

Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (S)
am 21.11.2014

Ertüchtigung/ Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG

Bericht aus dem HaFa

Sachdarstellung:

Der Haushalts- und Finanzausschuss (Stadt) hat sich in seiner Sitzung am 17. Oktober 2014 mit der Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG befasst, die als Anlage beigefügte Vorlage zur Kenntnis genommen und beschlossen, diese der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie zur Beratung und Kenntnisnahme zur Verfügung zu stellen.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

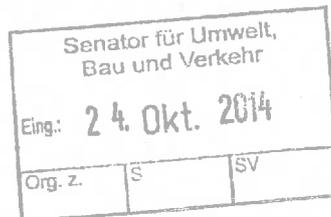
Anlage

Haushalts- und Finanzausschuss
Ausschussvorsitzender

Haus der Bürgerschaft | Am Markt 20 | 28195 Bremen

An den
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Herr Senator Dr. Joachim Lohse
Ansgaritorstraße 2
28195 Bremen

1) SV-RL
2) 02
B.W.V.

Haus der Bürgerschaft
Postfach 10 69 69
28069 Bremen
Tel. (0421) 361-4555
Fax. (0421) 361-12492
www.bremische-bürgerschaft.de

Auskunft erteilt:
Herr Löffler
Tel. (0421) 361-12357
Fax (0421) 496-12357
E-Mail:
Sebastian.Loeffler@Buergerschaft.Bremen.de

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
SL

Datum
22. Oktober 2014

Ertüchtigung/Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG

hier: Übermittlung der Vorlage 18/619 S an die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

Sehr geehrter Herr Senator,

der Haushalts- und Finanzausschuss (Stadt) hat sich in seiner Sitzung am 17. Oktober 2014 unter dem Tagesordnungspunkt III. 3.4 mit der Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG befasst und die in dieser Angelegenheit mit der Vorlage 18/619 S vorgelegten Berichte des Finanz- und Verkehrsressorts vom 25. September 2014 und 24. Juli 2014 zur Kenntnis genommen. Der Ausschuss kam ferner darin überein, diese Berichte auch der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie – als zuständige Fachdeputation – zur Verfügung zu stellen, um dieser die Möglichkeit zu geben, die Berichte ebenfalls zur Kenntnis zu nehmen und gegebenenfalls vertieft in einer der kommenden Sitzungen zu beraten.

Aus diesem Grunde übersende ich Ihnen mit diesem Schreiben die in der Vorlage 18/619 S enthaltenden Berichte des Finanz- und Verkehrsressorts und bitte um entsprechende Behandlung in der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie.

Mit freundlichen Grüßen



Carl Kau

VORLAGE

**für die
SITZUNG DES HAUSHALTS- UND FINANZAUSSCHUSSES**

am 17.10.2014

Punkt III. 3.4 der Tagesordnung (städtisch)

Zur lfd. Nummer 141 der HaFA-Auftragsliste

„Ertüchtigung/Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG“

Die Fraktion DIE Linke hat sich hinsichtlich des geplanten Kauf der Straßenbahnen mit folgender Bitte an den Haushalts- und Finanzausschuss gewandt: „Presseberichten zufolge seien 77 Niederflur-Straßenbahnen der BSAG aufgrund von hoher Kilometerleistung und Konstruktionsmängeln vorzeitig verschlissen und sollen laut einem Beschluss einer Arbeitsgruppe des Senats von 2018 bis 2025 durch neue Straßenbahnen für ca. 200-300 Mio. Euro ersetzt werden.“ In diesem Zusammenhang bittet der HaFA um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Kalkulationen haben den Senat dazu bewegt, dem Neukauf den Vorzug vor einer umfangreichen Generalüberholung zu geben?
2. Welche Finanzierungsmodelle für den Ankauf der Straßenbahnen sind möglich, und was sind ihre Vorteile und Nachteile?
3. Welche Realisierungschancen sieht der Senat für Ausgaben in dieser Größenordnung ab 2018 in Anbetracht des dann äußerst prekären Abstands zur Sanierungspfad-Verschuldungsobergrenze? Oder gibt es Möglichkeiten, den Straßenbahnneubau außerhalb der Sanierungspfad-relevanten Ausgaben anzusiedeln?

