



## Grünes Licht für das NRW-RRX-Modell?

Mit dem Rhein-Ruhr-Express (RRX) initiierten das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unter Beteiligung des Verkehrsministeriums NRW bereits im Jahr 2006 eines der bedeutendsten Mobilitäts- und Infrastrukturprojekte Nordrhein-Westfalens. Ziel ist es, mit dem RRX – einem Premiumprodukt des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Regional- und Fernverkehr – insbesondere die Strecke zwischen Dortmund und Köln zu bedienen und zusätzliche Betriebsleistungen auf die Schiene zu bringen. Hierfür sollen die Eisenbahninfrastruktur ausgebaut und einheitliche, leistungsstarke Fahrzeuge beschafft werden. Diese Anforderungen an die Fahrzeuge hat das Land NRW bereits Ende 2012 in einer Rechtsverordnung festgeschrieben. Um die immensen Investitionen in die etwa 80 Züge stemmen, den Anforderungen des Landes aus der Verordnung gerecht werden und einen funktionierenden Wettbewerb um die betroffenen Linien ermöglichen zu können, haben sich die beteiligten Aufgabenträger und das Land NRW darauf geeinigt, das sogenannte NRW-RRX-Modell umzusetzen. Dieses sieht vor, die Fahrzeugbeschaffung von der Vergabe der Eisenbahnbetriebsleistungen zu entkoppeln und die Fahrzeugverfügbarkeit für mindestens 30 Jahre direkt bei einem Hersteller einzukaufen.

### Trennung von Fahrzeugbeschaffung und Vergabe der Linien im Wettbewerb

Für den Rhein-Ruhr-Express soll die Netzinfrastruktur so ausgebaut werden, dass ein reibungsloser, voneinander unabhängiger Betrieb von Fernverkehr und Nahverkehr entlang der Strecke Dortmund – Köln abgewickelt werden kann. Das RRX-Linienkonzept sieht nach Abschluss der infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen einen 15-Minuten-Takt vor. Die heutigen RE-Linien RE 1, RE 4, RE 5, RE 6 und RE 11 werden in den zukünftigen RRX-Linien aufgehen, jedoch sind gegenüber heute betriebliche Veränderungen bei den Laufwegen der Linien und eine Ausweitung des Betriebsprogrammes notwendig. Vor diesem Hintergrund erfolgt die Vergabe der heutigen RE-Linien für die Jahre ab 2016 im Rhein-Ruhr-Korridor als RRX-Vorlaufbetrieb.

Im Rahmen der Vergaben besteht die grundsätzliche Anforderung, dass einheitliche Fahrzeuge über alle Linien beschafft werden, um betriebliche Veränderungen und damit die Umstellung auf den RRX in der Zukunft überhaupt realisieren zu können. Die Verfügbarkeit der benötigten Fahrzeuge stellt im Rahmen des RRX-Konzeptes allerdings eine besondere Herausforderung dar. Denn Leasing-Unternehmen sind nicht in der Lage, eine größere Anzahl von SPNV-Fahrzeugen zu finanzieren und den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen. Und auch die EVU selbst möchten das immense Investitionsvolumen nicht in ihrer Bilanz und ihrem Kreditrahmen darstellen. Um überhaupt einen funktionierenden Wettbewerb



zu ermöglichen, wird deshalb die Fahrzeugbeschaffung von der Vergabe der Betriebsleistungen entkoppelt. Das NRW-RRX-Modell – ein Eigentumsmodell – sieht vor, dass ein Hersteller die Fahrzeuge dauerhaft in der erforderlichen Anzahl und Qualität zur Verfügung stellt und deren hundertprozentige Verfügbarkeit über 30 Jahre garantiert. Die Zweckverbände werden rechtlich Miteigentümer der Fahrzeuge und verpachten die Züge an die EVU, die sich ihrerseits dann auf den Betrieb beschränken. Der Nahverkehr Rheinland (NVR) wird das Verfahren begleiten, behält sich aber vor, abschließend zu entscheiden, ob er die Finanzierung selbst vornimmt oder einen Fremdfinanzierer (z. B. Leasing- oder Versicherungsgesellschaft) einschaltet, der den Anteil des NVR finanziert und übernimmt.

