

Vorlage der Landesregierung

betreffend die Zustimmung des Salzburger Landtags gemäß Art. 48 Landesverfassungsgesetz 1999 L-VG betreffend die Übernahme von Haftungen im Zusammenhang mit einer mit dem Bund abzuschließenden „Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung über die Planung, Bestellung und Abwicklung von öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrsdiensten auf der Schiene im Bundesland Salzburg“

Das Land hat am 19. November 2018 - vorbehaltlich der Zustimmung des Salzburger Landtages - ein Memorandum of Understanding (MoU) unterfertigt, mit welchem das Land - wie die anderen Länder auch - die Bestellung von Schienenverkehrsleistungen auf Hauptstrecken im Land Salzburg gemeinsam mit dem Bund neu zu regeln beabsichtigt.

Im Kern geht es bei dem neuen Bestellsystem darum, dass Bund und Länder ihre jeweiligen Verkehrsdienstbestellungen für Schienenpersonennahverkehr mit Geltung ab dem Fahrplanjahr 2020 im jeweiligen Land im Wege über die SCHIG gemeinsam vornehmen (bündeln). Die SCHIG wird die Nahverkehrsleistungen (österreichweit) iW bei der ÖBB Personenverkehr AG (ÖBB) im Wege einer zulässigen Direktvergabe bestellen. Hiefür wurden Verhandlungen über den Abschluss der notwendigen Verträge mit dem Bund, ÖBB sowie der SCHIG geführt, wobei die Länder Salzburg und Oberösterreich (einschließlich Salzburger Verkehrsverbund GmbH - SVG und OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg & Co KG, welche einen mit der Materie vertrauten Rechtsanwalt beigezogen haben) die Vertragsverhandlungen gegenüber dem Bund gemeinsam geführt haben. Die zwischen Bund, SCHIG, ÖBB und den einzelnen Ländern bzw. Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (VOG wie z. B. SVG) abzuschließenden Verträge sind nach Auskunft des Bundes im Wesentlichen gleich gestaltet, sodass in verschiedenen Punkten wenig Verhandlungsspielraum bestand.

Zur Umsetzung dieses neuen Bestellsystems muss unter anderem auch eine „Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung über die Planung, Bestellung und Abwicklung von öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrsdiensten auf der Schiene im Bundesland Salzburg“ mit dem Bund abgeschlossen werden. Diese Vereinbarung regelt die Verpflichtungen von Bund und Land betreffend die Zahlungsströme, welche zur Umsetzung des neuen Verkehrsbestellsystems notwendig sind samt den damit verbundenen Garantien bzw. Haftungen der Vertragspartner.

In Punkt 8 der Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung ist folgender Passus enthalten: „Das Land garantiert darüber hinaus der SCHIG mbH gemäß § 880a zweiter Halbsatz ABGB (Erfolgszusage), dass die VOG ihren Zahlungspflichten gegenüber der SCHIG mbH vollständig

und fristgerecht nachkommt. Das Land hat der SCHIG mbH gegenüber auch für alle aus einem Zahlungsverzug der VOG gemäß der Zusammenarbeits- und Abwicklungsvereinbarung und des VDV resultierenden Schäden einzustehen.“

§ 880a ABGB lautet: „Hat jemand einem andern eine Leistung eines Dritten versprochen, so gilt dies als Zusage seiner Verwendung bei dem Dritten; ist er aber für den Erfolg eingestanden, so haftet er für volle Genugtuung, wenn die Leistung des Dritten ausbleibt.“ Diese Erfolgsszusage ist als Übernahme einer Haftung im Sinne des Art. 48 L-VG zu sehen, weswegen die Zustimmung des Salzburger Landtages einzuholen ist.

Aus den derzeit bekannten bzw. abzuschätzenden Daten ergibt sich folgendes maximale Ausmaß an Verpflichtungen, welche bei der SVG im Rahmen dieser Verkehrsdienstbestellung entstehen und für welche sodann das Land gegenüber der SCHIG eine Garantie abzugeben hat.

Jahr	VDV Nettofinanzierung Land p.a.	Kostenersatz für SCHIG p.a.	maximales Tariferlösrisiko p.a.	Landeshaftung p.a. gesamt	Landeshaftung kumuliert über Vertragslaufzeit
2020	13,8	0,1	13,7	27,6	307,7
2021	14,1	0,1	14,1	28,3	280,1
2022	14,2	0,1	14,5	28,8	251,8
2023	15,4	0,1	14,7	30,2	223,0
2024	15,5	0,1	15,0	30,6	192,8
2025	15,6	0,1	15,3	31,0	162,2
2026	17,3	0,1	14,8	32,2	131,2
2027	17,4	0,1	15,1	32,6	99,0
2028	17,5	0,1	15,4	33,0	66,4
2029	17,6	0,1	15,7	33,4	33,4

Tabelle Maximale Landeshaftung

Die Kosten für die Verkehrsdienstbestellung (Spalte „VDV Nettofinanzierung Land“) einschließlich den an die SCHIG zu leistenden Kostenersatz (€ 0,1 Mio. p. a.) sind in der mittelfristigen Finanzplanung enthalten, weswegen davon ausgegangen wird, dass sie während der Vertragslaufzeit zur Verfügung gestellt werden können.

