spectrum

nachrichten. hintergründe. impulse.

Ausgabe 2 | 2012

Seite 3 | Titelthema:
muTiger-Stiftung fördert Zivilcourage und sozialen Mut

Seite 7 | Im Verbund:
Mobilitätsgarantie noch kundenfreundlicher

Seite 17 | Im Forum:
Stadtbahnen: Bund und Länder sind gefragt

Neue Wege der Fahrzeugfinanzierung im SPNV

Rund 310 Millionen Menschen sind jährlich im Schienenpersonennahverkehr von Nordrhein-Westfalen unterwegs – Tendenz steigend. Das enorme Bedürfnis nach Mobilität im einwohnerstärksten Bundesland führt zu einem von Jahr zu Jahr wachsenden Verkehrsaufkommen auf der Schiene. Insbesondere der Rhein-Ruhr-Korridor wird stark beansprucht. Um die Leistungsfähigkeit auf der Strecke zwischen Dortmund und Köln zu stärken, initiierten das Land NRW und das Bundesverkehrsministerium bereits im Jahre 2006 den Rhein-Ruhr Express (RRX), ein Premiumprodukt zwischen Regionalexpress und ICE. Im Zuge des Projektes sollen die Infrastruktur in der Region ausgebaut und das Betriebs- und Fahrzeugkonzept optimiert werden. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr stellt bereits heute in den anstehenden SPNV-Wettbewerbsverfahren die Weichen für eine erfolgreiche Realisierung des RRX und macht Vorgaben für qualitativ hochwertige Fahrzeuge, die einem einheitlichen Standard entsprechen. Im Rahmen eines eigens entwickelten Finanzierungsmodells wollen die Aufgabenträger die Beschaffung der Züge vom Betrieb der zukünftigen RRX-Linien entkoppeln, um trotz der enormen Fahrzeuginvestitionen einen funktionierenden Wettbewerb zu ermöglichen.

››

IM VERBUND

Der RRX soll zukünftig den Rhein-Ruhr-Korridor entlasten.

Um den RRX zu realisieren, soll die Netzinfrastruktur so ausgebaut werden, dass eine reibungslose verkehrliche Abwicklung entlang der Strecke zwischen Fernverkehr und Nahverkehr möglich wird. Geplant sind sogenannte Systemtrassen, die einen Betrieb nach dem Fließbandprinzip ermöglichen, das heißt in gleicher Geschwindigkeit. Nach Fertigstellung der infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen ist beim RRX-Linienkonzept ein 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Köln vorgesehen. Dadurch erhöhen sich die Anforderungen an das Wagenmaterial. Einerseits sollen die Fahrzeuge leistungsstark und qualitativ hochwertig ausgestattet sein, um dem Premiumanspruch des RRX gerecht zu werden. Andererseits müssen sie aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage deutlich größere Kapazitäten als die heute verkehrenden Züge aufweisen und einheitlich konzipiert sein, damit es möglich wird, die Züge zwischen den verschiedenen Linien und Netzen zu tauschen.

Trennung von Fahrzeugbeschaffung und Betrieb

In einem ersten Schritt zur Umsetzung des RRX-Konzeptes sollen die Premiumfahrzeuge im Rahmen der anstehenden Neuvergaben der Regionalexpress-Linie RE 1, RE 5, RE 6 und RE 11 angeschafft und den Fahrgästen erste Fahrzeuge bereits ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 zur Verfügung gestellt werden. Um den einheitlichen Fahrzeugpark beschaffen zu können, ist ein neues Ausschreibungskonzept nötig. Denn mit den bislang entwickelten Finanzierungsmodellen ist das enorme Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 600 Millionen Euro für die etwa 60 bis 75 benötigten vierteiligen Doppelstockfahrzeuge nicht zu stemmen. Ziel ist es deshalb, die Anschaffung der Fahrzeuge vollständig vom Betrieb der Linien zu entkoppeln und die Hersteller nicht nur bei der Produktion, sondern auch bei der Instandhaltung der RRX-Züge mit einzubeziehen. Das neu entwickelte RRX-Finanzierungsmodell sieht vor, dass den Aufgabenträgern die benötigten Fahrzeuge in einer festgelegten Zahl und Qualität zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus gewährleistet der Hersteller über den ganzen Lebenszyklus die Instandhaltung und wird damit bereits aus Eigeninteresse hohen Wert auf die Qualität der Konstruktion legen.

Ausgestaltung durch Aufgabenträger

Das Modell ist in mehreren Varianten denkbar. In einer ersten Variante beschaffen die beteiligten Zweckverbände aus NRW und Rheinland-Pfalz die Züge im Rahmen eines Fahrzeuglieferungsvertrages direkt vom Hersteller und werden deren Eigentümer. Der Hersteller übernimmt des Weiteren die Wartung, Reinigung, Reparatur und Instandhaltung der Züge, das heißt er garantiert, dass die Fahrzeuge dauerhaft in ausreichender Anzahl verfügbar sind. Um die Fahrzeuge zu finanzieren, nehmen die Zweckverbände ein zinsgünstiges Darlehen mit ››

DIE VORTEILE IM ÜBERBLICK

Das RRX-Finanzierungsmodell bietet zahlreiche Vorteile.
Es dient …

- einer nachhaltigen Qualität des gesamten Fuhrparks,
- der Produktion und Instandhaltung der Fahrzeuge zu den geringsten Gesamtkosten, das heißt Lebenszykluskosten,
- der Beschaffung identischer, durchtauschbarer Fahrzeuge für das gesamte RRX-Netz,
- dem kostengünstigen Einsatz von Ersatzteilen und Sonderwerkzeugen in einheitlichen Werkstätten,
- der optimalen Qualität für Fahrgäste im SPNV,
- dem Wettbewerb der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der somit nicht mehr durch Finanzierungsprobleme im Bereich der Fahrzeuge behindert wird,
- der Aufgabenverteilung nach „Talenten“ (alle Beteiligten übernehmen die Aufgaben, die sie am besten beherrschen) und
- der Nutzung historisch günstiger Finanzierungskonditionen.