Durch das NRW-RRX-Modell wird somit die Qualität der Fahrzeuge und damit der angebotenen Nahverkehrsleistungen nachhaltig sichergestellt. Zudem bietet es Anreize, die Gesamtkosten der Fahrzeuge für Produktion und Instandhaltung über deren gesamte Nutzungsdauer zu optimieren. Wenn die

Hersteller die Fahrzeuge über ihre ganze Nutzungsdauer instand halten müssen, liegt es in ihrem Interesse, die Fahrzeuge so zu konstruieren und zu bauen, dass sie möglichst wartungsarm betrieben werden können. Indem Produktion und Instandhaltung zu den geringsten Gesamtkosten (Lebenszykluskosten bestehend aus Herstellungs- und Instandhaltungsaufwendungen) vergeben werden, bietet sich den Aufgabenträgern die Möglichkeit einer besonders nachhaltigen Beschaffung von qualitativ hochwertigen Fahrzeugen.

Ein weiterer Vorteil ist die Durchtauschbarkeit der Fahrzeuge. Die Umsetzung des NRW-RRX-Modells setzt zwingend voraus, dass einheitliche Züge beschafft werden, die nach der Umstellung auf den RRX-Fahrplan flexibel und in wechselnder Zusammenstellung auf allen Strecken eingesetzt werden können. Diese Durchtauschbarkeit sichert nicht nur einen langfristig einheitlichen Fahrzeugstandard, sondern sie ermöglicht auch, Fahrzeuge einzusparen, weil beispielsweise Reservefahrzeuge auf mehreren Linien genutzt werden können.

Auch dem Wettbewerb der EVU dient das NRW-RRX-Modell, denn mit ihm stehen die Vergabeverfahren um den Betrieb der Linien und Teilnetze auch kleineren und mittleren Verkehrsunternehmen offen. Deren Chancen haben sich in den vergangenen Jahren durch die Finanzmarktkrise merklich verschlechtert. Ein für den RRX erforderliches Investitionsvolumen wäre zu den heutigen Marktkonditionen von einem privaten EVU nicht zu stemmen. Da beim NRW-RRX-Modell die Fahrzeuge vom Hersteller geliefert und dauerhaft instand gehalten werden, können sie jedem EVU zur Verfügung gestellt werden, ohne dass dieses die Finanzierung übernehmen müsste. Der Wettbewerb um den Betrieb der Linien steht damit allen EVU am Markt offen – gleichgültig ob kleines, mittleres oder Großunternehmen. Nicht zuletzt bringt das NRW-RRX-Modell volkswirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Vorteile mit sich. Durch die dreißigjährige Laufzeit der Verträge können Werkstätten deutlich kostengünstiger errichtet und betrieben werden als bei einer üblichen Vertragsdauer von 15 Jahren. Dementsprechend sind die Arbeitsplätze nicht nur für 15, sondern für 30 Jahre gesichert, was in etwa der durchschnittlichen Lebensarbeitszeit eines Mitarbeiters entspricht. Zudem ist die Entlohnung der Mitarbeiter während der langen Vertragsdauer mindestens gleich oder sogar besser durch den günstigeren IG-Metall-Tarifvertrag als in den 15-Jahres-Verträgen.

## Land NRW unterstützt die Realisierung des RRX

Ziel der NRW-Aufgabenträger und des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) ist es, die Vergaben der betreffenden RE-Linien und das Verfahren zur Fahrzeugbeschaffung so vorzubereiten, dass eine Betriebsaufnahme zeitnah ab dem Jahr 2018 erfolgen kann. Für den Fall, dass es zu zeitlichen Verzögerungen bei der Fahrzeugbereitstellung kommt, sollen auf Basis eines gemeinsam abgestimmten Inbetriebnahme-Konzepts Übergangsregelungen zu einer gestaffelten Betriebsaufnahme mit einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen verhandelt werden.

Das Land NRW unterstützt die Realisierung des NRW-RRX-Modells und wird sich voraussichtlich in der Anlaufphase, d. h. von der Auftragserteilung an die Hersteller bis zur Inbetriebnahme, an den Zwischenfinanzierungskosten beteiligen. Mit der generellen Bekundung aller Beteiligten, das Projekt gemeinsam zu tragen, wurde ein wichtiger Schritt unternommen, um mit dem RRX zukünftig im Sinne eines leistungsstärkeren SPNV zahlreiche Verbesserungen für die Nahverkehrskunden in NRW auf den Weg zu bringen.

