

Zweckverband
Verkehrsverbund Mittelsachsen
Der Verbandsvorsitzende

Beschlussvorlage ZVMS-18/24

für die 105. Sitzung der Verbandsversammlung am 20. September 2024

- öffentlich -

Gegenstand: **Nachtrag Verkehrsvertrag RE 6 Chemnitz – Leipzig**

Begründung: siehe Anlage 1

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung beschließt

1. den Abschluss des 1. Nachtrages zum Verkehrsvertrag für die Erbringung von SPNV-Leistungen auf der Linie RE 6 gemäß Anlage 2 und
2. die Erteilung der Vollmacht an den Verbandsvorsitzenden, vor den Abschluss des Nachtrages gemäß Anlage 2 den Text gegenüber der beschlossenen Fassung abzuändern, soweit dies zu keiner Verschiebung von Chancen und Risiken zu Lasten des ZVMS führt.



Sven Schulze

Anlagen

1. Nachtrag zum Verkehrsvertrag der Linie RE 6

1.1. Ausgangspunkt

Für den ab kleinem Fahrplanwechsel im Juni 2024 laufenden Verkehrsvertrag für die Linie RE 6 war der Einsatz der bei der ALSTOM GmbH bestellten elf BEMU-Fahrzeuge vorgesehen. Ende Februar 2024 kündigte die ALSTOM GmbH im Rahmen eines regelmäßigen projektbegleitenden Treffens die Verzögerung der Zulassung aller elf BEMU-Fahrzeuge an. Statt des bisher avancierten Zulassungstermines im Oktober 2024 plant ALSTOM GmbH zwischenzeitlich eine Erlangung der Zulassung Ende Mai 2025. Hierüber wurde zuletzt in der Aufsichtsratssitzung am 15. Mai 2024 (Info-09/24) berichtet.

Infolgedessen wurde im Rahmen und auf Basis des Verkehrsvertrages für die Linie RE 6 (gültig seit kleinem Fahrplanwechsel im Juni 2024) ein Ersatzkonzept durch den Betreiber TDRO erstellt, um trotz Lieferverzuges der BEMU-Fahrzeuge die Bedienung der Linie RE 6 sicherzustellen.

Der gegenständliche 1. Nachtrag (Anlage 2) regelt das Ersatzkonzept für den Zeitraum vom kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2024 bis zum großen Fahrplanwechsel im Dezember 2024.

1.2. Betriebskonzept und Nachtrag

Das Ersatzkonzept basiert auf den bisher auf der Linie RE 6 eingesetzten Zuggarnituren, bestehend aus einer Diesellokomotive mit fünf Reisezugwagen. Als Reservefahrzeuge stehen – wie im bisherigen Vertrag – zwei Nahverkehrstriebwagen der Bauart LINT zur Verfügung. Das Fahrplankonzept bleibt zum Bestand unverändert.

Dem Ersatzkonzept wurde seitens der zuständigen Aufgabenträger ZVMS und ZVNL zugestimmt. Unter der Prämisse der Sicherstellung der Verkehrsleistung waren in Anbetracht des Vorbereitungszeitraums insbesondere die Themen Fahrzeugverfügbarkeit, Ausbildung des Personals sowie Personalverfügbarkeit kritisch und maßgebend.

Im Rahmen des verkehrsvertraglich festgelegten Verfahrens für entsprechende Ersatzkonzepte steht dem EVU eine Anpassung der Vergütung unter Berücksichtigung von Mehr- und Minderkosten zu. Dies hat die TDRO in einem Nachtragsangebot entsprechend detailliert dargelegt und begründet. Die Beauftragung des Nachtragsangebots sowie erforderliche Anpassungen vertraglicher Themen auf die Ersatzfahrzeugflotte sollen im 1. Nachtrag zum Verkehrsvertrag (Anlage 2) festgehalten werden.

1.3. Finanzielle Auswirkungen

Durch den Einsatz der Ersatzfahrzeuge erhöhen sich die Kosten für die Erbringung der Verkehrsleistung auf der Linie RE 6 u. a. durch höhere fixe und variable Fahrzeugkosten sowie einen erhöhten Personalbedarf. Für den ZVMS bedeutet dies eine Erhöhung der Kosten von ca. 6 %.

1.4. Ausblick

Das gegenständliche Ersatzkonzept wird nur im Zeitraum vom kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2024 bis zum großen Fahrplanwechsel im Dezember 2024 gültig sein. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2024 werden – in Anbetracht des bevorstehenden Jahres der Kulturhauptstadt – hochwertigere Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Es handelt sich dabei um Doppelstockwagen mit Klimatisierung und Niederflureinstiegen. Auf dieser Basis ergibt sich ein geändertes Ersatzfahrzeugkonzept, welches zu einem weiteren Nachtragsangebot der TDRO führt. Sobald dieses final vorliegt, wird in der Folge ein weiterer Nachtrag zum Verkehrsvertrag erforderlich, der in der kommenden Verbandsversammlung des ZVMS zur Beschlussfassung gestellt werden soll.

