

# spectrum

nachrichten. hintergründe. impulse.

Ausgabe 3 | 2012



Seite 3 | Titelthema:  
**Öffentlicher Nahverkehr im VRR:  
Weichen gestellt!?**

Seite 9 | Im Verbund:  
**Fahrgastverband PRO BAHN und VRR  
prüfen ÖPNV-Angebot**

Seite 13 | Im Forum:  
**RRX-Finanzierungsmodell: VRR begrüßt  
Rechtsverordnung des Landes mit  
entsprechenden Fahrzeuganforderungen**



## RRX-Finanzierungsmodell: VRR begrüßt Rechtsverordnung des Landes mit entsprechenden Fahrzeuganforderungen

Millionen Fahrgäste sind täglich auf den Schienen in Nordrhein-Westfalen unterwegs. Sie nutzen den SPNV für ihre Wege zu Arbeit, Ausbildung, Schule oder in der Freizeit. Insbesondere die verkehrliche Hauptachse, der sogenannte Rhein-Ruhr-Korridor, ist stark belastet. Seit Jahrzehnten arbeiten die Nahverkehrsakteure in NRW an Lösungen, wie man dem stetig steigenden Fahrgastaufkommen Rechnung tragen kann. Mit dem Rhein-Ruhr-Express (RRX) – einem Nahverkehrs-Premiumprodukt zwischen Regional-Express und ICE – initiierten das Land NRW und das Bundesverkehrsministerium bereits im Jahr 2006 ein bedeutendes Verkehrsprojekt, um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur auf der Strecke zwischen Dortmund und Köln zu stärken. Eine der Voraussetzungen für die Realisierung des RRX ist die Beschaffung einheitlicher, qualitativ hochwertiger Fahrzeuge. Denn nur mit Zügen, die einem definierten Standard entsprechen und hohen Anforderungen an Komfort und Leistung Genüge leisten, können die ehrgeizigen Ziele des RRX tatsächlich umgesetzt werden. Mit einem eigens entwickelten Finanzierungsmodell wollen das Land NRW und die Aufgabenträger die Beschaffung des Wagenmaterials vom Betrieb der zukünftigen RRX-Linien entkoppeln, um trotz des immensen Investitionsvolumens für die RRX-Fahrzeuge einen funktionierenden SPNV-Wettbewerb zu ermöglichen. Ob dies wie geplant realisiert werden kann, hängt von der Bereitschaft des Landes NRW und aller SPNV-Aufgabenträger ab, gemeinsam an einem Strang zu ziehen und den RRX tatsächlich auf den Weg zu bringen. »



Mit dem RRX wird der Nahverkehr in ganz NRW gestärkt.

Ziel des RRX ist es, die Netzinfrastruktur so auszubauen, dass im Rahmen eines definierten Betriebskonzeptes die dringend benötigten Mehrverkehre auf die Schiene gebracht werden können. Wie wichtig eine Stärkung des Rhein-Ruhr-Korridors ist, zeigt ein beispielhafter Blick auf die Fahrgastzahlen. Waren 1999 noch durchschnittlich 27.000 Fahrgäste täglich zwischen Duisburg und Düsseldorf unterwegs, stieg die Zahl der Fahrgäste im Jahr 2008 auf etwa 43.000 – Tendenz weiter steigend. Auf Basis einer Prognose des Bundes und Landes zum RRX-Projekt werden um das Jahr 2025 im gleichen Streckenabschnitt rund 57.000 Kunden die Züge des Öffentlichen Nahverkehrs nutzen. Um das wachsende Mobilitätsbedürfnis bedienen zu können, ist nach Fertigstellung der infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen beim RRX-Linien-Konzept ein 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Köln vorgesehen. Mit der angestrebten Taktverdichtung erhöhen sich die Anforderungen an das Wagenmaterial. Die Züge sollen sich durch eine optimierte Fahrdynamik hinsichtlich Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit auszeichnen und deutlich besser ausgestattet sein, um dem Premiumanspruch des RRX gerecht zu werden. Zudem müssen die Fahrzeuge aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage deutlich größere Kapazitäten vorhalten, als dies heute auf den RE-Linien der Fall ist. Die heutigen Regionalexpress-Linien RE 1, RE 5, RE 6 und RE 11 werden in den RRX-Linien aufgehen, wobei es betriebliche Veränderungen bei den Laufwegen der Linien und auch bezüglich der Anzahl der Fahrzeuge gegenüber dem Status heute geben wird. Dies ist

auch mit ein Grund, warum ein einheitlicher Fahrzeugtyp eingesetzt werden muss: Nur so wird es möglich sein, Züge und Zugteile zwischen den verschiedenen Linien und Netzen zu tauschen.

