

Zweckverband
Verkehrsverbund Mittelsachsen
Der Verbandsvorsitzende

Beschlussvorlage ZVMS-31/24

für die 106. Sitzung der Verbandsversammlung am 29. November 2024

- öffentlich -

Gegenstand: **2. Nachtrag Verkehrsvertrag RE 6 Chemnitz – Leipzig**

Begründung: siehe Anlage 1

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung beschließt

1. den Abschluss des 2. Nachtrages zum Verkehrsvertrag für die Erbringung von SPNV-Leistungen auf der Linie RE 6 gemäß Anlage 2 und
2. dem Verbandsvorsitzenden Vollmacht zu erteilen, vor Abschluss des 2. 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. 2. 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 avisierten Zulassungstermines im Oktober 2024 plante die ALSTOM GmbH zwischenzeitlich eine Erlangung der Zulassung Ende Mai 2025. Hierüber wurde zuletzt in der Verbandsversammlung am 14. Juni 2024 (Info-09/24) berichtet. Im September 2024 informierte die ALSTOM GmbH erneut über eine zusätzliche Verzögerung der Auslieferung der elf BEMU-Fahrzeuge. Hierzu wird auf Punkt 2 verwiesen.

Infolgedessen wurde bereits für den Zeitraum vom Fahrplanwechsel im Juni 2024 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 durch den Betreiber TDRO ein Ersatzkonzept für die SPNV-Linie erstellt, wobei die Bestandsfahrzeuge des Betreibers TDRO zum Einsatz gelangen. Dieses Ersatzkonzept wird im 1. Nachtrag zum Verkehrsvertrag geregelt, vgl. dazu die Beschlussfassung in der Verbandsversammlung vom 20. September 2024 (ZVMS-18/24).

Mit Blick auf das Jahr der Kulturhauptstadt Chemnitz 2025 forderte die VMS GmbH und der ZVMS ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 ein höherwertiges Ersatzkonzept. Im Kern sollen wesentliche Qualitätsmerkmale der zukünftigen BEMU-Fahrzeuge auch durch die eingesetzten Ersatzfahrzeuge eingehalten werden. Dies betrifft insbesondere die zeitgemäße Erscheinung der Fahrzeuge, den barrierearmen Ein- und Ausstieg sowie eine Klimatisierung des Fahrgastinnenraums.

Auf Basis des Verkehrsvertrages für die Linie RE 6 (gültig seit kleinem Fahrplanwechsel im Juni 2024) wurde durch die TDRO in Zusammenarbeit mit der ALSTOM GmbH, dem ZVMS und der VMS GmbH ein weiteres Ersatzkonzept für den Zeitraum ab Fahrplanwechsel im Dezember 2024 erstellt, um trotz Lieferverzugs der BEMU-Fahrzeuge im Jahr der Kulturhauptstadt 2025 die Bedienung der Linie RE 6 mit adäquaten Fahrzeugen sicherzustellen zu können.

Der gegenständliche 2. Nachtrag regelt dieses Ersatzkonzept für den Zeitraum vom Fahrplanwechsel im Dezember 2024 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025.

1.2. Betriebskonzept

Nach derzeitigem Kenntnisstand sollen ab Fahrplanwechsel im Dezember 2024 für den Betrieb auf der SPNV-Linie RE 6 geeignete Ersatzfahrzeuge in folgenden Zugverbänden zum Einsatz gelangen:

- 4 x Lok-Wagenzugarnituren, jeweils bestehend aus:
 - 1 x Diesellok (ER 20)
 - 2 x Doppelstock-Mittelwagen
 - 1 x Doppelstock-Steuerwagen
- 1 x Triebzugverband (bis vsl. Februar/März 2025), bestehend aus:
 - 3 x Dieseltriebwagen (LINT 41) der TDRO
- 1 x Triebzugverband (ab vsl. Februar/März 2025), bestehend aus:
 - 3 x Dieseltriebwagen (LINT 41) der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB)

Aus diesen Fahrzeugen ergeben sich zu jedem Zeitpunkt fünf Zugverbände. Die drei im täglichen Betrieb benötigten Regelumläufe sollen hauptsächlich durch die Lok-Wagenzugarnituren abgedeckt werden, die Triebzugverbände sind vorwiegend als Reserve geplant. Jeder Zugverband verfügt über mindestens 300 Sitzplätze.

Zu den Ersatzfahrzeugen im Einzelnen:

Doppelstockwagen:



Einstiegshöhe: 600-mm-Einstiegshöhe
Steuerwagen zusätzlich mit behindertengerechtem WC/Klapprampe
Klimatisierung: Klimaanlage in den Wagen vorhanden
Kapazität: Mittelwagen: 123 bzw. 125 Sitzplätze der 2. Klasse
Steuerwagen: 23 Sitzplätze der 1. Klasse + 73 Sitzplätze der 2. Klasse
Sonstiges: Mehrzweckbereich im Steuerwagen vorhanden

LINT 41 – TDRO:

Einstiegshöhe: 600-mm-Einstiegshöhe
Klimatisierung: Klimaanlage vorhanden
Kapazität: ca. 128 Sitzplätze je Triebwagen
Sonstiges: Mehrzweckbereich vorhanden



LINT 41 – HLB

Einstiegshöhe: 600-mm-Einstiegshöhe
Klimatisierung: Klimaanlage vorhanden
Kapazität: 102 - 130 Sitzplätze je Triebwagen
Sonstiges: Mehrzweckbereich vorhanden



