehrenden Schienenfahrzeuge sei noch sehr gering, da das VRR-Modell erst seit drei Jahren angeboten werde.

Die anwesende Expertin weist darauf hin, es sei noch eine gewisse Zeit für die Fahrzeugherstellung einzurechnen. Zu einem Verfahren, das im vergangenen Jahr abgeschlossen worden sei, gingen die Fahrzeuge erst im Jahr 2016, 2017 oder 2018 in Betrieb. Das Fahrzeugeigentum sei zwar schon vertraglich angelegt, aber noch nicht zu allen abgeschlossenen Verfahren seien die Fahrzeuge schon vorhanden.

Bei dem BW-Modell wäre die Insolvenz des zum Zug gekommenen Eisenbahnverkehrsunternehmens ein Grund zur außerordentlichen Kündigung des Vertrags. Das Land müsste in diesem Fall die Verkehrsleistung auf der Strecke mit den im Eigentum des Landes befindlichen Fahrzeugen neu ausschreiben. Für eine Interimsphase könnte mit dem Insolvenzverwalter eine Zwischenlösung vereinbart werden.



Der Wettbewerb finde im Wesentlichen nicht im Bereich der Personalkosten, sondern vorrangig im Bereich der Fahrzeuge statt. Auch wenn die Fahrzeuge in das Eigentum der Landesanstalt übergingen, würden diese von der Betreibergesellschaft ausgesucht und ins Verfahren eingebracht. Die vertragliche Verantwortung für die Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge liege beim Bieter. Dieser versuche, über günstige Fahrzeugpreise sowie einen wirtschaftlichen und energiesparenden Einsatz der Fahrzeuge Wettbewerbsvorteile zu erzielen.

Ein weiterer Experte legt dar, auch beim BW-Modell bleibe im Falle der Gründung einer Schienenfahrzeuggesellschaft des Landes Baden-Württemberg die Wartung eine Aufgabe des Eisenbahnverkehrsunternehmens. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen seien als Fahrzeughalter nach EU-Regularien verpflichtet, sich extern auditieren zu lassen. Die mit dieser Auditierung verbundene Zertifizierung beinhalte, dass sämtliche Anforderungen an eine sichere Instandhaltung der Fahrzeuge durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen als Halter zu erfüllen seien. Die betreffenden Regularien, die im Zuge des Eisenbahnunglücks von Viareggio im Jahr 2009 für die Halter von Schienengüterfahrzeugen eingeführt worden seien, würden in Zukunft auch auf die Halter von Schienenpersonenverkehrsfahrzeugen angewandt.

Die Schienenfahrzeuggesellschaft des Landes Baden-Württemberg habe die Instandhaltung in erster Linie im Hinblick auf den Werterhalt der Fahrzeuge und nicht im Hinblick auf die Sicherheit zu kontrollieren. Das für die Instandhaltung verantwortliche Eisenbahnverkehrsunternehmen sei verpflichtet, der Schienenfahrzeuggesellschaft des Landes umfangreiche Daten inklusive Auswertungen zur Instandhaltung zukommen zu lassen, die den Zustand der Fahrzeuge erkennen ließen. Darüber hinaus fänden stichprobenartige Überprüfungen der Fahrzeuge durch eigene oder externe Kräfte statt, die u. a. das Instandhaltungsmanagement, die Datenerfassung und den Fahrzeugzustand zum Inhalt hätten. Ferner würden die im Betrieb aufgetretenen Störungen ausgewertet. Zudem komme regelmäßig eine Controllinggruppe bestehend aus Vertretern der Schienenfahrzeuggesellschaft, des MVI bzw. der NVBW und des Eisenbahnverkehrsunternehmens zusammen, um den Zustand der Fahrzeuge zu erörtern und im Falle von Störungen auf deren Beseitigung hinzuwirken.

Die Staatssekretärin des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur betont, mit dem Gesetzesvorhaben bewege sich die Landesregierung im Rahmen der vom Landtag gefassten Beschlüsse.

Die SFBW finanziere sich über Pachtzahlungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Falle der Insolvenz eines Eisenbahnverkehrsunternehmens verfüge die Landesanstalt weiterhin über die bislang an das Unternehmen verpachteten Fahrzeuge.

Die nötige Transparenz sei durch die Unterrichtung des Landtags im Rahmen der jährlichen Beteiligungsberichte gewährleistet.

