

Beschlussvorlagezur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB): Beschaffung von niederflurigen Stadtbahnwagen****Beschlussorgan**

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	15.05.2018
Finanzausschuss	04.06.2018
Rat	07.06.2018

Beschluss:

1. Der Rat stimmt der Beschaffung von 62 niederflurigen Stadtbahnwagen mit einer Länge von rund 60 Metern („Langzug“) und von zwei niederflurigen Stadtbahnwagen mit einer Länge von rund 30 Metern („Kurzzug“) zu. Der Rat stimmt ferner der optionalen Beschaffung von weiteren elf Langzügen und 25 Kurzzügen für Leistungsausweitungen auf Basis der Anmeldungen zum ÖPNV-Bedarfsplan 2030 zu. Die Zustimmung steht jeweils unter dem Vorbehalt entsprechender Gremienbeschlüsse der KVB und den Stadtwerken Köln (SWK).
2. Der Rat beschließt, zur Beschaffung neuer Niederflur-Stadtbahnwagen, abweichend von der Regelung gemäß Nr. 5/1 der Richtlinie der Stadt Köln zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW, neben der Beschaffung von durchgängigen (ca. 60 Meter langen) Niederflur-Stadtbahnwagen im Hinblick auf den angestrebten Ausbau der Ost-West-Achse auch die zwingend notwendige Beschaffung von 30 Meter langen „Kurzzügen“ zu fördern.
3. Der Rat beschließt ferner, der KVB zur Finanzierung der Stadtbahnbeschaffung Gesellschafterdarlehen zu Kommunalkreditkonditionen zur Verfügung zu stellen und bittet das Dezernat II – Finanzen, hierfür die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen. Dieser Beschluss ergeht unter der aufschiebenden Bedingung, dass der beabsichtigte Öffentliche Dienstleistungsauftrag gem. VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Direktvergabe von Verkehrsleistungen an die KVB zuvor inkraftgesetzt wurde.

Eine Alternative zur Ersatzbeschaffung besteht aufgrund des Alters der Niederflurfahrzeuge nicht bzw. würde erhebliche Leistungseinschränkungen im schienengebundenen ÖPNV in Köln bedeuten.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Begründung

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) plant zur dauerhaften Aufrechterhaltung des Leistungsangebotes sowie der Sicherung und Verbesserung der Betriebsqualität in einer ersten Ausschreibung die Beschaffung von 62 niederflurigen Stadtbahnwagen mit einer Länge von rund 60 Metern („Langzug“) als Ersatz für die 124 Fahrzeuge der Serie K4000 sowie die Beschaffung von zwei niederflurigen Stadtbahnwagen mit einer Länge von rund 30 Metern („Kurzzug“). In Optionen sollen für Leistungsausweitungen aufgrund des ÖPNV-Bedarfsplanes 2030 weitere elf Langzüge und 25 Kurzzüge beschafft werden.

Die KVB betreibt derzeit 193 niederflurige Stadtbahnwagen auf den Linien 1, 7, 9, 12 und 15, die bis Mitte der 2030er Jahre altersbedingt komplett ersetzt werden müssen. 124 Fahrzeuge der Serie K4000 werden in den 2020er Jahren 30 Jahre alt und haben bereits heute ihre Nutzungsgrenze erreicht. Die Fahrzeuge weisen vor allem Probleme mit Klebungen, Nietungen und Korrosionen auf. Die Instandhaltung dieser Fahrzeuge ist schon heute sehr aufwendig, die Ersatzteilversorgung wird zunehmend schwieriger und kann über den genannten Zeitraum hinaus nicht gewährleistet werden. Die Einsatzverfügbarkeit der Fahrzeuge ist von entscheidender Bedeutung für die Erfüllung des Fahrplans und die Betriebsqualität. Es ist daher zwingend erforderlich, diese Fahrzeuge so kurzfristig wie möglich (2023) zu ersetzen, da ansonsten das Leistungsangebot auf den Linien 1, 7 und 9 dauerhaft nicht aufrechterhalten werden könnte. Weitere 69 Fahrzeuge der Serie K4500 erreichen ihre Nutzungsgrenze Mitte der 2030er Jahre.