1.3. Wesentliche Inhalte des Nachtrages

Zur Absicherung der Verkehrsleistung übernimmt die ALSTOM GmbH die unentgeltliche Stellung und Instandhaltung der Doppelstockwagen sowie der LINT 41 (HLB) an den Betreiber TDRO gemäß einem Überlassungsvertrag zwischen ALSTOM GmbH und TDRO. Der Überlassungsvertrag befindet sich derzeit in Abstimmung. Aus dem Einsatz der Ersatzfahrzeuge sowie der Fahrzeugüberlassung durch die ALSTOM GmbH ergeben sich wesentliche Eckpunkte, die im 2. Nachtrag berücksichtigt werden:

- grundsätzlich Einsatz der Ersatzfahrzeuge, ein Einsatz von BEMU-Fahrzeugen ist nach Übergabe der BEMU-Fahrzeuge an den Betreiber TDRO jederzeit möglich
- Nachtragskalkulation durch TDRO auf Basis des BEMU-Kalkulationsschemas unter der Annahme des ganzjährigen Einsatzes der Ersatzfahrzeuge
- eine Spitzabrechnung tatsächlicher Mehr- und Minderkosten auf Basis der tatsächlich erbrachten Verkehrsleistungen mit BEMU-Fahrzeugen erfolgt nach dem Laufzeitende des 2. Nachtrages
- Wertsicherung wird angepasst (z. B. Verwendung von Diesel statt Bahnstrom)
- Einführung einer Grundvergütung für den Betreiber TDRO im Falle von Nichtleistungen aufgrund nachweislicher Nichtverfügbarkeit der von der ALSTOM GmbH überlassenen Ersatzfahrzeuge

Weitere Details sind dem als Anlage 2 beiliegenden Entwurf des 2. Nachtrages zu entnehmen. Derzeit laufen hierzu zwischen den Beteiligten (ZVMS, ZVNL und TDRO) finale Verhandlungen, sodass als Anlage 2 der aktuelle Abstimmungs- und Arbeitsstand des 2. Nachtrages beiliegt.

1.4. Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen können zum Zeitpunkt der Erstellung der Vorlage noch nicht abschließend bewertet werden. Die TDRO hat zum 30. September 2024 ein indikatives Angebot für den Zeitraum des 2. Nachtrages vorgelegt..

Folgende Positionen wirken sich dabei erhöhend bzw. mindernd auf den Zuschusssatz pro Zugkilometer der SPNV-Leistung auf der Linie RE 6 aus:

- + Teilentfall von Fahrzeugmieten
- + Teilentfall von Instandhaltungskosten
- ➔ Stellung der Doppelstockwagen/LINT 41 HLB durch ALSTOM GmbH

- Zusatzkosten durch Ausbildung und Integration der Ersatzfahrzeuge bei TDRO
- Zusatzkosten durch zusätzliche/längere Überführungen zu Werkstattaufenthalten
- Zusatzkosten durch erhöhte Kosten der Inbetriebnahmevorbereitung
- Zusatzkosten durch Nutzung von Diesel anstatt von Bahnstrom

1.5. Ausblick

Das Ersatzkonzept des gegenständlichen 2. Nachtrages ist mit einer Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 angesetzt und soll durch das EVU für das Fahrplanjahr 2025 vorgehalten werden. Sollten in diesem Zeitraum BEMU-Fahrzeuge an die VMS GmbH geliefert und an den Betreiber TDRO übergeben werden, soll der Betreiber ein entsprechendes Einschleusungskonzept erstellen sowie mit dem ZVMS bzw. ZVNL abstimmen und die schrittweise Aufnahme des Betriebes mit BEMU-Fahrzeugen umsetzen.

1.6. Begründung zu den Beschlusspunkten

Nach § 10 Abs. 2 Nr. 1 der Verbandssatzung des ZVMS, obliegt die Beschlussfassung über die Änderungen oder Ergänzungen von Verkehrsverträgen der Verbandsversammlung.

2. Lieferverzug und aktueller Sachstand Fahrzeuglieferung BEMU-Fahrzeuge

2.1. Weiterer Lieferverzug

Im September 2024 kündigte die ALSTOM GmbH der VMS GmbH den weiteren Verzug der Lieferung aller elf BEMU-Fahrzeuge an. Statt bisher für Ende Mai 2025 vorgesehen ist nun eine Auslieferung der Fahrzeuge für Ende August 2025 geplant.

Ursächlich hierfür ist ein Verzug in der Validierungsphase. In dieser Phase wird im Rahmen der bevorstehenden Zulassung eine größere Anzahl an Tests mit den Fahrzeugen durchgeführt.

2.2. Betriebliche Auswirkungen der weiteren Lieferverzögerung

Betrieblich gibt es vorerst keine Auswirkungen, da das unter Punkt 1 genannte Ersatzkonzept bereits für das gesamte Fahrplanjahr 2025 geplant und ausgelegt wird.

2.3. BEMU-Finanzierung

Wie zuletzt in der Verbandsversammlung berichtet (vgl. Info-10/24), konnte in KW 40 eine Nachtragsvereinbarung mit dem Bankenkonsortium abgeschlossen werden. Mit dem

Wirksamkeitstag der Vereinbarung (7. Oktober 2024) wurden zum einen Bedingungen der Banken erfüllt und zum anderen die Bedingung für Erfüllungszeitpunkte terminiert. Somit wurde die Verlängerung des Back-Stop-Dates auf den 31. März 2026 geregelt und fällige Zahlungen (z. B. Zinszahlungen) können fortan aus den Pönalen bedient werden.

Für die Auswirkungen auf die BEMU-Finanzierung infolge ggf. weiterer Lieferverzögerungen erfolgte eine Worst-Case Betrachtung, die Berücksichtigung in einer beabsichtigten Prolongation eines Kreditrahmens bei der VMS GmbH finden wird (Verlängerung Projektfinanzierung ZVMS 39/24).

Anlage 2

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

Von einer Veröffentlichung wurde gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.