Eine Abgeordnete der Fraktion der CDU bringt vor, zur Beratung stehe ein höchst komplexes Verfahren. Die anstehende Entscheidung habe für das Land zentrale Auswirkungen sowohl in finanzieller Hinsicht als auch hinsichtlich der Konsequenzen für den SPNV. Erfreulich sei, dass in der heutigen Beratung Fachleute hierzu befragt werden könnten. Es stelle sich jedoch die Frage, warum den Parlamentariern nicht schon vor der ersten Lesung die Möglichkeit gegeben worden sei, sich im Rahmen eines solchen Gesprächs vorab zu informieren. Es wäre sogar die Pflicht der Landesregierung gewesen, den Abgeordneten im Vorfeld diese Möglichkeit zu geben.

Der vorliegende Gesetzentwurf sei inhaltlich äußerst dünn. Darin werde zu allen wichtigen Bereichen darauf verwiesen, dass diese in einer Satzung geregelt würden. Auf diesem Weg werde dem Parlament die Regelungsbefugnis entzogen.

Voraussetzung für die vom Ministerium auf den Weg gebrachte Ausschreibung der Stuttgarter Netze sei wohl auch die Gründung einer Schienenfahrzeuggesellschaft gewesen. Von Interesse sei, welcher Leistungskatalog für die Fahrzeuge bei dieser Ausschreibung zugrunde gelegt worden sei. Der CDU-Fraktion sei in Gesprächen mit Fahrzeugherstellern mehrfach signalisiert worden, dass im Leistungskatalog

bzw. Lastenheft die Kapazitäten unter Umständen sehr knapp bemessen seien. Beispielsweise sei angeführt worden, dass auf bestimmten Strecken statt der bisherigen Doppelstockfahrzeuge künftig einstöckige Fahrzeuge vorgesehen seien. Wenn es nun zu einem von allen gewünschten Fahrgastzuwachs käme, wäre im schlimmsten Fall zu befürchten, dass manche Bahnsteige für verlängerte Züge zu kurz wären, sodass unter Umständen neue Fahrzeuge beschafft werden müssten, was mit enormen Mehrkosten verbunden wäre. Sie bitte um Auskunft, inwieweit die der Ausschreibung zugrunde gelegten Fahrzeugkapazitäten einem Fahrgastzuwachs gerecht werden könnten und welche Risiken für das Land in diesem Bereich bestünden.

Der Abgeordnete der Fraktion der CDU wirft die Frage auf, wie die Landesregierung die im Haushalt 2015/2016 enthaltene Gesamthöhe der Garantien von 3,449 Milliarden € hergeleitet habe und mit welchem tatsächlichen finanziellen Volumen zu rechnen sei, wenn die Erfahrungen des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr zu der Zahl der Unternehmen, die von der Option Gebrauch machten, auf Baden-Württemberg übertragen würden.

Er fügt an, bedacht werden müsse, dass sich Baden-Württemberg hinsichtlich der Einwohnerentwicklung in einer anderen Situation als das Ruhrgebiet befinde. Während das Ruhrgebiet bestenfalls mit einer stagnierenden Bevölkerungsentwicklung zu rechnen habe, habe Baden-Württemberg von einem starken Wachstum der Einwohnerzahl auszugehen. Wenn die Zuwanderung nach Baden-Württemberg auf dem aktuellen Niveau fortschreite, sei für die Zeit um 2030, wenn die nächste Ausschreibung anstehe, mit einer Zahl von 13 Millionen Einwohnern zu rechnen. Angesichts der schwierig vorherzusehenden Entwicklung der Fahrgastzahlen und des technischen Fortschritts im Bereich der Schienenfahrzeuge müsse sehr genau geprüft werden, ob es für das Land sinnvoll sei, über einen Schattenhaushalt eine Kapitalbindung im Volumen von mehreren Milliarden Euro zur Fahrzeugfinanzierung für eine Dauer von bis zu 28 Jahren einzugehen.

Der Abgeordnete der Fraktion der FDP/DVP bittet um Erläuterung, ob das Land bei Anwendung des Kapitaldienstgarantiemodells ebenfalls in der Verpflichtung stehe, über die Laufzeit des ausgeschriebenen Verkehrsvertrags hinaus Garantien über 24 oder 25 Jahre gegenüber der Bank abzugeben.