Zu 1.

Der Senat hat sich in seiner Sitzung vom 29.07.2014 für eine umfängliche Neubeschaffung von Straßenbahnen der BSAG ausgesprochen und ist damit der Empfehlung einer Staatsrätelementengruppe gefolgt, in deren Rahmen verschiedene Varianten der Generalüberholung und Neubeschaffung diskutiert und einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unterzogen wurden. Grundlage für die durchgeführten Kalkulationen waren Daten zu Preisen und verfügbaren Kapazitäten, die die BSAG über eine Markterkundung gewonnen hat.

Im Ergebnis weist die umfängliche Neubeschaffung von Straßenbahnen den günstigsten Nettobarwert auf und verbindet diesen wirtschaftlichen Vorteil mit einer verbesserten Ausstattung der Fahrzeuge und damit einer höheren Qualität der Leistung für den Kunden. Weitere Einzelheiten sind der beigefügten Senatsvorlage zu entnehmen.

Zu 2.

Im Zuge der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Frage der Generalüberholung bzw. Neubeschaffung von Straßenbahnen hat sich die Staatsräte lenkungsgruppe „Ertüchtigung/Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG“ auch mit Finanzierungsmodellen beschäftigt. Den Zwischenstand der Erörterungen hat der Senat in seiner Sitzung am 29.07.2014 zur Kenntnis genommen. Zu den Inhalten wird auf die beigelegte Senatsvorlage verwiesen.

Zu 3:

Die BSAG wird vom Statistischen Bundesamt nicht dem Sektor Staat zugerechnet. Erfolgen der Kauf der Straßenbahnen und die damit verbundene Aufnahme von Krediten durch die BSAG, wird diese nicht bei der Berechnung der Nettokreditaufnahme des bremischen Gesamthaushaltes berücksichtigt. Allerdings müssen ggf. auftretende höhere Verlustausgleichszahlungen innerhalb des Konsolidierungspfades dargestellt werden.

Bei einer Beschaffung und Finanzierung durch den Haushalt ist eine Finanzierung im Rahmen des Finanzplanes 2014/2019 darzustellen.

Die Übersicht zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU-Übersicht) ist

- beigelegt.
 nicht erforderlich.

Beschlussempfehlung

1. Der Haushalts- und Finanzausschuss nimmt die Beantwortung der Fragen zur Kenntnis.
2. Der HaFA stimmt der Streichung der lfd. Nummer 141 der HaFA-Auftragsliste zu.

Vorlage für die Sitzung des Senats am 29.07.2014

**Zweiter Zwischenbericht der Staatsrätelenkungsgruppe
„Ertüchtigung/Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG“**

A. Problem

Der Senat hat in seiner Sitzung am 17.12.2013 entsprechend der Vorlage 1267/18 den ersten Bericht der Staatsrätelenkungsgruppe „Ertüchtigung/Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG“ zur Kenntnis genommen und die Staatsrätelenkungsgruppe bis Mitte 2014 um einen Entscheidungsvorschlag zur Ertüchtigung bzw. Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG sowie um die Vorlage eines entsprechenden Finanzierungskonzeptes gebeten.

Grundlage für die Entscheidung soll eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sein, die aktuelle Daten zu Preisen und verfügbaren Kapazitäten aus einer Markterkundung aufnimmt. Auf Empfehlung der Staatsrätelenkungsgruppe hat die BSAG daher im April 2014 eine unverbindliche Vorveröffentlichung im EU-Amtsblatt durchgeführt, deren Dauer formell 12 Monate beträgt. Potenzielle Interessenten für die Lieferung neuer Straßenbahnen bzw. die Generalüberholung der Modelle der Serie GT8N waren jedoch gebeten, bis Juni 2014 indikative Angebote abzugeben. Angebote waren für die folgenden Varianten zu formulieren:

Variante 1: 62 Sanierungen/15 Ersatzbeschaffungen (62 GÜ, 15 EB)

Es werden maximal 62 Fahrzeuge saniert, da angesichts der festgestellten Schäden unter Risikoaspekten ein maximaler Sanierungszeitraum von 4 Jahren zur Verfügung steht. Soll es in diesem Zeitraum nicht zu wesentlichen Einschränkungen bei den Fahrleistungen kommen, ist eine entsprechende Fahrzeugreserve vorzuhalten, was über die Neubeschaffung von 15 Fahrzeugen sichergestellt wäre.

Variante 2: 39 Sanierungen/38 Ersatzbeschaffungen (39 GÜ, 38 EB)

In dieser Variante soll die Wirtschaftlichkeit für den Fall untersucht werden, dass je die Hälfte der Fahrzeuge saniert und neubeschafft wird.

Variante 3: 20 Sanierungen/57 Ersatzbeschaffungen (20 GÜ, 57 EB)

Bei 20 Fahrzeugen wurden bereits aufwändigere Sanierungen durchgeführt, so dass die auf diese Tranche entfallenden Sanierungskosten geringer ausfallen werden. Im Übrigen werden neue Fahrzeuge beschafft.

Variante 4: 0 Sanierungen/77 Ersatzbeschaffungen (0 GÜ, 77 EB)

Unterstellt wird eine vollständige Neubeschaffung von Fahrzeugen.

Da alle Varianten einen erheblichen Finanzierungsbedarf auslösen werden, wurden parallel zu diesem Verfahrensschritt in einer Arbeitsgruppe bestehend aus der Senatorin für Finanzen, dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und der BSAG Finanzierungsmodelle erörtert und unter den Kriterien der Haushaltssanierung und vergabe- und beihilferechtlichen Aspekten bewertet.

Parallel zum Projekt „Ertüchtigung/Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG“ haben weitere Themenfelder unmittelbare Wirkung auf das Leistungsangebot und die Finanzierung der BSAG. Hierzu zählen:

- Das beschlossene Zielszenario des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) und das Handlungskonzept,
- die im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) mit der BSAG für das Jahr 2015 vereinbarte Revision mit den Schwerpunkten Fahrpreisentwicklung, Angebotsanpassungen aufgrund der Nachfrageentwicklung und Vergleichbarkeit mit anderen, gut geführten Unternehmen,
- die Tarifstrukturreform im VBN, deren Auswirkungen auf die Einnahmesituation der BSAG erst Ende 2015 erkennbar sein werden.

Die Staatsrätelenkungsgruppe hat diese Themenfelder in den Kontext der Straßenbahnbeschaffung/-ertüchtigung gestellt und hierzu eine Empfehlung für den Senat entwickelt.

B. Lösung

a. Empfehlung zur Ertüchtigung/Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG

Bis Anfang Juni haben sich 28 Interessenten auf die unverbindliche Vorveröffentlichung im EU Amtsblatt bei der BSAG gemeldet. Hiervon haben 16 Unternehmen indikative Angebote für die Generalüberholung und/oder die Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen abgegeben. Von den 16 Angeboten haben für die weitere Auswertung nur die Berücksichtigung gefunden, die vollständig waren, spezifische Preise für unterschiedliche Bestellmengen beinhalteten und, im Falle der Generalüberholung, den unterschiedlichen Fahrzeugzustand der aktuellen GT8N-Flotte berücksichtigen. Diese Kriterien wurden von 14 Angeboten erfüllt.

Die Daten der Angebote wurden von den eingeschalteten Beratungsunternehmen verifiziert und in das zwischen der FHB und der BSAG abgestimmte Modell für die Wirtschaftlichkeitsberechnung eingepflegt. Hinsichtlich der Finanzierung unterstellt das Modell für die Neubeschaffung von Straßenbahnen eine Kreditaufnahme der BSAG mit entsprechender Absicherung über die FHB im Rahmen einer Bürgschaft. Diese Darstellung erlaubt das höchste Maß an Transparenz über die zur erwartenden Kosten und beeinflusst das Ranking über die zu entscheidenden Varianten nicht.

