
„Neue Modelle zur Finanzierung von Fahrzeugen im SPNV“

Von Dr. Ute Jasper, Rechtsanwältin, Düsseldorf*
und Dr. Kristina Neven-Daroussis, Rechtsanwältin, Düsseldorf*

Die Finanzierung der Fahrzeuge im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt einen erheblichen Kostenfaktor für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und damit letztlich auch für die Aufgabenträger dar. Üblicherweise beschafft das EVU die Fahrzeuge und finanziert sie durch Darlehen oder Leasing. Die EVU zahlen jedoch weit höhere Zinsen als sie für die öffentliche Hand und damit für die EVU anfallen würden. Deshalb suchen die Aufgabenträger nach Möglichkeiten, wie sie ihre besseren Darlehenskonditionen in die SPNV-Projekte einbinden können. Der Grund ist leicht nachzuvollziehen: Wenn sie weniger Geld für Zinsen ausgeben, können sie sich mehr Qualität für die Fahrgäste leisten und zum Beispiel die Taktzahlen erhöhen oder Serviceleistungen verbessern.

In der Vergangenheit sind in Ansätzen bereits neue Finanzierungsmodelle entwickelt und einige auch in der Praxis erprobt worden. Diesen Finanzierungsmodellen ist gemein, dass nicht mehr das EVU für die Fahrzeugfinanzierung zuständig ist, sondern der Aufgabenträger. Jedoch haben auch diese Modelle Nachteile, da sie meist Fahrzeugpools beim Aufgabenträger bildeten. Damit ergaben sich nicht nur Finanzierungsvorteile, sondern zugleich Übernahmen die Aufgabenträger das unternehmerische Risiko vom EVU. Sie mussten nun die Qualität der Fahrzeuge verantworten, kontrollieren und sicherstellen. Damit übernahm die öffentliche Hand unternehmerische Aufgaben, die sie weniger gut als die Privatwirtschaft steuern und beherrschen konnte. Außerdem gaben die Aufgabenträger, die Fahrzeuge auf Vorrat für einen Pool kauften, einen wesentlichen Vorteil aus der Hand: Sie verzichteten darauf, den Fahrzeugbedarf im Wettbewerb zu optimieren. Sie konnten zum Beispiel nicht mehr die Fahrzeugkosten über verbesserte Umläufe oder andere betriebliche Innovationen optimieren.

Der folgende Beitrag hat zum Ziel, ein innovatives Finanzierungsmodell vorzustellen, welches diese Nachteile abfedert.

Zunächst soll jedoch kurz auf die bisherige Fahrzeugfinanzierung eingegangen werden (1). Danach werden die neuen Finanzierungsmodelle und ihre Vorteile gegenüber den klassischen Finanzierungsmodellen dargestellt (2). Schließlich

soll ein alternatives Finanzierungsmodell vorgestellt werden, welches diese Schwächen weitgehend vermeidet (3).

1 Die bisherige Fahrzeugfinanzierung

Bisher sehen die Verkehrsverträge zwischen den Aufgabenträgern und den EVU zumeist vor, dass die EVU die benötigten Fahrzeuge selbst beschaffen und finanzieren. Besonders kleine EVU sind aber oftmals nicht in der Lage, die Fahrzeuge zu kaufen oder erhalten im Falle des Fahrzeugkaufs aufgrund der geringen Bestellmenge schlechte Konditionen. Für die meisten bleibt ohnehin nur die Möglichkeit, die Fahrzeuge zu leasen. In jedem Fall tragen die EVU für Darlehenszinsen oder Leasingkonditionen hohe Kosten. Außerdem müssen sie ihren Kreditgebern teure Sicherheiten wie zum Beispiel Bürgschaften stellen.

Ferner tragen und bezahlen die EVU selbst oder über die Leasinggesellschaften das Restwertrisiko der Fahrzeuge. Nach Ablauf des Verkehrsvertrags besteht die Gefahr, dass die EVU ihre Fahrzeuge nicht mehr einsetzen können. Sie sind darauf angewiesen, diese auf dem Gebrauchtfahrzeugmarkt zu verkaufen. Dabei ist nicht gesichert, dass sie tatsächlich einen angemessenen Preis dafür erzielen.

