

Dringlichkeitsentscheidung und Genehmigung

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Entscheidung durch den Oberbürgermeister und ein Ratsmitglied gemäß § 60 Absatz 1, Satz 2 GO und Genehmigung durch den Rat.

Betreff

Richtlinie zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW

hier: Beschaffung von Stadtbahnwagen bei der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Gremium	Datum
Rat	08.04.2014

Begründung für die Dringlichkeit:

Die Förderzusage des Zuwendungsgebers gegenüber der Rheinbahn ist an eine Bestellung noch im Jahr 2014 geknüpft. Die Rheinbahn musste zur Einhaltung des Zeitplanes am 12.02.14 das gemeinsame Beschaffungsvorhaben im EU-Amtsblatt veröffentlichen. Die Veröffentlichung ist allerdings mit dem ausdrücklichen Hinweis erfolgt, dass die Beschaffung und Finanzierung der 20 Fahrzeuge der KVB unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Rates der Stadt Köln steht, diese bisher nicht erteilt wurde und bei ausbleibender Zustimmung eine Aufhebung oder Änderung des gemeinsamen Beschaffungsvorhabens vorbehalten bleibt. Mit der Rheinbahn wurde seitens der KVB vereinbart, dass die KVB bis spätestens 26.02.14 ihre Beteiligung an der gemeinsamen Ausschreibung erklären muss. Eine Beteiligung der KVB an der Einkaufskooperation ist deswegen nur zum jetzigen Zeitpunkt möglich.

Beschluss:

Gem. § 60 Abs. 1 Satz 2 GO NW in Verbindung mit § 10 der Hauptsatzung

1. beschließt der Rat, die Richtlinie der Stadt Köln zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW vom 14.02.2012 hinsichtlich der Zuwendungsvoraussetzungen durch Nachtrag in Form der aktualisierten Anlage 1 nach Nr. 5.1 zu ändern. Die Änderungen sind in der Anlage unterstrichen.
2. genehmigt der Rat auf der Grundlage der geänderten Richtlinie zu 1. die Beschaffung von 20 hochflurigen Stadtbahnwagen mit einer Länge von 28 m, die als Doppelzüge betrieben werden sollen.

Datum	Abstimmungsergebnis	Unterschrift	Unterschrift
26.02.2014		gez. Jürgen Roters Oberbürgermeister	gez. Jörg Frank Ratsmitglied

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____ €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	_____ €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €
c) bilanzielle Abschreibungen	_____ €

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge	_____ €
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____ €

Einsparungen: ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €

Beginn, Dauer _____

Begründung:

In Abweichung von der Richtlinie der Stadt Köln zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW und als Ergänzung zur laufenden bzw. geplanten Grundsanierung von insgesamt 99 Hochflurfahrzeugen plant die KVB die Beschaffung von 20 hochflurigen Kurzzügen (28 m Länge) im Rahmen einer Einkaufskooperation mit der Rheinbahn.

Die Nachteile der in Köln grundsätzlich in Doppeltraktion betriebenen Stadtbahnen gegenüber Langzügen (geringere Kapazität gegenüber gleich langen Langzügen, schlechtere Verteilung von Fahrgästen, geringere Sicherheit) werden im Rahmen dieser Bestellung durch Einsparungen in Höhe von rund 15 Mio. € aus Sicht der KVB mehr als aufgewogen.

Bei den Niederflurfahrzeugen sowie bei zukünftigen größeren Bestelllosen von Hochflurfahrzeugen wird an der Planung festgehalten, diese gemäß der Richtlinie als Langzüge zu beschaffen.

Die Hintergründe im Einzelnen:

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) betreiben ihre Verkehrsleistung im Schienenverkehr derzeit mit 193 niederflurigen und 189 hochflurigen Stadtbahnwagen, die jeweils über eine Kapazität von rund 170 Plätzen verfügen. Seit einigen Jahren verkehren die Bahnen auf allen Linien ausschließlich in Doppeltraktion. Für die zukünftigen Anforderungen (Verlängerung Linie 3; Gesamtinbetriebnahme Nord-Süd Stadtbahn; mögliche Verdichtung der Linie 16 in der Hauptverkehrszeit) ist der Bestand an Hochflurfahrzeugen bereits sukzessive erweitert worden. Im Zusammenhang mit der jetzt geplanten Beschaffung wird der Bestand an Hochflurfahrzeugen auf 193 angepasst (u.a. aufgrund von Linienverstärkungen auf der Linie 18).

Aufgrund des deutlich gestiegenen Fahrgastaufkommens sowie dem Wunsch nach einer erhöhten Sicherheit der Fahrgäste hat sich der Verkehrsausschuss bei zukünftigen Fahrzeugneubeschaffungen grundsätzlich für die Anschaffung durchgängiger Züge („Langzüge“) ausgesprochen. Dies wurde auch in der Richtlinie der Stadt Köln zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW vom 14.02.2012 (Ratsbeschluss vom 20.12.2011) mit einer entsprechenden Vorgabe für die Beschaffung neuer Fahrzeuge berücksichtigt.

