



Betreff:

öffentlich

Finanzierungsvertrag zur Beschaffung von Niederflurstraßenbahnen

Einreicher: Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur	Erstellungsdatum	15.10.2020
	Eingang 502:	16.10.2020

Beratungsfolge:	Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung		
Gremium		
04.11.2020		
Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Zur Umsetzung des Beschlusses Nahverkehrsplan 2019 für die LH Potsdam (DS 20/SVV/0222), der den Ersatz der nicht barrierefreien Straßenbahnzüge vom Typ Tatra KT4D bis zum Jahr 2025 vorsieht, wird die Finanzierungsvereinbarung zur Beschaffung von Niederflurstraßenbahnen zwischen der LH Potsdam und der ViP abgeschlossen.

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

- Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf
- zur Information

Finanzielle Auswirkungen?

Nein

Ja

Das **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als Pflichtanlage **beizufügen**

Fazit Finanzielle Auswirkungen:

Die Kosten für die Neubeschaffung der 10 Niederflurstraßenbahnen werden auf Basis einer durchgeführten Markterkundung auf 41,0 Mio. € geschätzt.

Bei allen Kostendarstellungen, die die Finanzierungsvereinbarung betreffen, handelt es sich um brutto Angaben.

Mangels ausreichender Eigenmittel der ViP soll die Beschaffung der Niederflurstraßenbahnen über Zuschüsse der LH Potsdam und einen Kredit finanziert werden.

Zum Zeitpunkt der Bestellung, voraussichtlich im Dezember 2022, ist eine Anzahlung von 30 % der Anschaffungskosten fällig. Diese erste Rate in Höhe von voraussichtlich 12,3 Mio. € soll aus einem Zuschuss der LH Potsdam in Höhe von 12,3 Mio. € finanziert werden.

Der Zuschuss der LH Potsdam in Höhe von 12,3 Mio. € steht durch Sonderzuweisungen des Landes Brandenburg sowie gebildete Haushaltsreste seitens der LH Potsdam zur Verfügung. Alle weiteren Kosten müssen von der ViP bis 2033 durch die Aufnahme eines Kredites fremdfinanziert werden. Eine Sicherungsübereignung der Trams ist für die Sicherung des Kredites ausreichend und eine Bürgschaft der LH Potsdam nach jetziger Einschätzung nicht notwendig.

Die ViP wird die Anzahlung bei Bestellung (12,3 Mio. €) über den Zuschuss der LH Potsdam in Höhe von 12,3 Mio. € absichern. Die Anzahlung bei Rohbauabnahme der 10 Trams im Jahr 2023 (12,3 Mio. €), die Anzahlung bei Inbetriebnahme im Jahr 2024 (12,3 Mio. €) sowie die Restzahlung nach der üblichen Klärung von eventuellen Regress Ansprüchen (4,1 Mio. € Sicherheits-Einbehalt) soll über einen langfristigen Kredit in Höhe von 28,7 Mio. € abgesichert werden, der im Jahr 2023 aufgenommen werden soll. Die Höhe der Zinsen für diesen Kredit wird auf insgesamt 1,435 Mio. € geschätzt. Die zu tilgende Summe dieses Kredites beträgt somit 30.135.000 €.

Zur Tilgung des Kredites ab dem Jahr 2024 sollen einerseits die im Haushalt der LH Potsdam ab dem Jahr 2024 nicht weiter benötigten Mittel der Landeszuweisungen für die Fahrzeugbeschaffung Variobahn (Investitionsnummer 0711003110102; 2,5 Mio. € jährlich) und andererseits die Mittel für Investitionszuschüsse an die ViP (Investitionsnummer 11000003; insgesamt verfügbar 1,83 Mio. € jährlich, davon 0,5135 Mio. € für die Ersatzbeschaffung der 10 Tatra Straßenbahnzüge und 1,3165 Mio. € für weitere optionale Straßenbahnbeschaffung über deren Beschaffung zu einem späteren Zeitpunkt separat entschieden wird) gebündelt verwendet werden. Im Ergebnis werden somit von den hierbei verwendeten Landeszuweisungen gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg ab 2024 jährlich ein fester Investitionszuschuss in Höhe von 3,0135 Mio. € für die Ersatzbeschaffung der Straßenbahn verwendet werden.