Er merkt an, nach seinem Verständnis seien im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr drei mit dem BW-Modell vergleichbare Verfahren zum Einsatz gekommen, nicht aber das Kapitaldienstgarantiemodell. Zudem lägen bislang auch im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr noch keine Erfahrungen über die gesamte geplante Nutzungsdauer der Fahrzeuge von 25 bis 30 Jahren vor. Insofern bestehe noch Unsicherheit hinsichtlich der weiteren Verwendung oder der Verwertung der Fahrzeuge nach Ablauf der ersten Ausschreibungsperiode.

Abzuwägen sei, ob bei einer möglichen Steigerung des Wettbewerbs ein erhöhtes Laufzeitrisiko in Kauf genommen werde oder bei einem möglicherweise geringeren Wettbewerb ein erhöhter Kilometerpreis in Kauf genommen werde, ohne das mit der Anschlussnutzung der Fahrzeuge verbundene Risiko einzugehen.

Er bitte um Auskunft, mit welchem Personalbedarf, auch im technischen Bereich, bei Einführung des Anstaltsmodells gerechnet werde.

Ein weiterer Abgeordneter der Fraktion der CDU bemerkt, seines Erachtens werde es durch die Schaffung eines Fahrzeugpools möglich, dass sich Eisenbahnverkehrsunternehmen an Ausschreibungen beteiligten, die von ihrer Ausstattung her gar nicht in der Lage wären, auf einem Markt von dieser Größenordnung zu bestehen. Ihn interessiere, inwieweit die Landesregierung ausschließen könne, dass sich derartige Eisenbahnverkehrsunternehmen beteiligten und inwieweit die Schaffung der angesprochenen Voraussetzungen zur Erhöhung des Wettbewerbs eine selbst-erfüllende Prophezeiung darstelle.

Ein Abgeordneter der Fraktion der SPD weist darauf hin, das Statistische Landesamt prognostiziere, dass die Einwohnerzahl von Baden-Württemberg im Jahr 2050 etwas geringer sei als heute.

Die Staatssekretärin des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur führt aus, sie entnehme den Äußerungen der Abgeordneten, dass die Fraktionen es begrüßten, dass die vom Ministerium benannten Experten in der heutigen Beratung zur Beantwortung von Fragen bereitstünden. Zu der Kritik, dass dies bereits in einem früheren Stadium hätte geschehen können, verweise sie darauf, dass das Ministerium bereits in der Vergangenheit auf Informationswünsche der Fraktionen positiv geantwortet habe.

Die den Ausschreibungen zugrunde gelegten Zahlen basierten auf dem Zielkonzept für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg. Sie gehe davon aus, dass diese Zahlen realistisch seien. Auf langfristige Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung in den nächsten 30 Jahren wolle sie sich jedoch nicht festlegen. In diesem Zusammenhang sei darauf hinzuweisen, dass die den Verfahren zugrunde gelegten Leistungen und Kapazitäten wesentlich von den zur Verfügung stehenden Mitteln abhingen. Daher sei die Höhe der zu erwartenden Regionalisierungsmittel eine wichtige Ausgangsgröße für die Ausschreibungen und Vergaben. Die Fragestellung, wie der ÖPNV aufgestellt werde und welches Angebot den Fahrgästen künftig gemacht werden könne, habe jedoch nichts mit der Organisationsform zu tun, die Thema der heutigen Beratung sei.

Die im Landeshaushalt enthaltene Garantie von rund 3,5 Milliarden € gelte nicht nur für die neu zugrundeliegende Anstalt des öffentlichen Rechts, sondern auch für die Gewährung von Kapitaldienstgarantien. Die Landesgarantie werde in dem Umfang in Anspruch genommen, in dem die Bieter im Wettbewerb von den jeweiligen Instrumenten Gebrauch machten.

Ein Zuwachs der Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs in den kommenden Jahren sei von der Landesregierung gewünscht. Sollten dann zusätzliche Kapazitäten benötigt werden, müssten entsprechende Zubestellungen vorgenommen werden. Diese seien sicherlich leichter zu bewerkstelligen als Abbestellungen.