2 Neue Modelle zur Fahrzeugfinanzierung

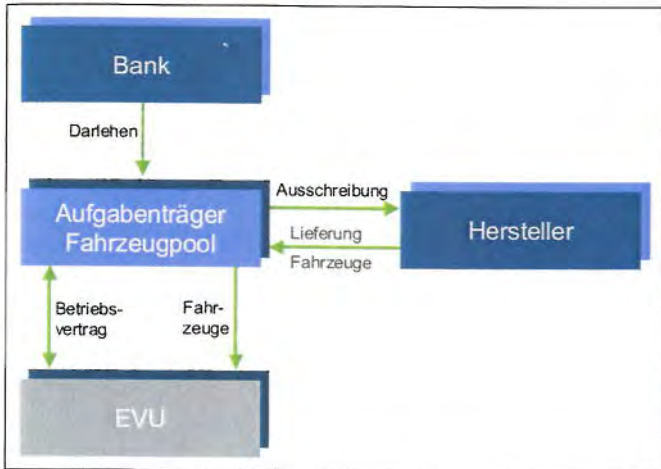
Um die Schwächen der üblichen Finanzierungsmodelle zu vermeiden, haben verschiedene Aufgabenträger neue Finanzierungsmodelle entworfen. Bei den meisten dieser Modelle ist nicht mehr das EVU für die Fahrzeugfinanzierung zuständig, sondern der Aufgabenträger. Eine andere Möglichkeit besteht darin, dass der Aufgabenträger eine Wiedereinsatzgarantie gewährt. Folgende Modelle werden derzeit diskutiert:

2.1 Fahrzeugpools

Eine alternative Möglichkeit zur Fahrzeugfinanzierung besteht darin, dass der Aufgabenträger unabhängig von der

Ausschreibung der Verkehrsdienstleistungen selbst die Fahrzeuge für einen eigenen Fahrzeugpool beschafft. Mit Fahrzeugpool ist ein Fuhrpark gemeint, der im Eigentum des Aufgabenträgers steht. Der Aufgabenträger tritt wie ein Leasinggeber auf. Das EVU erhält die Fahrzeuge während der Betriebszeit zur Nutzung überlassen.

Bildlich lässt sich das Modell Aufgabenträgerpool wie folgt darstellen:



Der Vorteil am Aufgabenträgerpool ist, dass der Aufgabenträger die Fahrzeuge zu Kommunalkreditkonditionen finanzieren kann. Überdies führt die Bestellung größerer Stückzahlen von Fahrzeugen zu Vorteilen bei der Beschaffung, Verwaltung und Instandhaltung der Fahrzeuge. Nachteilig ist hingegen, dass der Aufgabenträger die Risiken der Beschaffung, der Herstellung und der Inbetriebnahme trägt. Weiterhin übernimmt er die typischen Eigentümergefahren, wie das Risiko des Fahrzeuguntergangs von Unfällen, Fehlern am Fahrzeug und fehlerhafter Instandhaltung.

Überdies trägt der Aufgabenträger auch das Wiedereinsatz- und das Verwertungsrisiko. Am Gravierendsten aber ist, dass er die Zahl und die Qualität der Fahrzeuge nicht mehr in den SPNV-Ausschreibungen optimieren kann. Wenn ein EVU intelligente Umläufe, Reparaturzyklen oder Stärken und Schwächen plant und dadurch zum Beispiel ein Fahrzeug pro Netz einsparen würde, hat der Aufgabenträger das Fahrzeug bereits bestellt. Die Einsparung kann nicht mehr realisiert werden.

2.2 Wiedereinsatzgarantie

Eine Wiedereinsatzgarantie liegt vor, wenn der Aufgabenträger die Weiterverwendung von Altfahrzeugen gegenüber dem EVU auch nach Ablauf der Verkehrsvertragslaufzeit zusichert, ohne dass der Altbetreiber einen Zuschlag für den folgenden Verkehrsvertrag erhält.

Auch die Wiedereinsatzgarantie birgt gegenüber den konventionellen Finanzierungsmodellen finanzielle Vorteile, da die Fahrzeuge so lange betrieben werden, bis sich die Kosten für den Kauf amortisiert haben. Die Minimierung des Wiedereinsatzrisikos führt daher zu günstigeren Finanzierungsbedingungen.

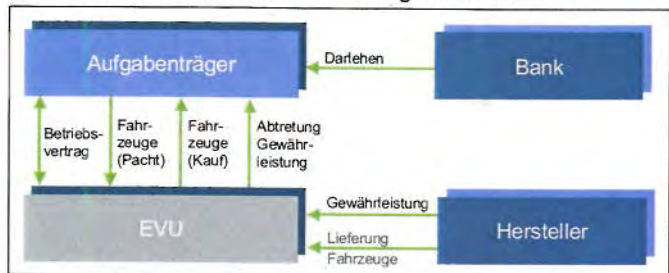
Nachteilig bei der Wiedereinsatzgarantie ist jedoch, dass Restwert Risiken auf den Aufgabenträger zurückfallen. Die Finanzierungsvorteile sind außerdem gegenüber denen des Aufgabenträgerpools deutlich geringer, da dem zu tragenden Restwertrisiko keine Finanzierung zu Kommunalkreditkonditionen gegenübersteht.

