



## Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Finanzausschuss	31.01.2011	
Verkehrsausschuss	15.02.2011	

Anlass:

Mitteilung der Verwaltung

Beantwortung von Anfragen aus früheren Sitzungen

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

Stellungnahme zu einem Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung

### Kölner Verkehrs-Betriebe AG: Fortschreibung der Betrauungsregelung

Der Rat der Stadt Köln hat in seiner Sitzung am 15.12.2005/24.06.2008 die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen der Durchführung des ÖPNV auf dem Gebiet der Stadt Köln und auf dem Gebiet anderer Aufgabenträger gemäß den Vereinbarungen über interlokale Verkehre und deren Finanzierung betraut.

Im Rahmen der Mitteilung 3299/2010 wurde der Ausschuss in seiner Sitzung im September 2010 darüber informiert, dass die Leitstelle der KVB dringend zu sanieren ist, um folgende Ziele zu erreichen:

- notwendiger Ersatz der veralteten Technik, zumal kaum noch Ersatzteile verfügbar sind
- Umsetzung der in der gesamten KVB-Kommunikationstechnologie erreichten Qualitätsstandards in der Leitstelle
- Verbesserung der Fahrgastinformation, insbesondere bei Störungen und bei der zunehmenden Anzahl von Großveranstaltungen
- Verbesserung der Servicequalität durch eine gezielte Koordination von Sicherheits- und Servicepersonal und dessen effektiven Einsatz an Haltestellen und in Fahrzeugen
- Erhöhung der Systemverfügbarkeit der Infrastrukturanlagen (insbesondere zur Steuerung der Fahrstraßen)
- Einführung eines Sicherheits- und Ereignismanagements (Meldesystem) zur Erfassung von Vorfällen und deren Bearbeitung sowie der Weiterleitung an interne und externe Stellen

Zum damaligen Zeitpunkt konnten aufgrund fehlender Erfahrungswerte die Investitions- und Folgekosten für diese Erneuerung noch nicht spezifiziert werden. Die hierfür erforderliche Detailplanung konnte erst nach Vorliegen der grundsätzlichen Zustimmung der Stadt Köln zu dieser Maßnahme vorgenommen werden.

Dies ist inzwischen erfolgt. Die nun vorliegende Detailplanung geht von der Einrichtung von zwei Leitstellen in unterschiedlich umfangreicher Ausstattung zur Gewährleistung eines ordnungsgemäßen und sicheren ÖPNV-Betriebes durch eine redundante Leitstelle aus. Aufgrund der bisherigen mechanischen, analogen oder sogar händischen Umsetzung zahlreicher Verkehrssicherungs- u.ä. Einrichtungen war ein solcher redundanter Leitstellenbetrieb in der Vergangenheit nicht erforderlich. Durch die weitestgehende Umstellung auf digitale Systeme ist nunmehr die Vorhaltung einer Ersatzleitstelle zur Aufrechterhaltung der Verkehrsleistung aus Sicht der KVB dringend erforderlich. Folgende Gründe sprechen insbesondere dafür:

- Netzleittechnik: Die gesamte Fahrstromversorgung wird von der Leitstelle überwacht und im Notfall Schaltungen durchgeführt. Dieses System stünde bei einem Ausfall der Leitstelle ohne Ersatzleitstelle nicht mehr zur Verfügung.
- Brandmeldeanlagen: Sollten durch einen Ausfall der Leitstelle die Brandmeldeanlagen nicht zur Verfügung stehen, müssen an jeder Haltestelle eine oder mehrere Brandwachen (Personal) eingesetzt werden. Dies wäre personell in der Kürze der Zeit nicht realisierbar. Die Auflagen der Feuerwehr insbesondere im Zusammenhang mit der Nord-Süd-Stadtbahn sind so hoch, dass der Betrieb auf dieser Strecke unmittelbar eingestellt werden müsste, da im Brandfall der Feuerwehr nicht mitgeteilt werden könnte, wo der brennende Zug steht.
- Digitalfunk & Telekommunikation: Durch einen Ausfall der Leitstelle würde die Sprechverbindung der Fahrer sowie die Signalfernsprecher für die Kommunikation mit Fahrern in der U-Bahn unterbrochen, so dass keine Möglichkeit der Funkverbindung mehr bestünde. Die Fahrer hätten keine Möglichkeit mehr, insbesondere im Gefahrenfall z.B. Unfälle, Übergriffe zu melden oder Hilfeleistungen für die Fahrgäste sicherzustellen.
- Sicherheitszentrale: Die Alarmmeldungen bzgl. defekter Fahrtreppen oder stecken gebliebenen Aufzügen könnten bei Ausfall der Leitstelle nicht mehr an die Serviceunternehmen weitergeleitet werden, die dann die Personenbefreiung vornehmen.
- Stellwerksteuerung: Bei Ausfall der Leitstelle wäre eine Fernsteuerung der U-Bahnsteuerung nicht mehr möglich. Kurzfristig wäre ein absoluter Notbetrieb durch die Besetzung von Ortsstellwerken möglich, allerdings ohne die anderen unabdingbaren Systeme.