Die nachfolgende Übersicht stellt die wesentlichen Berechnungsergebnisse für die untersuchten Modellvarianten in der Rangfolge ihrer wirtschaftlichen Bewertung zusammen:

Angaben in Mio. €		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Modell								
0 GÜ, 77 EB								
Kapitalbedarf bis 2059	716							
Nettobarwert	-447							
Annuität	-19,9							
Wirkung auf den Verlustausgleich bis 2020	35,7			0,42	2,71	5,70	10,87	16,04
Durchschnittliche G+V-Belastung bis 2059	23,6							
62 GÜ, 15 EB		65 GÜ, 15 EB						
Kapitalbedarf bis 2059	669	676						
Nettobarwert	-453	-460						
Annuität	-20,2	-20,4						
Wirkung auf den Verlustausgleich bis 2020	30,6	30,6		0,51	1,02	5,85	9,73	13,55
Durchschnittliche G+V-Belastung bis 2059	23,4	23,6						
39 GÜ, 38 EB								
Kapitalbedarf bis 2059	707							
Nettobarwert	-469							
Annuität	-20,8							
Wirkung auf den Verlustausgleich bis 2020	40,2			0,45	2,44	6,51	12,27	18,56
Durchschnittliche G+V-Belastung bis 2059	24,1							
20 GÜ, 57 EB								
Kapitalbedarf bis 2059	722							
Nettobarwert	-467							
Annuität	-20,7							
Wirkung auf den Verlustausgleich bis 2020	40,3			0,43	2,63	6,82	12,27	18,11
Durchschnittliche G+V-Belastung bis 2059	24,3							

GÜ: Generalüberholung

EB: Ersatzbeschaffung

Bester Wert

Der Nettobarwert ist das relevante Kriterium für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit eines Investitionsvorhabens. Hilfskriterien können zur Entscheidungsfindung beitragen.

Hauptkriterium Nettobarwert:

Mit einem Nettobarwert von -447 Mio. € ist das Modell "0 GÜ, 77 EB" die wirtschaftlichste Variante. Die Nettobarwerte der geprüften Varianten liegen dicht beieinander und können aufgrund des langen Betrachtungszeitraumes nur eine Tendenz beschreiben. Die Einbeziehung weiterer Entscheidungskriterien ist daher sinnvoll.

Hilfskriterium Wirkung auf den Verlustausgleich bis 2020:

Mit Blick auf den Haushaltssanierungszeitraum bis zum Jahr 2020 sowie die Laufzeit des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA) zwischen der BSAG und der FHB, der die Basis für die Tätigkeit der BSAG darstellt, ist die Veränderung der Höhe des Verlustausgleiches der BSAG in diesem Zeitraum ein Entscheidungskriterium für die FHB. Das Modell "62 GÜ, 15 EB" weist einen kumulierten Mehrbedarf von 30,6 Mio. € bis zum Jahr 2020 auf und wäre unter diesem Aspekt die günstigere Variante. Mit einer Erhöhung des Verlustausgleiches um 35,7 Mio. € bis zum Jahr 2020 folgt das Modell "0 GÜ, 77 EB" auf dem zweiten Platz. Bei dieser Berechnung sind Entlastungen über verlustreduzierende Fahrpreisanpassungen, Veränderungen des Leistungsspektrums und denkbare Eigenbeträge der BSAG nicht berücksichtigt.

Hilfskriterium Wirkung auf den Verlustausgleich bis 2059:

Über den Gesamtbetrachtungszeitraum bis 2059 liegen die Modelle "0 GÜ, 77 EB" und "62 GÜ, 15 EB" bei der Wirkung auf den Verlustausgleich nahezu auf gleichem Niveau.