### RRX-Finanzierungsmodell ermöglicht Wettbewerb auch für kleinere und mittlere Unternehmen

Die Verkehrsverträge der RE-Linien mit Bezug zum RRX laufen ab Ende 2016 aus. Daher ist es nötig, das benötigte RRX-Wagenmaterial bereits in den nun anstehenden Wettbewerbsverfahren zur Neuvergabe der Linien zu berücksichtigen. Nur so kann eine Umstellung auf das RRX-Konzept tatsächlich erfolgen. 60 bis maximal 75 vierteilige Doppelstockfahrzeuge mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von mindestens 600 Millionen Euro sind nötig – Größenordnungen, die für private Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem regulären Vergabeverfahren nicht zu stemmen wären. In früheren Tagen wären die Aufgabenträger in einer solchen Situation zur Direktvergabe an ein großes EVU gezwungen gewesen. Diese Zeiten haben sich glücklicherweise gewandelt. Heute unternimmt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gemeinsam mit dem Land NRW und den benachbarten NRW-Aufgabenträgern alle denkbaren Anstrengungen, um trotz des enormen Investitionsvolumens einen funktionierenden Wettbewerb aufrechtzuerhalten. Dies ist von der Landesregierung sogar im Koalitionsvertrag niedergelegt, was deutlich macht, welchen Stellenwert der SPNV-Wettbewerb heute hat. Konkret heißt es dort: „[Die Landesregierung wird] darauf achten, dass die Ausschrei-

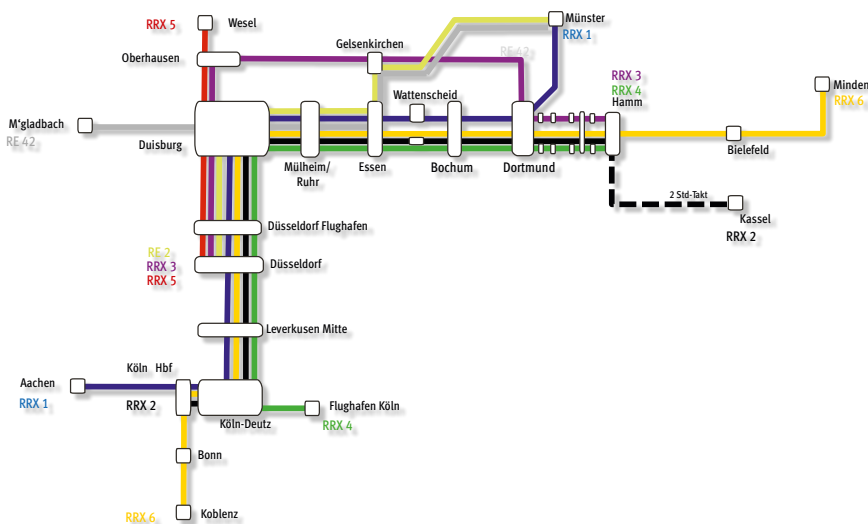
bungen verbundraumübergreifender Linien insbesondere in Vorbereitung auf den RRX wirtschaftlich und einheitlich gestaltet werden.“ Und dazu ist es insbesondere erforderlich, dass das Land diese Anforderungen an die Fahrzeuge aus dem Bundesgutachten in eine Rechtsverordnung umsetzt. Damit wird auch das ernsthafte Interesse des Landes an der Umsetzung des Projektes beim Bund demonstriert.

Ziel des VRR ist es, die Beschaffung der Züge im Rahmen des sogenannten RRX-Finanzierungsmodells komplett vom Betrieb der zukünftigen RRX-Linien zu entkoppeln und die Fahrzeughersteller sowohl bei der Produktion als auch bei der Instandhaltung des Wagenmaterials in die Pflicht zu nehmen. Den Aufgabenträgern werden die benötigten Züge zur Verfügung gestellt, der Hersteller gewährleistet über den gesamten Lebenszyklus von 30 Jahren die Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Mit dem oder den Eisenbahnverkehrsunternehmen schließen die Aufgabenträger im Rahmen regulärer Wettbewerbsverfahren Verkehrsverträge über die Betriebsleistungen für die verschiedenen Linien oder Teilnetze (weitere Details siehe spectrum 02/2012).

Die Vorteile einer Trennung von Fahrzeugbeschaffung und Betrieb sind vielfältig. Zunächst einmal wird durch die Anschaffung aller Züge in einem großen Vergabeverfahren die dringend benötigte Einheitlichkeit des Wagenmaterials gewährleistet. Zudem setzt diese Form der Ausschreibung Anreize für die beteiligten Hersteller, die Gesamtkosten für

»