Ein attraktiver ÖPNV als wichtige Voraussetzung für die Umsetzung der Ziele aus dem Nahverkehrsplan und dem Strategiepapier Köln mobil 2025 hängt maßgeblich von der täglichen Betriebsqualität ab. Die Fahrgäste erwarten ausreichende Kapazitäten, Pünktlichkeit, Service und Komfort. Moderne und zuverlässige Stadtbahnwagen sind nach Erkenntnissen aus allen Kundenbefragungen von erheblicher Bedeutung. Mit der Ersatzbeschaffung möchte die KVB den aktuellen Herausforderungen des ÖPNV gerecht werden. Ziel ist es, mit den neuen Fahrzeugen der steigenden Nachfrage ein kundengerechtes Angebot zu bieten. Bei der Fahrzeugserie wird der neueste Stand der Technik zugrunde gelegt. In Bezug auf das Innenkonzept soll das Ein- und Ausstiegsverhalten optimiert werden, um die Standzeiten an den Haltestellen zu verkürzen. Durch eine helle, freundliche und offene Gestaltung des Fahrzeuginneren soll zudem das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste gesteigert werden. Das Innen- und Außendesign der neuen Fahrzeugserie soll insgesamt einen modernen, hochwertigen und zeitgerechten Eindruck vermitteln und als Kölner Fahrzeug mit lokaler Verbundenheit erkennbar sein. Wichtigstes Ziel der neuen Fahrzeuggeneration ist somit eine hohe Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit bei möglichst geringen Instandhaltungs- und Investitionskosten.

Die Fördersatzung der Stadt Köln sieht für Fahrzeugneubeschaffungen grundsätzlich durchgängige Fahrzeuge mit einer Mindestlänge von 50 Metern vor. Entsprechend werden mit der anstehenden Ausschreibung primär 60 Meter lange Stadtbahnwagen (Langzüge) beschafft, die der heutigen Doppeltraktion zweier einzelner Fahrzeuge entsprechen. Ein Langzug besteht dann künftig aus zwei Fahrzeugeinheiten mit einer Schnelltrennstelle in der Fahrzeugmitte.

Abweichend von dem heutigen Einsatzkonzept mit 60 Meter langen Zügen soll zukünftig die Kapazität auf der Ost-West-Achse (Linie 1) und perspektivisch auch auf der Linie 9 im Bereich Königsforst – Universität durch die Bildung von längeren Zugverbänden (90 Meter) erhöht werden, um dem steigenden Fahrgastaufkommen Rechnung zu tragen. Hierzu ist es erforderlich, dass die KVB auch zukünftig Kurzzüge beschafft, die auf den Linien 1 und 9 mit den Langzügen zu 90 Meter Traktionen gekuppelt werden sollen. So sind durchgängige 90 Meter lange Stadtbahnwagen dabei weder aus wirtschaftlicher noch betrieblicher Sicht eine Alternative, da dies mit einer Anpassung aller Haltestellen im Niederflurnetz und der Abstellanlagen sowie einer Erhöhung der Fahrzeugreserve verbunden wäre. Zudem würde es zu erheblichen Einschränkungen bei der betrieblichen Flexibilität führen, da durchgehende 90 Meter lange Stadtbahnwagen ausschließlich auf der Linie 1 und nach Ausbau auch auf der Linie 9 eingesetzt werden könnten. Auch ein Zugverband, bestehend aus einem 60 Meter langen Neufahrzeug und einem 30 Meter langen Bestandsfahrzeug ist aus technischen Gründen

nicht möglich. So werden die Bestandsfahrzeuge, die auf dem technischen Stand der 1990er Jahre sind, nicht mit den Neufahrzeugen kuppelbar sein. Zur Optimierung der Fahrgastkapazität ist dabei vorgesehen, die Kurzzüge nur mit einem Führerstand auszustatten.

