

**FÜNF
UND
DREISSIG
JAHRE**



Rhein-Ruhr-Express: Erfolgreiche Vergabe von Fahrzeugbeschaffung und Betriebsleistungen

Mit den Vergaben zu den RRX-Eisenbahnbetriebsleistungen und zur Beschaffung, Wartung und Instandhaltung der neuen RRX-Fahrzeuge haben die Zweckverbände entscheidende Schritte hin zur Realisierung des Rhein-Ruhr-Express unternommen. Die politischen Gremien von VRR, NVR, NWL und SPNV-Nord entschieden im ersten Quartal 2015, den Zuschlag für die Produktion, Wartung und Instandhaltung der neuen Züge an die Siemens AG zu vergeben. Externe technische Berater werden den gesamten Produktionsprozess von der Konstruktion bis zur Auslieferung und Abnahme der letzten Fahrzeuge begleiten. Seit 18. Juni 2015 steht fest, dass Abellio und National Express die Verkehrsleistungen im Rahmen des Rhein-Ruhr-Express übernehmen werden.* Vorgesehen ist eine gestaffelte Betriebsaufnahme der Züge, beginnend ab Fertigstellung der ersten Fahrzeuge zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018. Dann soll die erste Linie mit den neuen Zügen ausgestattet werden. Bis zum Jahr 2020 folgen sukzessive alle weiteren.

Grundlage der Vergaben war das sogenannte NRW-RRX-Modell, das die Fahrzeugbeschaffung vom Betrieb der zukünftigen RRX-Linien trennt. Die Siemens AG liefert die neuen Züge nicht nur in der erforderlichen Anzahl und Qualität, sondern kümmert sich auch um die Wartung und Instandhaltung und garantiert damit über die gesamte Vertragslaufzeit die hundertprozentige Verfügbarkeit der Züge. Durch diesen Ansatz boten sich im Vergabeverfahren Anreize, die Gesamtkosten der Fahrzeuge über deren vollständigen Lebenszyklus zu optimieren. Relevant waren in diesem Zusammenhang mehrere Faktoren: der eigentliche Fahrzeugkaufpreis, die Kosten für Wartung und Instandhaltung sowie die anfallenden Energiekosten über die gesamte Nutzungszeit. So beteiligten sich die Hersteller nicht zwangsläufig mit dem günstigsten Fahrzeug am Verfahren, sondern mit einem, das in der reinen Anschaffung ggf. zwar teurer, hinsichtlich Wartung, Instandhaltung und Energieeffizienz aber vorteilhafter ist. Durch die Einbindung der Industrie können sich Abellio und National Express auf den Be-

trieb der Linien konzentrieren und müssen die hohen Investitionen für das erforderliche Wagenmaterial nicht aus eigener Kraft stemmen. Die Zweckverbände übernehmen die Finanzierung der Züge, werden rechtlich deren Eigentümer und stellen sie den Eisenbahnverkehrsunternehmen bei.

Qualitativ hochwertige Fahrzeuge der Siemens AG

Die von der Siemens AG angebotenen Fahrzeuge basieren auf der Desiro-Fahrzeugfamilie des Unternehmens. Bereits bestehende Module und Technologien – wie beispielsweise Drehgestelle in Verbindung mit erprobter Antriebstechnologie – werden konsequent weiterentwickelt und in die neuen Züge integriert. Im Vergleich zu den heute auf den betroffenen RE-Linien eingesetzten Zügen werden die neuen Fahrzeuge komfortabler und leistungsstärker. Ein hohes Beschleunigungsvermögen sorgt für eine deutlich verbesserte Pünktlichkeit im RRX-Streckennetz. Die breiten, barrierefreien Einstiegsbereiche mit niveaugleichem

Zugang an 76 Zentimeter hohen Bahnsteigen sind gleichmäßig über das gesamte Fahrzeug verteilt, übersichtlich gestaltet, gut ausgeleuchtet und verfügen an allen Türen über eine automatische Spaltüberbrückung. Der gesamte Niederflurbereich der Endwagen zwischen den Drehgestellen ist zudem rampen- und stufenlos angelegt. So ermöglichen die RRX-Fahrzeuge einen zügigen und komfortablen Fahrgastwechsel und mobilitätseingeschränkten Personen einen barrierefreien Ein- und Ausstieg. In einem der beiden Endwagen ist zusätzlich ein Bereich vorgesehen, der speziell auf die Belange von Fahrgästen mit Rollstuhl und deren Begleitpersonen ausgerichtet ist: In unmittelbarer Nähe zu den Eingangstüren befinden sich drei Rollstuhlstellplätze sowie eine Toilette, die ebenfalls barrierefrei zugänglich ist.

Da der Fahrgastraum der Züge ohne Maschinenräume auskommt, verfügen die 105 Meter langen Züge mit 400 Sitzplätzen pro Fahrzeug in Doppeltraktion über größere Kapazitäten als derzeitige Nahverkehrszüge



in den jeweiligen Streckenabschnitten. Die Sitzplätze sind unterschiedlich angeordnet, um dem individuellen Bedarf möglichst vieler Fahrgäste Rechnung zu tragen – sei es vis-à-vis mit Tischen, in Reihe oder längs zur Fahrtrichtung. Die Mehrzweckbereiche

bieten ausreichend Platz für Nahverkehrskunden mit Kinderwagen, Rollatoren oder Fahrrädern. Die 1. Klasse verfügt pro Fahrzeug über 36 komfortable Sitzplätze mit großzügigem Freiraum, die mit Leseleuchten an jedem Platz ausgestattet sind.