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Geschäftsbereich 5

Begründung:

Gemäß dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist bis zum 1. Januar 2022 für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit umzusetzen. Da diese Umsetzung im vorgegebenen Zeitraum nicht flächendeckend leistbar ist, gibt das PBefG vor, dass mit dem jeweiligen Nahverkehrsplan „Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen“ werden.

Folglich konkretisiert der Nahverkehrsplan 2019 für die LH Potsdam (DS 20/SVV/0222) die Umsetzung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit mit entsprechenden Handlungsfeldern und Prioritäten. Daraus resultierend soll unter anderem eine Ersatzbeschaffung der noch im Bestand der ViP befindlichen nicht barrierefreien Straßenbahnzügen vom Typ Tatra KT4D bis zum Jahr 2025 erfolgen. Dieser Ersatz wird durch die Neubeschaffung von 10 Niederflurstraßenbahnen umgesetzt.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag zwischen der LH Potsdam und der ViP (DS 17/SVV/0851) sieht für diesen Fall der Fortschreibung des betrauten Verkehrsangebotes mit zusätzlichen Investitionen bei der ViP eine Regelung zur Finanzierung dieser Investition vor.

Damit die Ausschreibung dieser 10 Niederflurstraßenbahnen gestartet werden kann, ist demzufolge zuvor die Finanzierung der Ersatzbeschaffung sicherzustellen. Dazu soll eine Finanzierungsvereinbarung zur Beschaffung von Niederflurstraßenbahnen zwischen der LH Potsdam und der ViP abgeschlossen werden. Sie stellt im Weiteren die Finanzierung für den Ersatz von 10 Tatra Straßenbahnzügen durch barrierefreie Niederflurstraßenbahnen über Zuschüsse der LH Potsdam sicher.

Die Ersatzbeschaffung ist aber auch aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll und notwendig, da bei [Straßenbahnen](#) die [Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen](#) (BOStrab) gilt, die eine Untersuchung der Fahrzeuge nach einer Laufleistung von maximal 500.000 km (bzw. spätestens acht Jahren) vorschreibt.

Im Jahr 2024 wird diese Hauptuntersuchung für 10 derzeit im Linienverkehr der ViP verkehrende nicht barrierefreie Altbau-Straßenbahnzugverbände des Typs Tatra KT4D fällig.

Praktisch bedeutet dies, es wird ein neutrales Materialermüdungsgutachten vorgeschrieben, welches mit einer erwarteten Wahrscheinlichkeit von aktuell etwa 50% zu einer Stilllegung aller im Einsatz befindlichen Tatra Straßenbahnzüge zum Ende des Jahres 2024 führen wird.

Eine notwendige Instandsetzung der dann 37 Jahre alten Bahnen im Jahr 2024 würde laut Grobkostenschätzung der ViP Kosten von geschätzt ca. 11 Mio. € verursachen und die Nutzungsdauer der Züge um weitere 8 Jahre verlängern. Die Herstellung der Niederflurigkeit und eine Klimatisierung der Fahrzeuge ist bei dieser Kalkulation nicht berücksichtigt.

Danach könnten Sie aufgrund fehlender Märkte für ausgemusterte Altfahrzeuge 2032 weiter nur zum symbolischen Preis von 1 € verkauft werden. Die 11 Mio. € wären somit im Zeitraum 2024 bis 2032 vollständig verbraucht. Die Kosten pro Jahr würden sich bei einer Instandsetzung der Bahnen auf **1,38 Mio. € pro Jahr** belaufen.

Alternative Neubeschaffung

Die alternative **Investition in eine Ersatzbeschaffung** von 10 neuen Straßenbahnfahrzeugen beträgt ca. 41 Mio. €. Diese ist auf die technische Nutzungsdauer von 32 Jahren gleichmäßig anzurechnen, so dass die jährlichen Kosten **1,28 Mio. €** betragen. Als weiterer Kostenvorteil sind signifikant niedrigere Reparaturkosten zu erwarten.

Die Neubeschaffung ist damit wirtschaftlich günstiger und bezüglich der Fahrzeugverfügbarkeit sowie bezüglich der unkalkulierbaren Wartungskosten für Altfahrzeuge wesentlich wirtschaftlicher als eine Instandhaltungsmaßnahme.

Anlage

- Darstellung finanzielle Auswirkungen
- Finanzierungsvertrag zur Anschaffung von Niederflurstraßenbahnen