Im Extremfall könnte in der U-Bahn ein Notbetrieb aufrechterhalten werden, in dem „Auf Sicht“ gefahren werden müsste. Demzufolge wären keinerlei kreuzende Verkehre in der U-Bahn möglich und ganze Strecken könnten nicht mehr bedient werden, soweit die Weichensteuerung nicht funktioniert bzw. keine Fahrstraßenüberwachung existiert. Zudem würde bei einem Totalausfall von komplexen technischen Systemen eine Ersatzbeschaffung mehrere Monate dauern und der Betrieb der KVB könnte dann nur bedingt aufrechterhalten werden bzw. müsste eingestellt werden. Auch durch die gegenseitige Abhängigkeit von den Systemen ist eine redundante Leitstelle unabdingbar.

Die Investitionskosten für die Sanierung der Haupt- und die Einrichtung der Ersatzleitstelle belaufen sich auf insgesamt 13,14 Mio. €. Die KVB geht davon aus, dass die gesamte Investition vom Zweckverband Nahverkehrsverbund Rheinland (NVR) durch Zuschüsse gefördert wird, die sich in 2011 auf 85% der Investitionssumme sowie in 2012 auf 42,5% der investierten Beträge belaufen. Die Bestätigung des NVR über die Förderung der (redundanten) Ersatzleitstelle liegt bereits vor; die Förderung der Hauptleitstelle wird derzeit beantragt.

Somit ergibt sich für die KVB ab dem Inbetriebnahmezeitpunkt in 2013 jährlich eine zusätzliche Ergebnisbelastung in Höhe von:

- Abschreibungen & Fremdkapitalzinsen	430,3 Tsd. €
- Betriebs- & Instandhaltungskosten	<u>858,6 Tsd. €</u>
	1.288,9 Tsd. €

Diese Ergebnisbelastung ist auf Basis des Ergebnisabführungsvertrages mit der Stadtwerke Köln GmbH von dieser auszugleichen. Unter beihilferechtlichen Aspekten ist dieser Ausgleich über die bestehende Betrauungsregelung vom 15.12.2005 bzw. 24.06.2008 abgesichert. Hierfür ergibt sich unter Berücksichtigung der Anlastung der betriebsbedingten, nutzungsabhängigen Kostenbestand-

teile zum ÖPNV-Betrieb eine Erhöhung des Parameters für den Betrauungsbaustein 1 „Infrastruktur“ im Stadtbahnbereich von 911,3 Tsd. €

Die Kalkulationen für die reine Sanierung der bestehenden Leitstelle ohne Aufrechterhaltung der Ersatzleitstelle als Redundanzbetrieb ergäben jährliche Mehrkosten von insgesamt 948,6 Tsd. €. Somit ergibt sich durch die Aufrechterhaltung des Redundanzbetriebs eine jährliche Mehrbelastung des Ergebnisses der KVB um 340,3 Tsd. €, die aus Sicht der Verwaltung vor dem Hintergrund der oben aufgeführten Gründe zu vertreten ist.

Der Ausschuss wird um Kenntnisnahme gebeten.

gez. Klug