Mithilfe eines WLAN-Netzes – oder perspektivisch entsprechender alternativer technischer Standards – soll der mobile Datentransfer begünstigt werden. So soll es Fahrgästen ermöglicht werden, Smartphones, Tablets und damit



Die Zweckverbände beschaffen eine einheitliche Fahrzeugflotte mit hochwertigen Standards, ...





... so profitieren Fahrgäste zukünftig von einem modernen und komfortablen Innenraum.

beispielsweise auch digitale Services rund um den Öffentlichen Personennahverkehr während der Fahrt problemlos zu nutzen. Steckdosen an allen fest installierten Sitzen ermöglichen zudem das Laden von Laptops oder mobilen Endgeräten, was insbesondere Pendlern das Arbeiten während der Fahrt erleichtern wird.

Die Innenräume sind transparent und übersichtlich gestaltet und mit einem modernen Videoüberwachungssystem ausgestattet, was wesentlich zu einem hohen subjektiven

Sicherheitsempfinden der Fahrgäste beitragen wird. Geplant sind darüber hinaus moderne visuelle und akustische Fahrgastinformationssysteme, über die sich die Nahverkehrskunden in Echtzeit über die nächsten Haltepunkte, die Ausstiegsseite, die Trennung von Zugteilen, den Start- und Zielbahnhof sowie über Anschlussmöglichkeiten und eventuelle Störungen im Betriebsablauf informieren können. Um die Qualität der neuen RRX-Züge zu sichern und die Produktion der 82 Fahrzeuge konstruktiv zu begleiten, werden

ZV VRR Eigenbetrieb Fahrzeuge und Infra- struktur

Um der Beschaffung und Finanzierung von SPNV-Fahrzeugen einen verlässlichen rechtlichen, wirtschaftlichen und operativen Rahmen zu geben, gründete der VRR den ZV VRR Eigenbetrieb Fahrzeuge und Infrastruktur (ZV VRR Faln-EB), der auf bestehendes Personal bei der VRR AöR zurückgreift. Er führt die zur Fahrzeugbeschaffung und -finanzierung nötigen Vergabeverfahren durch und schließt alle in diesem Zusammenhang erforderlichen Verträge. Er überlässt die Schienenfahrzeuge den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Nutzung, die einen Verkehrsvertrag mit der VRR AöR geschlossen haben. Darüber hinaus überwacht der ZV VRR Faln-EB die im Eigentum des Zweckverbandes stehenden Fahrzeuge und alle hierfür geschlossenen Verträge und Verwaltungsvereinbarungen in technischer und betriebswirtschaftlicher Hinsicht.





Neu gestaltete Eingangsbereiche erleichtern zukünftig den Fahrgastwechsel.

die Zweckverbände gemeinsam mit technischen Beratern das Controlling bis zur Auslieferung und Abnahme der letzten Fahrzeuge übernehmen. Geplant ist, dass die Controller ab Konstruktionsstart und während der kompletten Bauzeit permanent beim Hersteller vor Ort sind. Ende 2018 werden die ersten Fahrzeuge verfügbar sein und für den Betrieb der ersten RRX-Linie zur Verfügung gestellt.

Abellio und National Express übernehmen ab 2018 den Betrieb der zukünftigen RRX-Linien

Die zukünftigen Betreiber der Linien, Abellio und National Express, setzten sich in einem der größten SPNV-Verfahren seit der Marktöffnung im Jahr 1996 gegen drei weitere Bieter durch. Die Ausschreibung der Betriebsleistungen durch VRR, NVR, NWL, SPNV-Nord und NVV erfolgte unter

Beachtung der mittelständischen Interessen unterteilt in drei Lose. Die Ausschreibung deckte weite Teile des Regionalexpress-Netzes in Nordrhein-Westfalen ab und sichert die Anbindung der benachbarten Regionen um Kassel und Koblenz:

Los 1 (rund 6,2 Mio. Zugkilometer/Jahr)

- RE 1 Aachen – Köln – Essen – Hamm
- RE 11 Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Kassel

Los 2 (rund 6,0 Mio. Zugkilometer/Jahr)

- RE 5 Koblenz – Köln – Düsseldorf – Wesel – (Emmerich)
- RE 6 Köln/Bonn Flughafen – Köln – Düsseldorf – Essen – Hamm – Minden

Los 3 (rund 2,4 Mio. Zugkilometer/Jahr)

- RE 4 Aachen – Mönchengladbach – Hagen – Dortmund

Im Verfahren setzten sich die Angebote mit dem effektivsten Mix aus Personal-, Energie- und sonstigen Kosten durch. Abellio unterbreitete für Los 1 und National Express für die Lose 2 und 3 die wirtschaftlichsten Angebote. Beide werden somit zukünftig die Verkehre auf den jeweiligen RRX-Linien übernehmen.

Durchweg erfreulich ist das wirtschaftliche Gesamtergebnis der Ausschreibungen für den RRX. So konnten bereits bei der Fahrzeugausschreibung sehr gute wirtschaftliche und finanzierbare Preise erzielt werden. In Kombination mit der Ausschreibung der Betriebsleistung konnte die Wirtschaftlichkeit gegenüber einem klassischen Verfahren noch weiter verbessert werden. Somit ist es der öffentlichen Hand möglich, langfristig die qualitativ hochwertigen Verkehre auf den besonders nachfragestarken Linien des RRX-Vorlaufbetriebes zu finanzieren.



*Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses stand diese Entscheidung noch unter dem Vorbehalt der gesetzlichen Einspruchsfrist.