2. Umleitungsverkehre auf der Linie RE 6 – Bauphase 2 des Schwellentausches

2.1. Ausgangspunkt

Im Jahr 2024 kündigte die DB InfraGO AG kurzfristig den notwendigen Tausch von 44 000 Schwellen im Abschnitt Chemnitz – Geithain an. Nachdem in der Bauphase 1 der Abschnitt Chemnitz – Burgstädt gesperrt war und es infolgedessen zu SEV auf diesem Abschnitt kam, ist in Bauphase 2 (5. August 2024 bis 13. Oktober 2024) der Abschnitt Burgstädt – Geithain von der Sperrung betroffen. In der Verbandsversammlung vom 14. Juni 2024 wurde zuletzt im Rahmen der Informationen der Geschäftsführung über die Sperrung informiert.

Um das zweimalige Umsteigen Zug/SEV zu vermeiden und die Qualität der SPNV-Leistung auf dieser wichtigen Relation zu verbessern, wurde in Abstimmung der zuständigen Aufgabenträger ZVMS und ZVNL mit dem Betreiber TDRO ein entsprechendes Betriebskonzept erarbeitet.

2.2. Betriebskonzept

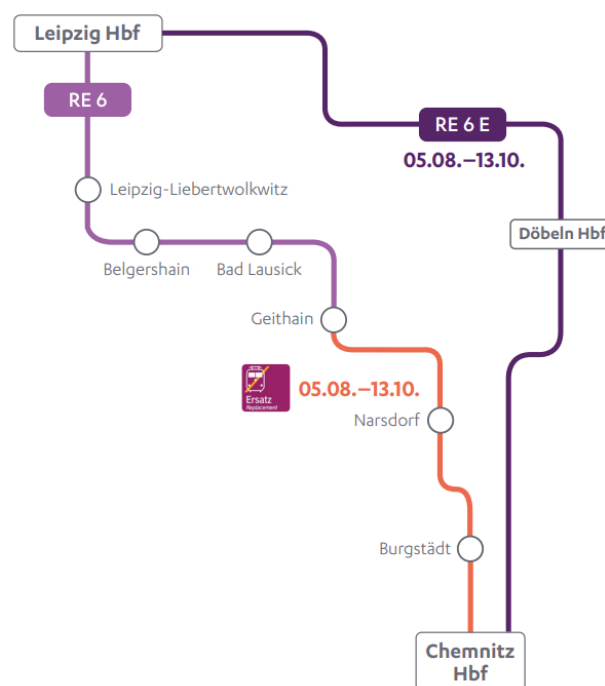
Das Betriebskonzept während der Streckensperrung besteht aus zwei Bestandteilen:

Umleitungsverkehr (RE 6 E):

Es wird ein Umleitungsverkehr mit sieben Zugpaaren je Tag im Zwei-Stunden-Takt zwischen Chemnitz und Leipzig mit Halt in Döbeln verkehren. Die Fahrzeit ist mit – je nach Fahrtrichtung – 1:30 h bzw. 1:56 h, was vergleichbar mit dem SEV über Geithain ist. Zum Einsatz kommen Fahrzeuge vom Typ Coradia Continental des Elektronetzes Mittelsachsen.

Stammstrecke RE 6:

Auf der Stammstrecke kommt es in Folge des erhöhten Personalbedarfs für die Umleitungsverkehre zur Erweiterung des SEV-Abschnittes auf den Bereich bis Chemnitz. Gleichzeitig wird damit jedoch das zweimalige Umsteigen Zug/Bus auf der Stammstrecke vermieden. Züge verkehren zwischen Leipzig und Geithain, SEV-Busse zwischen Geithain und Chemnitz jeweils im Stundentakt. Zum Einsatz gelangen die regulären Lok-Wagenzug-Garnituren.



2.3. Finanzielle Auswirkungen

Für den Umleitungsverkehr (RE 6 E) wurde eine separate Kalkulation erstellt, welche Mehr- und Minderkosten in dieser speziellen Situation berücksichtigt. Die Abwicklung des RE 6 E erfolgt über den bestehenden Verkehrsvertrag zum RE 6. Hierfür wird voraussichtlich ein 2. Nachtrag zum Verkehrsvertrag erforderlich.

Die Abwicklung des Bedienkonzeptes auf der Stammstrecke erfolgt regulär über den geschlossenen Verkehrsvertrag für die Linie RE 6.

3. Kosten

Die finanziellen Auswirkungen des 1. Nachtrages zum Verkehrsvertrag und der Umleitungsverkehre wurden gesamthaft auf Finanzierbarkeit geprüft. Basis zur Bewertung der Finanzierbarkeit bildet der Haushaltsplan des ZVMS.

4. Begründung zu den Beschlusspunkten

Nach § 10 Abs. 2 lit. I) der Verbandssatzung des ZVMS, obliegt die Beschlussfassung über die Änderungen oder Ergänzungen von Verkehrsverträgen der Verbandsversammlung.

Anlage 2 bis Anlage 4

Anlage 2 – 1. Nachtrag zum „Verkehrsvertrag für die Erbringung von SPVN-Leistungen auf der Linie RE 6 zwischen Chemnitz und Leipzig“

Anlage 3 – Anlage 1 zum 1. Nachtrag zum Verkehrsvertrag RE 6 zwischen Chemnitz - Leipzig

Anlage 4 – Anlage 2 zum 1. Nachtrag zum Verkehrsvertrag RE 6 zwischen Chemnitz - Leipzig

Von einer Veröffentlichung wurde gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.