Bisher nicht einberechnete Risiken:

Für eine Neubeschaffung von Fahrzeugen ist erprobte Standardtechnologie vorgesehen. Das Modell "0 GÜ, 77 EB" ist daher vergleichsweise risikoarm.

Für die Variante "62 GÜ, 15 EB" sind folgende Risiken zu benennen:

Steigt das Fahrgastaufkommen im geplanten Rahmen, sind ab dem Jahr 2020 3 zusätzliche Fahrzeuge zu beschaffen. Der Nettobarwert würde sich dabei von -453 Mio. € auf -460 Mio. € verschlechtern, so dass der Abstand zur wirtschaftlich vorteilhaften Variante "0 GÜ, 77 EB" weiter ansteigen könnte.

Ggf. reichen kalkulierte Risikopuffer bei der Festlegung der Sanierungskosten nicht aus. Dieses gilt für noch nicht entdeckte Schäden und für Arbeiten, die aus Zulassungsgründen erforderlich werden könnten. Dieses Risiko von Kostensteigerungen existiert für Neufahrzeuge nicht in diesem Maße, da diese unter Beachtung der aktuellen Normen bestellt und produziert werden.

Ergebnis:

Die Staatsrätelenkungsgruppe hat diese Ergebnisse in ihrer Sitzung am 10.07.2014 eingehend diskutiert und sich angesichts der Wirtschaftlichkeitsberechnungen für eine umfängliche Neubeschaffung von Fahrzeugen in der Variante „0 GÜ, 77 EB“ ausgesprochen. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass neue Straßenbahnen wirtschaftliche Vorteile mit einer verbesserten Ausstattung der Fahrzeuge und damit einer höheren Qualität der Leistung für den Kunden verbinden. Dem Senat wird empfohlen, diesem Ergebnis zu folgen und die BSAG zu bitten, die erforderlichen Vorarbeiten für die Ausschreibung in der Variante „0 GÜ, 77 EB“ zu beginnen.

Vor einer Konkretisierung der Finanzierung auf Basis verbindlicher Kontrakt-Eckpunkte (s.u.) sind jedoch keine rechtsverbindlichen Verpflichtungen einzugehen.

b. Empfehlung für ein Finanzierungsmodell

Vorbereitet durch eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe, bestehend aus der Senatorin für Finanzen, dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und der BSAG, hat sich die Staatsrätelenkungsgruppe in ihrer Sitzung am 10.07.2014 mit verschiedenen Finanzierungsmodellen beschäftigt. Noch nicht behandelt wurde in diesem Zusammenhang die ab dem Jahr 2032 anstehende Generalüberholung/Ersatzbeschaffung der 43 Straßenbahnen der Serie GT8N1.

Es wird angestrebt, eine Finanzierung auch aus den Kontingenten des in der Fortschreibung befindlichen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) darzustellen. In welchem Umfang diese ab 2020 eingesetzt werden können, hängt davon ab, ob die Mittel im Rahmen der Programmfortschreibung zur Verfügung stehen und ob das Programm den Mitteleinsatz zulässt.

Finanzierung der Generalüberholung

Hinsichtlich der Finanzierung der Generalüberholung ist darauf hinzuweisen, dass eine Sanierung von Teilen oder der gesamten Fahrzeugflotte der BSAG jeweils nur dort erfolgen kann, da sich die Altfahrzeuge im Eigentum der BSAG befinden. Die Darlehensaufnahme der BSAG wäre über eine Bürgschaft der FHB abzusichern.

Finanzierung der Ersatzbeschaffung

Unabhängig vom tatsächlichen Umfang möglicher Ersatzbeschaffungen wurden drei grundsätzliche Modelle entwickelt, die für eine Finanzierung der neu zu beschaffenden Straßenbahnen in Frage kommen:

- Finanzierung über den BgA im SV Infra,
- Finanzierung über die BVG und
- Finanzierung über die BSAG.