## Geplanter Linienverlauf des Rhein-Ruhr-Express



Produktion und Instandhaltung der Fahrzeuge sowie die Qualität der Fahrzeuge weiter zu optimieren. Da sie selbst es sind, die die Fahrzeuge warten und verfügbar halten müssen, werden sie im eigenen Interesse großen Wert darauf legen, dass die Fahrzeuge optimal konzipiert und verarbeitet werden. Dies ermöglicht eine nachhaltig wirtschaftliche Nutzung der Fahrzeuge – und zwar über deren gesamten Lebenszyklus hinweg. Nicht zuletzt sorgen die hohe Anzahl benötigter Fahrzeuge und das entsprechende Vertragsvolumen für einen funktionierenden Wettbewerb auf Herstellerseite – mit allen wirtschaftlichen Vorteilen für die beteiligten SPNV-Aufgabenträger. Die Loslösung der Fahrzeuginvestitionskosten vom Betrieb der zukünftigen RRX-Linien öffnet im Gegenzug den Wettbewerb um die Verkehrsverträge auch für kleine und mittlere Eisenbahnverkehrsunternehmen: Denn nur wenigen EVU wäre es unter

normalen Umständen möglich, solche enormen Investitionen zu stemmen. Nur mit einem erfolgreichen Wettbewerb der EVU untereinander können die Aufgabenträger in NRW wirtschaftliche und marktgerechte Preise beim Betrieb der Linien erzielen. Abseits dieser wettbewerblichen und wirtschaftlichen Aspekte hat die Realisierung des RRX-Finanzierungsmodells auch eine gesellschaftliche Relevanz: Es sichert Arbeitsplätze in Nordrhein-Westfalen über einen Zeitraum von 30 Jahren. Denn der Hersteller der RRX-Fahrzeuge muss in dieser Zeit die Verfügbarkeit der Züge garantieren; hierfür benötigt er Werkstätten und das entsprechende Fachpersonal.

#### Zeitliche Verzögerungen gefährden den Wettbewerb

Damit all dies wie geplant umgesetzt und alle Vorteile auch tatsächlich zum Tragen kommen können, müssen sich Aufgabenträger und Land schnellstmöglich auf ein abgestimmtes und koordiniertes Vorgehen einigen. Bereits heute ist aufgrund zeitlicher Verzögerungen eine Betriebsaufnahme mit den entsprechenden Fahrzeugen ab dem Fahrplanwechsel 2016 kaum noch möglich. Einerseits wäre es produktionstechnisch nicht machbar, alle benötigten Züge bis zu diesem Zeitpunkt bereitzustellen – eine gestaffelte Betriebsaufnahme ist in jedem Fall nötig. Erschwerend kommt hinzu, dass der gesamte Ausschreibungsprozess nur dann gestartet werden kann, wenn nicht nur der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der rheinland-pfälzische SPNV-Nord, sondern auch der Nahverkehr Rheinland (NVR) das Finanzierungsmodell mittragen. Je weiter sich der Prozess verzögert, desto weitreichender sind die Übergangsregelungen, die im Rahmen einer gestaffelten Betriebsaufnahme mit den aktuell auf den Linien verkehrenden EVU, insbesondere mit der DB Regio AG, vereinbart werden müssten. Dass Vertragsverlängerungen für die Aufgabenträger immer von Nachteil sind, liegt auf der Hand. Denn den Bestellern von SPNV-Leistungen bleibt in einem solchen Fall kaum Spielraum, um über wirtschaftliche Preise zu verhandeln. Wir appellieren daher an alle beteiligten Akteure, im Sinne eines zukünftig leistungsstärkeren SPNV und im Interesse der Fahrgäste den RRX schnellstmöglich auf den Weg zu bringen. Nach unserer Auffassung ist der Rhein-Ruhr-Express das bedeutendste Verkehrsprojekt der kommenden Jahre und sollte auch von allen Beteiligten entsprechend vorangetrieben werden. ■

träger und Land schnellstmöglich auf ein abgestimmtes und koordiniertes Vorgehen einigen. Bereits heute ist aufgrund zeitlicher Verzögerungen eine Betriebsaufnahme mit den entsprechenden Fahrzeugen ab dem Fahrplanwechsel 2016 kaum noch möglich. Einerseits wäre es produktionstechnisch nicht machbar, alle benötigten Züge bis zu diesem Zeitpunkt bereitzustellen – eine gestaffelte Betriebsaufnahme ist in jedem Fall nötig. Erschwerend kommt hinzu, dass der gesamte Ausschreibungsprozess nur dann gestartet werden kann, wenn nicht nur der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der rheinland-pfälzische SPNV-Nord, sondern auch der Nahverkehr Rheinland (NVR) das Finanzierungsmodell mittragen. Je weiter sich der Prozess verzögert, desto weitreichender sind die Übergangsregelungen, die im Rahmen einer gestaffelten Betriebsaufnahme mit den aktuell auf den Linien verkehrenden EVU, insbesondere mit der DB Regio AG, vereinbart werden müssten. Dass Vertragsverlängerungen für die Aufgabenträger immer von Nachteil sind, liegt auf der Hand. Denn den Bestellern von SPNV-Leistungen bleibt in einem solchen Fall kaum Spielraum, um über wirtschaftliche Preise zu verhandeln. Wir appellieren daher an alle beteiligten Akteure, im Sinne eines zukünftig leistungsstärkeren SPNV und im Interesse der Fahrgäste den RRX schnellstmöglich auf den Weg zu bringen. Nach unserer Auffassung ist der Rhein-Ruhr-Express das bedeutendste Verkehrsprojekt der kommenden Jahre und sollte auch von allen Beteiligten entsprechend vorangetrieben werden. ■