Bei allen genannten Befürchtungen sollte die Frage nach den Alternativen gestellt werden. Der derzeit existierende große Verkehrsvertrag sei bekanntermaßen „kein Schnäppchen“. Hingegen lasse das angestrebte Verfahren erwarten, dass zusätzliche Bieter teilnähmen und dadurch Wettbewerb generiert werde. Auch die Erfahrungen aus dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zeigten, dass durch die Anwendung dieser Instrumente ein Wettbewerb zu erzielen sei.

Im Wege des Teilnahmewettbewerbs könne sichergestellt werden, dass letztlich nur solche Bieter zum Zug kämen, die in der Lage seien, ihren vertraglichen Verpflichtungen nachzukommen.

Erfahrungen aus anderen Regionen, aber auch schon eigene Erfahrungen des Ministeriums zeigten, dass mit den Instrumenten, die das Ministerium zum Einsatz bringen wolle, mehrere Anbieter für die Verfahren gewonnen werden könnten, die ohne den Einsatz dieser Instrumente nicht teilnähmen.

Der Mitarbeiter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur teilt mit, das Musterlastenheft, das den Ausschreibungen zugrunde gelegt werde, sei auf der Homepage der NVBW veröffentlicht.

Das Ministerium gehe davon aus, dass die den Ausschreibungen zugrunde gelegten Kapazitäten ausreichend bemessen seien. Bei der Bemessung werde von den Istfahrgastzahlen ausgegangen. Allerdings werde auch erwartet, dass die verkehrlichen Verbesserungen durch Neufahrzeuge, Mehrverkehre und Taktverdichtung zu einem Anstieg der Fahrgastzahlen führten. Deshalb werde mit höheren Fahrgastzahlen geplant und hierfür ein entsprechender Puffer eingebaut. Aufgrund des Sparsamkeitsgebots dürften aber keine zu hohen Kapazitäten vorgesehen werden, um das Risiko einer Nichtauslastung der Züge zu vermeiden. In den Verträgen seien Klauseln enthalten, die Zubestellungen zu vertraglichen Preisen ermöglichten.

Die Ausschreibungen beinhalteten Kapazitätsvorgaben für die Bieter in Form von Fahrgastzahlen. Den Bietern sei jedoch nicht vorgegeben, ob sie hierfür einstöckige oder doppelstöckige Wagen verwenden müssten. Die Bieter müssten selbst berechnen, mit welchen Fahrzeugen sie den Kapazitätsvorgaben und den sonstigen

Anfordernissen, etwa hinsichtlich der Bahnsteiglängen, gerecht würden. Würde den Bietern vorgegeben, dass sie zwingend Doppelstockwagen zu verwenden hätten, würde dies den Wettbewerb auf der Fahrzeugherstellerseite kaputt machen, da es nur sehr wenige Hersteller von Doppelstockzügen gebe.

Von den im Haushalt enthaltenen Garantien von rund 3,5 Milliarden € seien 500 Millionen € als Rahmen für die Stuttgarter Netze in der EU-Bekanntmachung in Aussicht gestellt worden. Diese größenordnungsmäßige Angabe beruhe auf einer internen Kalkulation, in der auch davon ausgegangen werde, dass ein Teil der Verfahren von einem Betreiber gewonnen werde, der das Modell nicht in Anspruch nehme.

Auch beim BW-Modell gebe das Land eine Kapitaldienstgarantie für 24 Jahre gegenüber der Bank ab. Insofern müsse sich das Land sowohl beim Kapitaldienstgarantiemodell als auch beim BW-Modell der Frage nach einer Folgenutzung nach Auslaufen des ersten Vertrags stellen. Wenn das Restwertrisiko nicht übernommen werde, könnten auch keine weiteren Bieter für das Verfahren gewonnen werden. Die Erfahrung mit der Ausschreibung der Stuttgarter Netze zeige, dass das Vorhandensein einer Fahrzeugfinanzierungsunterstützung ein K.-o.-Kriterium für das Auftreten zusätzlicher Bieter sei. Wenn aber nur ein Unternehmen ein Angebot abgebe, welches sich bewusst sei, dass keine Konkurrenten an dem Wettbewerb teilnähmen, seien die Kosten wesentlich höher, als wenn das Land die Fahrzeuge selbst erwerben würde.

Der Personalbedarf der SFBW sei zunächst auf ein bis drei Personen beziffert worden. Im BW-Modell würden die Personalkosten letztlich in die Pacht eingepreist, die das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entrichten habe. Der künftige Personalbedarf der Gesellschaft hänge davon ab, wie häufig das BW-Modell zum Zug komme. Die Controllingleistungen könnten auch outgesourct werden.