In umfangreichen Untersuchungen hat die KVB ermittelt, dass bei den meisten vorhandenen Hochflurfahrzeugen eine umfassende Sanierung wirtschaftlich wesentlich günstiger als eine Ersatzbeschaffung ist. Die Einsparpotenziale liegen bei ca. 1 Mio. €/Stadtbahnwagen. Dementsprechend wurde entschieden, die in den kommenden Jahren abgängigen Hochflurfahrzeuge grundsätzlich zu sanieren, sofern die technischen und rechtlichen Zulassungsvoraussetzungen weiterhin erfüllt bleiben. Dabei ist vorgesehen, nach Abschluss der derzeit laufenden Grunderneuerung der Fahrzeugserie 21xx zwischen 2017 und 2026 mit der Sanierung der 71 verbliebenen Fahrzeuge der Serien 22xx und 23xx fortzufahren. Damit sollen auch die 12 Arbeitsplätze in der Hauptwerkstatt langfristig gesichert werden, die im Rahmen der Sanierung der Serie 21xx entstanden sind. Bei der Grundsanierung der Fahrzeuge der Serien 21xx und 23xx soll auf die zweiten Führerstände zugunsten einer um ca. 10 Plätze vergrößerten Kapazität für Fahrgäste verzichtet werden. Die Fahrzeuge der Serie 22xx wurden bereits nur mit einem Führerstand ausgeliefert.

Auch die Grundsanierung wurde bereits in der Richtlinie der Stadt Köln zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW als Fördertatbestand aufgenommen.

Ausnahmen bilden einige wenige Fahrzeuge der Serie 22xx und die verbliebenen Fahrzeuge der Serie 20xx, die von ihrer Substanz inzwischen so schlecht sind, dass eine Sanierung nicht sinnvoll ist. Als Ersatz für diese Fahrzeuge plant die KVB nun die Beschaffung von 20 Stadtbahnwagen mit einer Länge von 28 m und einer Kapazität von 180 Plätzen, die als Doppelzüge betrieben werden sollen und mit sämtlichen anderen Stadtbahnhochflurfahrzeugen kompatibel sind.

Die Fahrzeuge können kurzfristig im Rahmen einer Einkaufskooperation mit der Rheinischen Bahngesellschaft AG, Düsseldorf (Rheinbahn), die mindestens 40 gleichartige Stadtbahnwagen beschaffen will, ausgeschrieben und bestellt werden, wodurch nennenswerte Kostenvorteile erzielt werden können.

Die KVB möchte für diese Fahrzeuge im Wege einer Ausnahmeregelung Fördermittel nach Ziffer 5.1 der vom Rat der Stadt Köln am 20.12.2011 beschlossenen Richtlinie zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW beantragen, da die Fahrzeuge nicht alle dort genannten Kriterien für eine Förderung erfüllen. Anstelle eines durchgängigen Fahrzeuges mit einer Mindestlänge von 50 m sollen Kurzzüge mit einer Länge von 28 m beschafft werden. Dabei ist beabsichtigt, die Stadtbahnwagen mit nur einem Führerstand auszustatten, da sie ausschließlich in Doppeltraktion betrieben werden. Statt acht Doppeltüren, wie für einen Langzug vorgesehen, wird der Wagen auf jeder Fahrzeugseite vier Doppeltüren haben. Ein Doppelzug verfügt dann entsprechend über acht Doppeltüren je Zugseite. Die Fahrzeuge verfügen über vergrößerte Mehrzweckbereiche, um den Anforderungen von Rollstuhlfahrern, Menschen mit Gehhilfen, Kinderwagen oder Fahrrädern besser gerecht zu werden.

Die Fahrzeuge werden wie bisher mit vier bzw. sechs Videokameras ausgestattet. Ebenso verfügt jeder Türraum wie bisher über eine Notrufeinrichtung. Wird diese betätigt, erhält der Fahrer direkt ein Videobild und eine Sprechverbindung wird aufgebaut. Damit kann der Fahrer auch den hinteren Zugteil überblicken und entsprechend reagieren. Objektiv ist damit dieselbe Sicherheit wie bei Langzügen gegeben.

Die Heckpartie der neuen Fahrzeuge wird entsprechend der Heckpartie der Fahrzeuge der Serie K 4500 ausgebildet. Damit ist ein Übersteigen der Kupplung nahezu unmöglich. In den letzten zehn Jahren hat es vier Unfälle durch Überklettern von Kupplungen gegeben. Der letzte Unfall war im Herbst 2012.