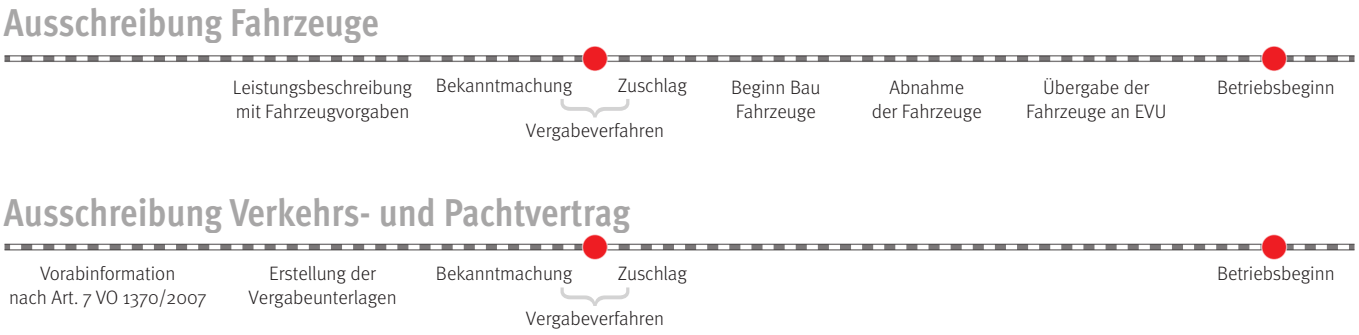
Die RRX-Fahrzeuge sollen einheitlich gestaltet sein und höchsten Anforderungen an Qualität und Leistungsfähigkeit entsprechen.

kommunalen Kreditkonditionen auf – diese lassen sich derzeit zu historisch günstigen Konditionen verwirklichen.

Variante 2 sieht vor, dass nicht die Zweckverbände, sondern eine Projektgesellschaft Eigentümer der Fahrzeuge wird und die Fahrzeuge verpachtet. In diesem Fall kümmert sich die Projektgesellschaft um die Wartung, Reinigung, Reparaturen und Instandhaltung des Wagenmaterials. Zinsgünstige Finanzierungskonditionen könnten über eine Kapitaldienstgarantie erreicht werden, die die Zweckverbände der finanzierenden Bank der Projektgesellschaft einräumen. Auch in diesem Fall garantiert der Hersteller oder die Projektgesellschaft, dass die Fahrzeuge jederzeit verfügbar sind.

Unabhängig vom gewählten Modell schreiben die Aufgabenträger parallel einen Verkehrsvertrag über die Betriebsleistungen einer Linie oder eines Netzes sowie einen Pachtvertrag über die beschafften Fahrzeuge aus, die mit dem obsiegenden Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossen werden. Auftraggeber dieser Ausschreibung sind die Aufgabenträger, also VRR, NVR oder NWL, sowie weitere Aufgabenträger anderer Bundesländer. Durch die Loslösung von den Investitionskosten der Fahrzeugbeschaffung wird so langfristig ein funktionierender Wettbewerb unter den EVU gesichert: mit allen bekannten Vorteilen für Aufgabenträger und Fahrgäste.

Erste Anwendung des Modells bei anstehenden Vergabeverfahren

Derzeit entwickeln die Aufgabenträger eine Variante des RRX-Finanzierungsmodells bis zur Vergabereife. Bereits Ende dieses Jahres soll das Modell erstmals bei einer Ausschreibung zum Tragen kommen. Die Züge der Netze RE 1/RE 11 und RE 5/RE 6 sollen über eine komfortable Innenausstattung mit großzügigen Sitzabständen verfügen, die auch behindertengerechte Einrichtungen einschließt. Die Sitzplatzkapazität soll – auf besonderen Wunsch des Landes Nordrhein-Westfalen – im Regelfall bei 800 Sitzplätzen je Fahrzeug liegen. Dies wird durch Doppelstocktriebfahrzeuge erreicht, die sich durch ein hohes Beschleunigungsvermögen auszeichnen. Die Züge sollen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichen. Um mobilitätseingeschränkten Personen eine problemlose Nutzung der Fahrzeuge zu ermöglichen, wird an allen Türen ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg bei einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern möglich sein. Erste Züge nach RRX-Standard nehmen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 ihren Betrieb auf den ausgeschriebenen Linien auf. Die Fahrgäste im VRR erhalten so einen Vorgeschmack auf die künftige Leistungsfähigkeit und die konkurrenzlose Qualität des Schienenpersonennahverkehrs. Nur durch die Umsetzung des beschriebenen Finanzierungsmodells und die Nutzung seiner Vorteile rückt so eine erste Stufe der Realisierung des RRX-Konzeptes in greifbare Nähe. ■

Ein möglicher Verfahrensablauf stellt sich wie folgt vor: