

Verbundbericht 2013/2014



Entscheidende Schritte zur Realisierung des Rhein-Ruhr-Express

Der Rhein-Ruhr-Express ist eines der wichtigsten Verkehrsprojekte in Nordrhein-Westfalen. Ziel des RRX ist es, dem stetig steigenden Verkehrsaufkommen zwischen Dortmund und Köln mit zusätzlichen SPNV-Verkehren Rechnung zu tragen und Fahrgästen deutlich hochwertigere Nahverkehrsleistungen bieten zu können. Unter Federführung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr veröffentlichten die beteiligten SPNV-Aufgabenträger drei europaweite Ausschreibungen: zur Beschaffung der RRX-Fahrzeuge, zum RRX-Vorlaufbetrieb ab 2018 und zum Betrieb der heutigen RE-Linien ab 2016 bis zur Auslieferung der ersten Züge. Dieses letzte Verfahren, das sogenannte Interimsverfahren, konnte inzwischen erfolgreich abgeschlossen werden. Fahrgäste profitieren so bereits ab Dezember 2016 von zahlreichen verkehrlichen Verbesserungen im SPNV.

Voraussetzung für die betriebliche Realisierung des Rhein-Ruhr-Express ist einerseits der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur an wichtigen Knotenpunkten und Streckenabschnitten. Andererseits bedarf es einheitlicher, leistungsstarker Fahrzeuge, um dem Premiumcharakter des RRX gerecht werden und den geplanten 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Köln realisieren zu können. Die klimatisierten Züge sollen sich beispielsweise durch eine verbesserte Fahrdynamik hinsichtlich Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit auszeichnen, besser ausgestattet sein als herkömmliche Nahverkehrszüge und mindestens 400 bzw. bei Doppeltraktion 800 Sitzplätze bereithalten. Darüber hinaus sollen die Fahrzeuge durchgängig barrierefrei zugänglich sein und mindestens drei Toiletten pro Fahrzeug bieten, von denen wenigstens eine behindertengerecht ist.

Vergabeverfahren zur Beschaffung der Fahrzeuge und zum Betrieb der Linien

Die Beschaffung der mindestens 80 hochwertigen Züge ist mit sehr großen Investitionskosten verbunden, was insbesondere kleine und mittelständische Eisenbahnverkehrsunternehmen vor große Herausforderungen stellen würde. Denn weder Leasing-Unternehmen noch

die EVU selbst sind in der Lage, die Kosten für die benötigten Fahrzeuge zu stemmen. Um trotz allem einen funktionierenden Wettbewerb zu ermöglichen und zudem eine einheitliche Fahrzeugflotte für das Zielnetz RRX zu realisieren, wurde im Rahmen des sogenannten NRW-RRX-Modells die Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge vom Betrieb der Linien getrennt. Zudem sieht das Modell vor, die hundertprozentige Verfügbarkeit der Züge in der erforderlichen Anzahl und Qualität für mindestens 30 Jahre bei einem Hersteller einzukaufen. Durch das Modell wird somit die Qualität der Fahrzeuge und damit der angebotenen Nahverkehrsleistungen nachhaltig sichergestellt. Darüber hinaus bietet es Anreize, die Gesamtkosten der Fahrzeuge für Produktion und Instandhaltung – die sogenannten Lebenszykluskosten – über deren gesamte Nutzungsdauer zu optimieren. Daraus ergibt sich für die Aufgabenträger die Möglichkeit, die qualitativ sehr hochwertigen Fahrzeuge nachhaltig zu beschaffen.

Die entsprechende Ausschreibung der Fahrzeuge wurde am 10. Oktober 2013 auf den Weg gebracht. Ziel ist es, das Verfahren bis Ende 2014 abzuschließen. Die Zweckverbände werden rechtlich die Eigentümer der Fahrzeuge und stellen diese den EVU zur Verfügung, die sich ihrerseits auf den Betrieb der zukünftigen RRX-Linien beschränken. Am 31. Januar 2014 veröffentlichte der



VRR als federführender Aufgabenträger die Ausschreibung des RRX-Betriebs. Dabei handelt es sich mit einem Gesamtvolumen von mehr als 14 Millionen Zugkilometern im Jahr um eines der größten deutschen SPNV-Verfahren seit der Marktöffnung im Jahr 1996. Die Vergabe der heutigen Linien RE 1, RE 4, RE 5, RE 6 und RE 11 erfolgt unterteilt in drei Lose als RRX-Vorlaufbetrieb ab 2018. Die fünf Linien mit einer Vertragslaufzeit bis 2033 werden perspektivisch in das RRX-System überführt. Die Betriebsaufnahme der zukünftigen RRX-Linien soll gestaffelt ab 2018 erfolgen. Nötig ist dies aufgrund der notwendigen Produktionszeiten für die erforderliche Anzahl an Serienfahrzeugen und des relativ langen Zulassungsprozesses beim Eisenbahn-Bundesamt.

Interimsvergabe sichert Betrieb bis zur Lieferung der ersten RRX-Fahrzeuge

Da die Verkehrsverträge der betroffenen RE-Linien bereits im Jahr 2016 auslaufen, ist bis zur gestaffelten Inbetriebnahme der RRX-Fahrzeuge ein vertragsloser Zeitraum zu überbrücken. Im Rahmen einer Interimsvergabe sichern der VRR und die anderen SPNV-Aufgabenträger deshalb den Betrieb ab dem Fahrplanwechsel im Jahr 2016 bis zur Auslieferung der ersten RRX-Züge. Im April 2014 erhielt DB Regio NRW den Zuschlag. Das Eisenbahnverkehrsunter-

nehmen wird ab Dezember 2016 die Linien RE 1, RE 4, RE 5, RE 6, RE 11 und RB 33 betreiben. Vor dem Hintergrund der gestaffelten Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge ist der Verkehrsvertrag mit DB Regio NRW so gestaltet, dass einerseits die SPNV-Aufgabenträger in einem Zeitraum von Dezember 2018 bis Dezember 2022 einzelne Linien variabel abbestellen und auf den RRX-Vorlaufbetrieb umstellen können. Andererseits bringt die Interimsvergabe bereits ab dem Fahrplanwechsel 2016 wesentliche verkehrliche Verbesserungen mit sich. Geplant ist, das Fahrplanangebot bereits zu diesem frühen Zeitpunkt deutlich auszuweiten. So gibt es dann beispielsweise zwischen Dortmund und Düsseldorf drei statt nur zwei Verbindungen stündlich. Auf den Strecken Bochum – Düsseldorf und Düsseldorf – Köln verkehren drei statt bislang zwei Züge in der Stunde. Allein zwischen Duisburg und Essen wird es fünf statt derzeit vier Fahrten pro Stunde geben. Bereits ab Dezember 2015 wird mit dem RE 6a ein Pendelverkehr auf der Strecke Düsseldorf – Dormagen – Köln – Köln/Bonn Flughafen realisiert, der dann ab Dezember 2016 in den Regelbetrieb der Linie RE 6 integriert wird. Mit der Umstellung auf den RRX-Vorlaufbetrieb ab Dezember 2018 werden die Sitzplatzkapazitäten auf den erwähnten Linien schließlich auf das später für den Rhein-Ruhr-Express geplante Niveau von 800 Sitzplätzen pro Zug angehoben.

Verkehrliche Verbesserungen ab Dezember 2016

- Bereits ab Dezember 2015 verbindet der RE 6a als zusätzliche Verbindung Köln und Düsseldorf (über Dormagen/Neuss), ab Dezember 2016 wird die Verbindung in den Regelbetrieb des RE 6 integriert. Die neue Leistung bindet erstmals den Flughafen Köln/Bonn direkt an Düsseldorf und das Ruhrgebiet an.
- Mit dem RE 6 geht eine dritte RE-Leistung zwischen Düsseldorf und Köln in Betrieb. Infrastrukturbedingt führt sie über Dormagen.
- Die Linien RE 1, RE 6 und RE 11 sichern auf der Hauptachse Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund – Hamm einen annähernden 20-Minuten-Takt.
- RE 11 und RB 35 schließen die größte zeitliche Lücke im Angebot zwischen Duisburg und Düsseldorf. Somit verkehren sieben RE/RB-Linien pro Stunde zwischen den beiden Städten und sorgen somit für eine deutliche Entlastung auf der stark frequentierten Strecke.