Die Fahrzeugbeschaffungen sollen in zwei Ausschreibungen erfolgen. In der ersten Ausschreibung geht es um die Beschaffung von 62 Langzügen und zwei Kurzzügen, um bereits zu Beginn der Auslieferungen Tests mit Zugverbänden aus gekuppelten Lang- und Kurzzügen, so wie sie auf den Linien 1 und 9 zum Einsatz kommen sollen, durchführen zu können, damit technische Anpassungen bei späterer Ziehung der Fahrzeugoptionen vermieden werden können. Die Optionen sehen eine mögliche Beschaffung von weiteren elf Langzügen und 25 Kurzzügen vor, die für die Umsetzung der Ausbauprojekte im Niederflurnetz gebraucht werden. Die hohe Zahl an optionalen Kurzzügen resultiert aus dem Fahrzeugbedarf für die Linien 1 (14 Züge) und die Linie 9 (9 Züge) zzgl. der üblichen Fahrzeugreserve (4 Züge).

Die optionale Beschaffung ist von verschiedenen in Aussicht genommenen Maßnahmen (Taktverdichtungen, Streckenerweiterungen und Ertüchtigungen einzelner Linien mit Langzügen) abhängig, deren Priorisierung und Ausgestaltung bislang noch nicht abschließend erfolgt sind und zu denen somit auch bisher noch keine politischen Beschlüsse vorliegen. Berücksichtigt werden daher die zum ÖPNV-Bedarfsplan vorgesehenen Maßnahmen im Niederflurnetz, deren Umsetzung für den Projektzeitraum als wahrscheinlich eingestuft wird. Sollten einzelne Maßnahmen innerhalb der ersten Ausschreibung nicht realisiert werden, können die entsprechenden Optionen in der zweiten Ausschreibung (Ersatz Serie K4500 Mitte der 2030er Jahre) berücksichtigt werden.

Der Zeitplan sieht eine Veröffentlichung der Ausschreibung im Juli 2018 vor. Die Auftragsvergabe ist für Januar 2020 geplant. In einer einjährigen Vorserienphase sollen dann zwei Langzüge und zwei Kurzzüge ab Januar 2022 getestet und die Inbetriebnahmegenehmigungen bzw. Zulassung von der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingeholt werden. Die Auslieferung der Serienfahrzeuge ist für Mitte 2023 geplant.

Aufgrund der Gespräche mit den Fahrzeugherstellern und den Erfahrungen aus früheren Fahrzeugbeschaffungsprojekten geht die KVB derzeit von einem Fahrzeugpreis von 5,6 Mio. € bis 6,4 Mio. € pro Langzug bzw. 2,8 Mio. € bis 3,2 Mio. € je Kurzzug aus. Bei der in der ersten Ausschreibung vorgesehenen Beschaffung von 62 Lang- und zwei Kurzzügen ergibt sich unter der Annahme einer 2 %igen Inflation pro Jahr ein Investitionsvolumen von 413 Mio. € bis 472 Mio. €. Bei Berücksichtigung aller Optionen erhöht sich dieser Betrag um etwa 163 Mio. € bis 186 Mio. € einschließlich Inflation.

Für Stadtbahnwagenbeschaffungen stehen städtische Fördermittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW in Höhe von 8,7 Mio. € jährlich bis 2031 zur Verfügung. Diese Mittel sind allerdings bis 2020 ganz oder teilweise durch andere Projekte gebunden, so dass bis 2031 insgesamt mit einer Fördersumme für dieses Projekt von 98 Mio. € gerechnet werden kann. Ob über 2031 hinaus weiterhin Fördermittel zur Verfügung stehen, kann derzeit noch nicht abgesehen werden. Damit verbleibt ein Finanzierungsbedarf von bis zu 560 Mio. €, wenn alle Optionen ausgeübt werden.