Die Modelle sind unter mehreren Kriterien zu bewerten, insbesondere anhand der Auswirkungen auf den Sanierungspfad der FHB („FÖKO“) und die Haushaltswirkung, rechtliche Aspekte (Beihilfe, ÖDLA) und Wirkungen auf die Gesellschaften (BSAG oder BVG).

Als Zwischenergebnis zeichnen sich vorrangig zwei Modelle ab, die allerdings in ihren Auswirkungen unterschiedliche Aspekte besser oder schlechter berücksichtigen.

Variante A: Beschaffung und Kreditfinanzierung über die BSAG:

Dieses Modell ist unter dem Gesichtspunkt der Sanierungskonformität insofern vorteilhaft, als nach derzeitigem Stand (Schalenkonzept) eine Kreditaufnahme über die BSAG nicht auf den Schuldenstand der FHB angerechnet wird. Entstehende Kosten werden transparent dargestellt und es findet keine Quersubventionierung statt. Dieses ist in den beiden anderen Modellen nicht gegeben. Technisch-strukturell ist das Modell ebenfalls vorteilhaft, weil die Beschaffung von Ersatzanlagegütern der BSAG für deren Unternehmenszweck sowie die administrative Handhabung im operativen „Wirkungsbereich“ des Unternehmens besser angesiedelt ist und zugleich sicherstellt, dass eine Mittelzuführung seitens der öffentlichen Hand dann nur soweit erfolgt, wie es von der BSAG nicht wirtschaftlich getragen werden kann (Subsidiäre Finanzierung im Sinne der Daseinsvorsorge. Die Beschaffung von Fahrzeugen über die BSAG entspricht dem Status quo der Regelungen des Investitionsvertrages zwischen der FHB und der BSAG.)

Die FHB hätte in dieser Variante eine Bürgschaft für die Finanzierung sowie zusätzliche Zahlungen für unrentierliche Anteile im Rahmen des Verlustausgleichs analog zur Zins- und Abschreibungsbelastung der BSAG für die Investitionen zu leisten. Die Größenordnung ist abhängig von den zu erwartenden Marktergebnissen, etwaigen Eigenbeiträgen der BSAG, verlustreduzierenden Fahrpreisanpassungen sowie Veränderungen des Leistungsspektrums und wird derzeit in Größenordnungen hochlaufend bis zu Euro 23-25 Mio. p.a. geschätzt.

Der Bürgschaftsrahmen der Freien Hansestadt Bremen wird in dieser Variante für die Gesamtlaufzeit der Finanzierung dieser Straßenbahnen ausgelegt sein.

Der zusätzliche Verlustausgleich wird hauptsächlich von der Abschreibungsdauer der Fahrzeuge und der Zinslast aus den aufgenommenen Darlehen bestimmt. Eine Darlehensfinanzierung durch die BSAG sollte daher so gestaltet werden, dass die Laufzeit der Darlehen mit der Abschreibungsdauer korrespondiert.

Variante B: Beschaffung und Finanzierung über den Haushalt und Weitervermietung an die BASG

Dieses Modell hat gegenüber der Variante A voraussichtlich den Vorteil, dass die Finanzierungsbedingungen für einen Kredit der erforderlichen Größenordnung für die FHB relevant günstiger ausfallen als für einen Kredit, den die BSAG mit einer Bürgschaft der FHB aufnimmt. Insofern ist hier eine bessere Wirtschaftlichkeit für die Kreditaufnahme zu erwarten. Dieses setzt voraus, dass das Modell unter Föko- und Haushaltsgesichtspunkten umsetzbar ist. Kritisch zu bewerten sind dabei:

- der nur begrenzt gegebene Schuldaufnahmespielraum der Stadtgemeinde Bremen (nochmal geringer als beim Land) und die volle Auswirkung auf den Schuldenstand der FHB,
- die volle Liquiditätswirksamkeit auf den Haushalt in dem Maße, wie Zahlungen an die Hersteller der Straßenbahnwagen erforderlich sind. Zwar lassen sich Zahlungsziele auch hier vereinbaren – dieses führt dann erwartungsgemäß zu einer Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit und schränkt die Vorteile des Modells ein. Jedenfalls sind die Zahlungen deutlich schneller fällig als im Rahmen der Abschreibungszeiten, die im Modell A maßgeblich wären. Somit belastet das Modell den Haushalt unmittelbar deutlich stärker und früher. In Abhängigkeit des Mietzinses werden zwar auch jährlich Einnahmen erzielt, die den Größenverhältnissen der Finanzierung aber nicht annähernd entsprechen.