In den Verträgen seien Sicherheitsleistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgesehen, um gewisse Risiken abzufedern. So müssten die Unternehmen im Verfahren bestimmte Bankgarantien vorweisen.

Die anwesende Expertin trägt vor, die Erfahrung habe gezeigt, dass es nicht dazu komme, dass durch das vorgesehene Modell Bieter angelockt würden, die nicht zur Erbringung der gewünschten Leistung in der Lage seien. Vielmehr könne hierdurch die Ausschreibung für geeignete Bieter, die anderweitig kein Interesse hätten, attraktiv gemacht werden. Für die Zulassung der Bieter seien relativ scharfe Eignungskriterien angelegt, etwa im Hinblick auf Umsatz, vergleichbare Leistungen und Referenzen. Die zugelassenen Bieter hätten bereits andernorts nachgewiesen, dass sie in der Lage seien, die gewünschte Leistung zu erbringen.

In den Verträgen seien bestimmte Sicherheitsleistungen wie der Nachweis von Bankbürgschaften durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgesehen. Über derartige Bankbürgschaften könnten im Insolvenzfall die Transaktionskosten für die Gewinnung eines neuen Betreibers gedeckt werden. Insofern bestünden in solchen Fällen keine Risiken für das Land.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen könne nicht genau vorhergesehen und daher auch nicht exakt in den Verträgen abgebildet werden. In Nordrhein-Westfalen sei es aufgrund des Bevölkerungswachstums in manchen Regionen, aber auch wegen der Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs zu einem Anstieg der Zahl der Fahrgäste gekommen.

Unabhängig von dem zum Einsatz kommenden Modell gelte, dass die Kosten umso höher seien, je größer die vertraglich vereinbarte Flexibilität für den Besteller sei. Angestrebt werde daher ein Mittelweg, bei dem in den Verträgen Nachbestelloptionen und Nachbestellrechte, die auf Kosten und nicht auf Festpreisen basierten, enthalten seien. Zudem entstehe, wenn bei einigen Verfahren das BW-Modell zum Einsatz komme, ein Fahrzeugpool, welcher die Möglichkeit biete, Fahrzeuge nach Ende der Vertragslaufzeit auch auf anderen Strecken einzusetzen.

Insgesamt werde ein Mix aus günstigen Preisen und flexibler Vertragsgestaltung angestrebt. In dem Verhandlungsverfahren könnten die Bieter auch Optimierungsvorschläge machen.

Ein weiterer Experte berichtet, auf der Strecke Duisburg–Düsseldorf verzeichne der VRR enorme Fahrgastzuwächse. Da die Zuglänge hier nicht vergrößert werden könne, werde ab 2020 in diesem Bereich eine Taktverdichtung stattfinden.

Die Laufzeit des Darlehens für den Fahrzeugerwerb sei kürzer angelegt als die geplante Nutzungsdauer der Fahrzeuge, um einen Sicherheitspuffer zu haben und nach Möglichkeit bereits Mittel für die nächste Periode anzusammeln.

Für den Eigentümer der Fahrzeuge sei es von Vorteil, nach Ende der Vertragslaufzeit die Fahrzeuge neu einsetzen oder verwerten zu können.

Ein Abgeordneter der Fraktion der CDU bemerkt, durch die Bereitstellung der Schienenfahrzeuge verschaffe das Land Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Marktzugang, die ansonsten aufgrund ihrer Betriebsgröße, ihrer Kapitalstruktur oder sonstiger Faktoren nicht dazu in der Lage wären. Fraglich sei, ob ein solcher Eingriff in den Markt überhaupt korrekt sei.

Eine Abgeordnete der Fraktion der CDU merkt an, ihres Wissens sei für ein doppelstöckiges Schienenfahrzeug der gleiche Zugkilometerpreis zu entrichten wie für ein einstöckiges Schienenfahrzeug. Zwar müsse für die Beschaffung eines größervolumigen Fahrzeugs ein höherer Fahrzeugpreis gezahlt werden, jedoch könnten im Gegenzug dauerhaft Einsparungen beim Zugkilometerentgelt erzielt werden, indem etwa keine kostenaufwendigen Taktverdichtungen benötigt würden.