Zur Deckung des Finanzbedarfs stehen der KVB grundsätzlich mehrere Möglichkeiten zur Verfügung. Hierzu wurden durch die KVB umfangreiche Gespräche mit Kreditinstituten, institutionellen Anlegern und Finanzdienstleistern sowie mit SWK und der Verwaltung geführt. Nach übereinstimmender Auffassung der KVB und der Verwaltung ist eine Darlehensfinanzierung zu Kommunalkreditkonditionen in Form von Gesellschafterdarlehen der Stadt Köln wirtschaftlich am vorteilhaftesten. Die Gesellschafterfinanzierung über die Stadt Köln ist nach entsprechenden rechtlichen Prüfungen beihilfen- und haushaltsrechtlich auch ohne Zinsaufschlag zulässig, sofern der beabsichtigte Öffentliche Dienstleistungsauftrag gem. VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Direktvergabe von Verkehrsleistungen an die KVB zuvor inkraftgesetzt wurde. Dieser befindet sich derzeit in Vorbereitung und wird dem Rat der Stadt Köln rechtzeitig vorher zur Beschlussfassung vorgelegt. Der Öffentliche Dienstleistungsauftrag berechtigt die Stadt Köln beihilfenrechtlichen zur Weiterreichung der Kommunalkreditkonditionen ohne Zinsaufschlag. Die Verwaltung stellt sicher, dass die Gesellschafterdarlehen nur dann ausgereicht werden, wenn sämtliche rechtlichen Voraussetzungen hierfür erfüllt sind.

Die wirtschaftlichen Wirkungen der Stadtbahnbeschaffung bewegen sich im Rahmen der aktuellen Mittelfristplanung von KVB und SWK, so dass bis zum Jahr 2022 die zwischen Stadt Köln und SWK vereinbarte Ausschüttung des SWK-Konzerns nicht beeinträchtigt wird. Bis zum Jahr 2025 wird die im

Rahmen der Direktvergabe von der KVB zugesagte Obergrenze für den Unternehmensverlust in Höhe von 90 Mio. € eingehalten. Die ab dem Jahr 2026 wirksam werdenden zusätzlichen Belastungen können zu einer Verringerung der Ausschüttung führen. Auch wenn es der KVB in den letzten Jahren gelungen ist, den Unternehmensverlust stets deutlich unter den Planwert zu bringen, können die Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, wie Stadtbahnbeschaffung, Umstellung auf E-Busse sowie die dauerhafte Ausweitung der Busleistungen und der damit zusammenhängende Bau eines neuen Betriebshofes Ost, zu ansteigenden Belastungen des jährlichen Ergebnisses der KVB auf bis zu 7 Mio. € im Jahr 2030 führen.

Eine Kernsanierung der Niederflurfahrzeuge der Serie K4000 als Alternative zur Beschaffung von Neufahrzeugen ist nicht möglich, da die Grundsubstanz der Wagenkästen einen Einsatz über die geplante Lebensdauer von 30 Jahren nicht zulässt. Ein Verzicht auf die Neubeschaffung hätte somit erhebliche Leistungseinschränkungen im schienengebundenen ÖPNV in Köln zur Folge.

Dringlichkeitsbegründung

Die Beschaffung von Stadtbahnfahrzeugen ist mit einem erheblichen zeitlichen Vorlauf verbunden, da die Fahrzeuge aufgrund der spezifischen Vorgaben des Bestellers entwickelt und produziert werden. Wie oben dargestellt, sieht der Zeitplan daher eine Veröffentlichung der Ausschreibung bereits im Juli 2018 vor. Die abschließende Entscheidung über die Beschaffung obliegt den Aufsichtsgremien von KVB und SWK, die am 28. bzw. 29. Juni 2018 hierzu beraten werden, so dass eine Beschlussfassung des Rates noch in der Sitzung 07. Juni 2018 erforderlich ist.

Eine frühere Einbringung der Vorlage war aufgrund der umfangreichen Vorarbeiten bei Verwaltung und KVB nicht möglich.