Die Machbarkeit des Modells ist somit nochmal deutlich kritischer zu bewerten. In diesem Modell liegt das Anlagevermögen neuer Straßenbahnen bei der FHB, so dass sich die Frage von Instandhaltungskostenübernahmen und deren Aktivierungsfähigkeit bei FHB noch stellt.

Die Staatsrätelenkungsgruppe wird die Modellentwicklung für eine Finanzierung weiter vertiefen und dem Senat bis Ende 2014 erneut berichten. Ziel ist es, die für eine Ausschreibung erforderlichen Rahmenbedingungen, u.a. eine Befassung der zuständigen Gremien (ggf. VE-unterlegt), bis Ende des Jahres 2014 herzustellen. Eine zwingende Voraussetzung hierfür sind bis dahin zu erreichende Verständigungen zwischen den Parteien des ÖDLA/Kontraktes über neue verbindliche Eckpunkte (s.u.).

c. Entwicklung eines Verfahrensvorschlags

Der Ersatz bzw. die Ertüchtigung von Straßenbahnen, der VEP, die anstehende Revision des bestehenden ÖDLA und die Tarifstrukturreform werden über die Veränderung des Leistungsspektrums, der Kosten der Leistungserstellung und der Fahrpreise für den Kunden Wirkung auf den Verlustausgleich der BSAG haben. Verhandlungen über eine Anpassung des bestehenden ÖDLA werden damit erforderlich. Dabei entwickeln die einzelnen Themenfelder Einfluss auf die Gestaltung des ÖPNV und die finanzielle Ausstattung der BSAG bis weit über die Kontraktlaufzeit 2020 hinaus.

Die Staatsrätelenkungsgruppe hat daher in ihrer Sitzung am 16.06.2014 beraten, ob und in welchem Format eine Zusammenführung der Themen sinnvoll betrieben werden kann. Erörtert wurde dabei insbesondere eine Zusammenführung im Rahmen von vorzeitig zu beginnenden Verhandlungen über eine Weiterführung des Kontraktes und des ÖDLA.

Unter Berücksichtigung des gesetzlichen und des verhandlungsbedingten Vorlaufs müssten die Gespräche zur Weiterführung des Kontrakts und des ÖDLA ohnehin ab ca. Mitte 2017 aufgenommen werden. Ein Vorziehen dieser Verhandlungen wäre mit Vorteilen verbunden, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- Die Bündelung in einem strukturierten Verfahren führt zu einer besseren Transparenz über die zu erwartenden finanziellen Auswirkungen.
- Die Eröffnung eines Betrachtungszeitraumes über das Jahr 2020 hinaus ermöglicht hinsichtlich der Finanzierung einen Interessenausgleich zwischen dem Unternehmen, den Beschäftigten, den Kunden, und der FHB.
- Über die Finanzierung der Generalüberholung/Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen ist noch nicht entschieden worden. Für den Fall, dass diese über die BSAG erfolgen soll, stellt eine Neuvergabe des ÖDLA z.B. bis zum Jahr 2030 eine Grundlage für die Verhandlungen mit den finanzierenden Banken dar, da hinsichtlich der Nutzungsdauer der Fahrzeuge und der Laufzeit der Beauftragung Fristenkongruenz herzustellen wäre.
- Die Vielfalt der Themen und die zeitlichen Abläufe führen bis 2017 faktisch zu Dauerverhandlungen zwischen FHB und BSAG. Eine Bündelung wirkt unter verfahrensökonomischen Aspekten entlastend für alle beteiligten Stellen.