Für die Beschaffung der 20 Stadtbahnwagen in Kooperation mit der Rheinbahn in 28 m Länge anstelle von Langzügen mit mindestens 50 m Länge sprechen die folgenden Gründe:

- Im Vergleich zur Beschaffung einer Kleinserie von 10 Langzügen (entsprechen 20 Kurzzügen) entstehen lt. Angabe der KVB Kostenvorteile in Höhe von rd. 15 Mio. €. Diese sind zurückzuführen auf:
 - Einkaufsvorteile in Höhe von 6 bis 8 Mio. €, da die Kosten für die Fahrzeugentwicklung und den Aufbau einer Fertigungsstraße durch den Fahrzeughersteller aufgrund der Kooperation mit der Rheinbahn auf eine höhere Anzahl an Fahrzeugen (60 statt 20) verteilt werden können.
 - Ersparte Kosten in Höhe von 7 Mio. € für ein zusätzliches Reservefahrzeug. Hintergrund ist, dass die Langzüge nicht mit den anderen Fahrzeugserien bei der KVB kompatibel sind

und deswegen eine eigene Reservehaltung erforderlich wäre. Die vorhandene Betriebsreserve bei Kurzzügen ist in den Spitzenzeiten auf maximal einen Doppelzug je Standort (Betriebshöfe West, Merheim, Wesseling) beschränkt und wird zur Sicherstellung der Betriebsqualität als Ersatz bei Störungen von Kurzzügen benötigt.

- In Deutschland kommen hochflurige Langzüge bisher nur in Hannover und Frankfurt zum Einsatz. Mit einer Länge von genau 50 m erfüllen diese Langfahrzeugkonzepte nicht die Anforderungen der KVB, da diese Fahrzeugtypen insgesamt zu klein sind (im Vergleich zu zwei 28 m langen Kurzzügen würde sich die Fahrgastkapazität um 18 bis 20 Plätze verringern), was bei steigenden Fahrgastzahlen zu einer Verschlechterung der Situation für die Fahrgäste führt. Dementsprechend wäre eine Neukonstruktion von Langzügen entsprechend den Kölner Anforderungen an eine erhöhte Fahrgastkapazität unumgänglich. Eine Einkaufskooperation für Langzüge scheidet daher derzeit aus. Neben den oben bereits dargestellten zusätzlichen Kosten sind erfahrungsgemäß bei Neukonstruktionen über lange Zeiträume auch Verfügbarkeitsprobleme durch „Kinderkrankheiten“ zu erwarten.
 - Bedingt durch die langfristig geringe Stückzahl, die Inkompatibilität mit anderen Hochflurstadtbahnfahrzeugen und der geringeren Einsatzfähigkeit („Kinderkrankheiten“) wird auch eine höhere Reserve erforderlich. Um eine vergleichbare Verfügbarkeit für den Fahrgastbetrieb gewährleisten zu können ist daher ein zusätzliches Fahrzeug zu beschaffen.
 - Bei einem Umstieg auf Fahrzeuge mit einer Mindestlänge von mindestens 50 m müssten diese so gestaltet sein, dass ein schnelles Trennen der Wagenhälften für Wartungsarbeiten möglich ist, um die vorhandene Werkstattinfrastruktur weiterhin nutzen zu können.

Fazit

Mit der Beschaffung der 20 Stadtbahnwagen wird eine deutliche Qualitätssteigerung zum Status-Quo (Altfahrzeuge der Serien 20xx und 22xx) und technisch eine vergleichbare Qualität wie bei der Beschaffung von Langzügen erreicht. Die Nachteile in Bezug auf eine bessere Verteilung von Fahrgästen und das subjektive Sicherheitsempfinden gegenüber durchgehenden Langzügen werden nach Auffassung der KVB durch die finanziellen Einsparungen und die Kompatibilität dieser Kleinserie mit den vorhandenen Hochflurstadtbahnwagen mehr als kompensiert. Eine Ausnahme von den Förderbedingungen der Richtlinie der Stadt Köln zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW lässt sich somit vertreten.

Die Beschaffung von Kurzzügen führt bei einem späteren Umstieg auf Langzüge zu keinen negativen Auswirkungen auf den Betriebsablauf. Für die Jahre ab 2025 ist nach heutigem Stand geplant, die älteste Serie von 124 Niederflurfahrzeugen (Serie 40xx) durch Langzüge zu ersetzen. Gleiches ist zeitversetzt ab voraussichtlich 2035 auch für die zweite Serie der 69 Niederflurfahrzeuge (Serie 45xx) vorgesehen. Für die künftige Fahrzeugbeschaffung wird die KVB unter Berücksichtigung der Fahrgastentwicklung eine strategische Konzeption erarbeiten, die in den städtischen und in den KVB-Gremien rechtzeitig diskutiert und im Rahmen der Verlängerung bzw. Erneuerung der Förderrichtlinie (die Richtlinie läuft am 31.12.2015 aus) berücksichtigt wird.

Anlage