3 Neues Modell zur Fahrzeugfinanzierung: Paketvergabe

Das folgende Modell der netzbezogenen Paketvergabe verbindet die Vorteile des Aufgabenträgerpools und der Wiedereinsatzgarantie, vermeidet jedoch einige Nachteile:

Nach diesem Modell beschafft das EVU nur für das konkret ausgeschriebene Netz Fahrzeuge vom Hersteller und veräußert sie an den Aufgabenträger weiter. Der Aufgabenträger verpachtet die Fahrzeuge dann für die Laufzeit des Verkehrsvertrages an das EVU, wobei das EVU verpflichtet wird, die Fahrzeuge in einem vertragsgemäßen Zustand zu erhalten. Am Ende des SPNV-Vertrages endet auch die Verantwortung des EVU für die Fahrzeuge. Sie geht dann vollständig auf den Aufgabenträger über, der sie wiederum auf das nachfolgende EVU übertragen kann. Während der Vertragslaufzeit des Verkehrsvertrages trägt das EVU hingegen die volle Verantwortung für die Fahrzeuge.

Das Modell lässt sich bildlich wie folgt darstellen:



Dieses Modell unterscheidet sich von der konventionellen Fahrzeugfinanzierung, bei der das EVU die Fahrzeuge beschafft und finanziert, weniger als andere innovative Finanzierungsmodelle. Es führt dazu, dass jede der Parteien die Aufgaben übernimmt, die es am Besten und Wirtschaftlichsten erbringen kann: Der Aufgabenträger bestellt und finanziert, das EVU und der Hersteller übernehmen Betrieb und Produktion. Um zu Lasten des Aufgabenträgers keine neuen Schnittstellenrisiken entstehen zu lassen, kauft allerdings der Aufgabenträger nicht direkt beim Hersteller, sondern beim EVU, das seinerseits die Fahrzeuge vom Hersteller bezieht. Vorteilhaft ist, dass die Fahrzeugbeschaffung wie bei konventionellen Finanzierungsmodellen direkt an die Beschaffung der SPNV-Leistungen gekoppelt werden kann. Stellt sich innerhalb des Vergabeverfahrens heraus, dass das Netz auch mit weniger Fahrzeugen effizient betrieben werden kann, so ist es noch möglich, darauf entsprechend zu reagieren. Im Modell Fahrzeugpool wird dem EVU hingegen Spielraum und Kreativität der Fahrzeugkonzeption genommen. Dort stehen die Fahrzeuge bei Ausschreibung der Verkehrsleistungen bereits zur Verfügung. Dies ist bei der netzbezogenen Paketvergabe nicht der Fall. Das EVU wird von Anfang an in die Beschaffung mit eingebunden und kann damit entscheidenden Einfluss nehmen.

Im Modell Paketvergabe kann der Aufgabenträger zudem durch die enge Zusammenarbeit mit dem EVU bei der Fahrzeugbeschaffung auf das Know-how des EVU zurückgreifen und dieses für sich nutzbar machen. Zugleich fallen nur die geringen Zinslasten der öffentlichen Hand an.

Schließlich ist vorteilhaft, dass das EVU beim vorliegenden Modell die Gewährleistungsrechte gegenüber dem Fahrzeughersteller ausübt und die Instandhaltung der Fahrzeuge übernimmt. So kann der Aufgabenträger wesentliche aus seiner Eigentümerposition begründete Risiken auf das EVU abwälzen.

zen. Er nutzt also die Finanzierungsvorteile, ohne die Eigentümerrisiken voll tragen zu müssen.

4 Ergebnis und Ausblick

Aufgrund der angespannten Finanzlage der Aufgabenträger

werden innovative Fahrzeugfinanzierungsmodelle in Zukunft vermehrt zur Anwendung kommen. Das vorgestellte Modell der netzbezogenen Paketvergabe bietet die Möglichkeit, die Vorteile der konventionellen mit den Vorteilen der bisher gebräuchlichen innovativen Fahrzeugfinanzierungsmodelle zu kombinieren.