Laut Auskunft der SCHIG handelt es sich bei der Abwicklungsvereinbarung um einen Vertrag im Sinne einer öffentlich - öffentlichen Zusammenarbeit womit der an die SCHIG zu leistende Kostenersatz vergaberechtlich zulässig ist.

Das Tariferlösrisiko umfasst das Risiko, dass weniger Fahrgeldeinnahmen lukriert werden können als angenommen. Dies kann sich daraus ergeben, dass die Zahl der Fahrgäste sinkt und/oder die Tarife gesenkt werden. Betrachtet man die Fahrgelderlöse des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren, so lässt sich feststellen, dass sich bislang bzw. in den letzten Jahren die Fahrgelderlöse gesamthaft positiv entwickelt haben. Die Abteilung 6 geht auf

Grundlage der Aussagen der SVG davon aus, dass sich dieser Trend auch während der nächsten Vertragsperiode im SPNV, also bis 2029, fortsetzen wird. Um allfällige geringfügige Erlöschwankungen berücksichtigen zu können, wurde zur Ermittlung des Finanzbedarfs des Landes dennoch ein 1,5%iges Tariferlösrisiko angesetzt und beim VDV Nettofinanzierungsaufwand des Landes eingerechnet.

Das darüberhinausgehende theoretische Tariferlösrisiko ist in der Spalte „maximales Tariferlösrisiko p. a.“ dargestellt. Unter der Voraussetzung, dass die SVG künftig ihre Tarife in dem Maß erhöht, das den Wertsicherungsregelungen im VDV entspricht, ist kein zusätzlicher Finanzbedarf aus diesem Titel zu erwarten. Die Verkehrsdienstbestellung wird in Form einer sogenannten Bruttoverkehrsdienstbestellung erfolgen. Dies bedeutet, dass die Fahrgelderlöse an den Besteller (letztlich an die SVG) fließen und auf dieser Basis das Verkehrsdienstentgelt an die ÖBB berechnet worden ist. In einem Bruttobestellsystem hat der Besteller (letztlich die SVG) die Tarifhoheit und trägt das sich daraus ergebende Nachfrage- und Erlösrisiko. Dies ist auch in Punkt 9 der Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung festgehalten. Es obliegt demnach der SVG, die Tarife festzusetzen, wobei die Finanzierbarkeit im Rahmen der zwischen der SVG und dem Land jeweils bestehenden vertraglichen Beziehungen zu beachten ist. Änderungen der Tarife, welche für das Land solchermaßen zu zusätzlichen Kosten führen, sind nur nach Maßgabe der Bestimmungen des § 26 ALHG 2018 möglich. Eine solche Tarifänderung ist z. B. die ab 1. Jänner 2020 geplante Tarifreform, die unabhängig vom gegenständlichen Vorhaben Mehrkosten verursachen wird und auf Grund der fehlenden Mitfinanzierungsbereitschaft des Bundes vollständig aus Landesmitteln zu bedecken sein wird. Diese Tarifreform soll unabhängig vom vorliegenden Vorhaben der Landesregierung zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Soweit erforderlich, muss das zwischen der SVG und den Verkehrsunternehmen bestehende Regelwerk betreffend die Festlegung der Tariffestsetzung so angepasst werden, dass die SVG ihren Verpflichtungen im Hinblick auf die Tarifverantwortlichkeit nachkommen kann.

Zur Abklärung der Frage, ob und gegebenenfalls wie die vom Land einzugehenden Verpflichtungen bzw. Haftungen im Sinne der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und den Ländern, mit der Regelungen zu Haftungsobergrenzen vereinheitlicht werden - HOG-Vereinbarung, BGBl. I Nr. 134/2017, zu sehen sind, vertrat das BMVIT die Ansicht, dass die Schulden der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften automatisch auch Schulden der Länder darstellen würden und die gesetzliche Verpflichtung der Leistungsbestellung ohnedies die Länder treffen würde, weswegen allfällige Verbindlichkeiten der VOG ohnedies direkt den Ländern zuzurechnen seien. Dementsprechend liege der Schluss nahe, dass die Haftungen der Länder für Verbindlichkeiten der VOG keine Haftung im Sinn des Art. 13 ÖStP 2012 sind (Anm: und damit auch nicht im Sinne der HOG-Vereinbarung relevant). Die vom BMVIT mit dieser Fragestellung befasste Statistik Austria bestätigte die Ansicht des BMVIT und führte aus, dass nach ihrer Auffassung es sich um keine Eventualverbindlichkeiten bzw. Haftungen im Sinne der EU-Six-Pack Haushaltsrichtlinie (RL 2011/85/EU) handle und keine Meldepflicht bzw. kein haftungsrelevanter Sachverhalt nach dem ÖStP 2012 gesehen werde.

Die Landesregierung hat am 3. Dezember 2019 die gegenständliche Vorlage an den Salzburger Landtag beschlossen.

Die Landesregierung stellt sohin den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

1. Der sich aus der Unterzeichnung der „Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung über die Planung, Bestellung und Abwicklung von öffentlichen Personennah- und regionalverkehrsdiensten auf der Schiene im Bundesland Salzburg“ zwischen Republik Österreich und Land Salzburg“ ergebenden Übernahme von Haftungen für das Land wird gemäß Art. 48 L-VG die Zustimmung erteilt.
2. Diese Vorlage wird dem Finanzausschuss zur Beratung, Berichterstattung und Antragstellung zugewiesen.