Die vorzeitige Neuvergabe des ÖDLA wurde hinsichtlich der Zulässigkeit einer rechtlichen Bewertung unterzogen. Als Ergebnis dieser Expertise lässt sich festhalten, dass

- eine vorzeitige Neuvergabe zulässig ist,
- die zur Finanzierung der Fahrzeuginvestitionen eigentlich erforderlichen Änderungen des bestehenden ÖDLA vergaberechts- und beihilfekonform umgesetzt werden können.

Die Staatsrätelenkungsgruppe hat in ihrer Sitzung am 16.06.2014 beschlossen, dem Senat vorzuschlagen, Verhandlungen über eine vorzeitige Neuvergabe des ÖDLA/Kontraktes mit den Vertragsparteien aufzunehmen und dort die o.g. Themen zu

bündeln. Die Staatsrätelenkungsgruppe, soll, ergänzt um den SWAH, vertreten durch Herrn Staatsrat Dr. Heseler, die Verhandlungen für die FHB führen.

Ziel ist es, bis Ende 2014 mit den Vertragspartnern Eckpunkte zu vereinbaren, die als verbindliche Voraussetzung für das Finanzierungskonzept für die Generalüberholung/Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen zu sehen sind.

C. Alternativen

Eine Alternative, die hinsichtlich des bis 2020 kulminierten Finanzierungsbedarfs die günstigste Variante darstellt, ist die in der Gesamtwirtschaftlichkeit zweitplatzierte Variante „62 GÜ, 15 EB“.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Mit der Vorbereitung der Ausschreibung für die Variante „0 GÜ, 77 EB“ sind noch keine finanziellen Verpflichtungen der FHB verbunden. Im Rahmen der Verhandlungen über eine vorzeitige Neuvergabe des ÖDLA/Kontraktes ist zwischen den Vertragspartnern hinsichtlich der zu erwartenden finanziellen Belastungen ein Interessenausgleich zu suchen, der der Leistungsfähigkeit des jeweiligen Partners entspricht. Unabhängig von der Art der Finanzierung ist der Finanzierungsbedarf, orientiert am jährlich zusätzlichen Verlustausgleich der BSAG, derzeit mit ca. 24 Mio. € für den Ersatz der 77 Fahrzeuge der Serie GT8N anzusetzen.

Genderspezifische Aspekte sind nicht zu berücksichtigen.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit der Senatorin für Finanzen und der Senatskanzlei abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Öffentlichkeitsarbeit:

Nach Beschlussfassung im Senat Bekanntgabe über die Senatsinformation.

Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz:

Es bestehen gegen eine zusätzliche Veröffentlichung der Senatsvorlage über das zentrale elektronische Informationsregister keine Bedenken.

G. Beschlussvorschlag

1. Der Senat nimmt den zweiten Zwischenbericht der Staatsräte lenkungsgruppe „Ertüchtigung/Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG“ zur Kenntnis und spricht sich für eine umfängliche Neubeschaffung von Straßenbahnen der BSAG in der Variante „0 GÜ, 77 EB“ aus.
2. Der Senat bittet die Staatsräte lenkungsgruppe „Ertüchtigung/Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG“, ergänzt um das Ressort SWAH, mit den Vertragspartei en des ÖDLA/Kontraktes Verhandlungen über eine vorzeitige Neuvergabe des ÖDLA aufzunehmen und bis Ende 2014 verbindliche Eckpunkte zu vereinbaren, die eine Voraussetzung für das Finanzierungskonzept darstellen. Auf dieser Grundlage wird der Senat abschließend über die Beschaffung von Neufahrzeugen und das Finanzierungskonzept entscheiden.
3. Der Senat bittet die BSAG, die erforderlichen Vorarbeiten für die Ausschreibung in der Variante „0 GÜ, 77 EB“ zu beginnen. Vor einer Konkretisierung der Finanzierung sind jedoch keine rechtsverbindlichen Verpflichtungen einzugehen.