Ein weiterer Abgeordneter der Fraktion der CDU äußert, angesichts dessen, dass sich das Land mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben über einen langen Zeitraum in einem hohen finanziellen Umfang verpflichte, sollte zunächst die Anhörung zu dem Gesetzentwurf, deren Durchführung die Landesregierung versäumt habe, nachgeholt werden. Namens seiner Fraktion beantrage er daher, den vorliegenden Gesetzentwurf noch nicht in der heutigen Sitzung zu verabschieden, sondern hierzu eine Anhörung durchzuführen, zu der Vertreter der Kommunen, der Gewerkschaften, des Bundes der Steuerzahler, des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen und des Landes Niedersachsen angehört würden.

Die finanziellen Fragen seien mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zu besprechen. Er könne es daher in keiner Weise verstehen, dass zu der heutigen Gesetzesberatung, bei der es um sehr viel Geld gehe, kein Vertreter des Ministeriums für Finanzen und Wirtschaft anwesend sei. Deswegen bitte die CDU-Fraktion darum, dass der Minister für Finanzen und Wirtschaft oder der Staatssekretär im Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zur Beratung des Gesetzentwurfs an der nächsten Ausschusssitzung teilnehme.

Sollte sich der Landtag auf das in dem Gesetzentwurf enthaltene Modell einlassen, dürfe die Regelung zentraler Fragen wie der Kapazität und der Laufzeit nicht einer Satzung überlassen werden. Vielmehr müsste zumindest im Grundsatz der Gesetzgeber selbst darüber befinden.

Der flapsige Hinweis der Staatssekretärin, ein Zukauf von Schienenverkehrsleistungen wäre immer möglich, sei nicht zutreffend. Denn auf vielen Strecken wie etwa der Remsbahn zwischen Schorndorf und Waiblingen verkehrten bereits derzeit so viele Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und Güterverkehrszüge, dass eine Angebotsausweitung auf diesen Strecken nicht einfach möglich sei. Daher müssten zunächst die Kapazitätsfragen geklärt werden, um beurteilen zu können, welche Fahrzeuge eingekauft und zum Einsatz gebracht werden sollten.

Die Staatssekretärin des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur legt dar, die Landesregierung wolle mit dem vorgesehenen Modell ein Level Playing Field herstellen. Ziel der Landesregierung sei, Wettbewerb zu generieren, indem Bieter, die sich sonst nicht beteiligen würden, für eine Teilnahme gewonnen werden sollten.

Der Erhalt von Regionalisierungsmitteln sei eine wesentliche Voraussetzung, um die Bestellungen vornehmen zu können. Derzeit erhalte das Land die Regionalisierungsmittel vom Bund aber nur unter Vorbehalt. Bedacht werden müsse, dass für die Fahrzeuginvestitionen nur ein begrenztes Budget zur Verfügung stehe. Daher dürfe nicht allein der Kilometerpreis betrachtet werden, sondern müssten auch die Anschaffungskosten für die jeweiligen Fahrzeuge in den Blick genommen werden.

Zutreffend sei, dass der Zukauf von Leistungen nicht ganz einfach sei. Wie bereits erwähnt, suche das Land hier nach einem guten Mittelweg für eine möglichst kostengünstige und flexible Lösung.

Die Ausschreibungszeiträume würden in der Verantwortung des Verkehrsressorts festgelegt und nicht im Gesetz oder in der Satzung fixiert.

Die vorgelegte Lösung sei in enger Abstimmung mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft entwickelt worden. Der Gesetzentwurf sei mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft abgestimmt und vom Kabinett verabschiedet worden. Insofern müssten die Abgeordneten in der heutigen Beratung mit den Vertretern des Verkehrsressorts vorliebnehmen.

Der von einem Abgeordneten der Fraktion der CDU mündlich gestellte Antrag, die Beratung des Gesetzentwurfs Drucksache 15/6405 zu vertagen, in der nächsten Sitzung eine Anhörung hierzu durchzuführen und anschließend in Anwesenheit des Ministers für Finanzen und Wirtschaft oder des Staatssekretärs im Ministerium für Finanzen und Wirtschaft darüber zu beraten, wird mit 10 : 8 Stimmen abgelehnt.

Mit 10 : 8 Stimmen beschließt der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, dem Gesetzentwurf Drucksache 15/6405 zuzustimmen.

11. 03. 2015

Nicole Razavi