



Gelsenkirchen/Kassel/Koblenz/Köln/Unna, 16. Juni 2015

Zweckverbände entscheiden über künftige RRX-Betreiber

Abellio und National Express sollen den Betrieb der RRX-Linien übernehmen

Die am Rhein-Ruhr-Express beteiligten Zweckverbände beabsichtigen, die Betriebsleistungen der künftigen RRX-Linien durch Abellio Rail NRW und National Express durchführen zu lassen. Im Rahmen eines europaweiten Wettbewerbsverfahrens haben sich diese Betreiber jeweils mit dem wirtschaftlichsten Angebot innerhalb der Lose gegenüber der Konkurrenz durchgesetzt. Gegenstand des Verfahrens sind die Regionalexpress-Linien RE 1 und RE 11 (Los 1), RE 5 und RE 6 (Los 2) und RE 4 (Los 3) mit einem Leistungsvolumen von insgesamt rund 14,6 Millionen Zugkilometern pro Jahr. Wettbewerbsverfahren dieser Größenordnung müssen aufgrund der Mittelstandsklausel aus dem Vergaberecht in Teilnetzen ausgeschrieben werden. Daher erfolgt die Vergabe der betreffenden Linien unterteilt in drei Lose. Die Bieter konnten sich um eines oder auch gleich mehrere Lose bewerben.

- Das Los 1 mit den Linien RE 1 (Aachen – Köln – Essen – Hamm) und RE 11 (Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Kassel) mit rund 6,2 Millionen Zugkilometern pro Jahr geht an Abellio Rail NRW.
- Das Los 2 mit den Linien RE 5 (Koblenz – Köln – Düsseldorf – Wesel) und RE 6 (Köln/Bonn Flughafen – Köln – Düsseldorf – Essen – Hamm – Minden) mit rund 6 Millionen Zugkilometern pro Jahr geht an National Express.
- Das Los 3 mit der Linie RE 4 (Aachen – Mönchengladbach – Hagen – Dortmund) mit rund 2,4 Millionen Zugkilometern pro Jahr geht an National Express.

Nach der Entscheidung der verantwortlichen politischen Zweckverbandsgremien muss jetzt noch eine zehntägige Einspruchsfrist eingehalten werden. Erst nach Ablauf dieser Frist werden die jeweiligen Verkehrsverträge mit einer maximal 15-jährigen Laufzeit abgeschlossen.

Grundlage der Vergabe ist das sogenannte NRW-RRX-Modell, das die beteiligten Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) unter Federführung des VRR gemeinsam realisieren. Bei diesem Verfahren wurden die Ausschreibungen für den Betrieb der Linien von denen für Herstellung, Lieferung und Wartung getrennt, um unter anderem nach Fertigstellung der Infrastruktur die spätere Realisierung des RRX-Zielsystems zu ermöglichen. Bereits seit März 2015 steht fest, dass die 82 hochwertigen RRX-Züge für die künftigen RRX-Linien durch Siemens gebaut und für den Zeitraum von 30 Jahren gewartet und instand gehalten werden.

„Nach der Ausschreibung des Betriebes der RRX-Linien ist festzustellen, dass es sich im Ergebnis bei den wirtschaftlichsten Angeboten innerhalb der Lose immer um den effektivsten Mix aus verschiedenen Wertungsaspekten wie Personal-, Energie-, und sonstigen Kosten handelt“, resümierten die Entscheider.

Die Befürchtung eines Anbieters, aufgrund von höheren Personalkosten nicht konkurrenzfähig zu sein, hat sich nicht bestätigt. Bei diesem Kostenaspekt lagen bei den einzelnen Losen unterschiedliche Anbieter an erster Stelle. Entscheidend im Verfahren waren neben den Overheadkosten vor allem die kalkulierten Energiekosten. Die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen erhielten im Vorfeld von Siemens Energieverbrauchswerte und nutzten diese zur letztverbindlichen Kalkulation der zu erwartenden Energiekosten für den Betrieb der jeweiligen Linien. Die Einschätzungen der Energieverbräuche basieren dann einerseits auf den unterschiedlichen Annahmen zur Nutzung von z.B. Fahrer-Assistenz-Systemen im Fahrzeug, die einen optimierten Energieverbrauch ermöglichen und andererseits auf der Bewertung des Energiepreises bei der Beschaffung von Bahnstrom und der aktuellen Marktdynamik in diesem Segment.

„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 hiesigen 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“, stellten die Entscheider heute gemeinschaftlich fest.

"Wie bereits in Vergangenheit bei anderen Betreiberwechseln nach europaweiter Ausschreibung erfolgreich praktiziert, können sich nun die alten und die neuen Betreiber über einen im Interesse aller Betroffenen liegenden effektiven Austausch und Personalwechsel verständigen. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass fachlich kompetente Mitarbeiter auf dem SPNV-Markt nach einem Betreiberwechsel beste berufliche Perspektiven haben und dass die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen konstruktiv verlaufen kann.

Kontakt für Journalisten:

NVR
Holger Klein
0221/20808-47
holger.klein@nvr.de

NWL
Uli Beele
02303/25316-12
u.beele@nwl-info.de

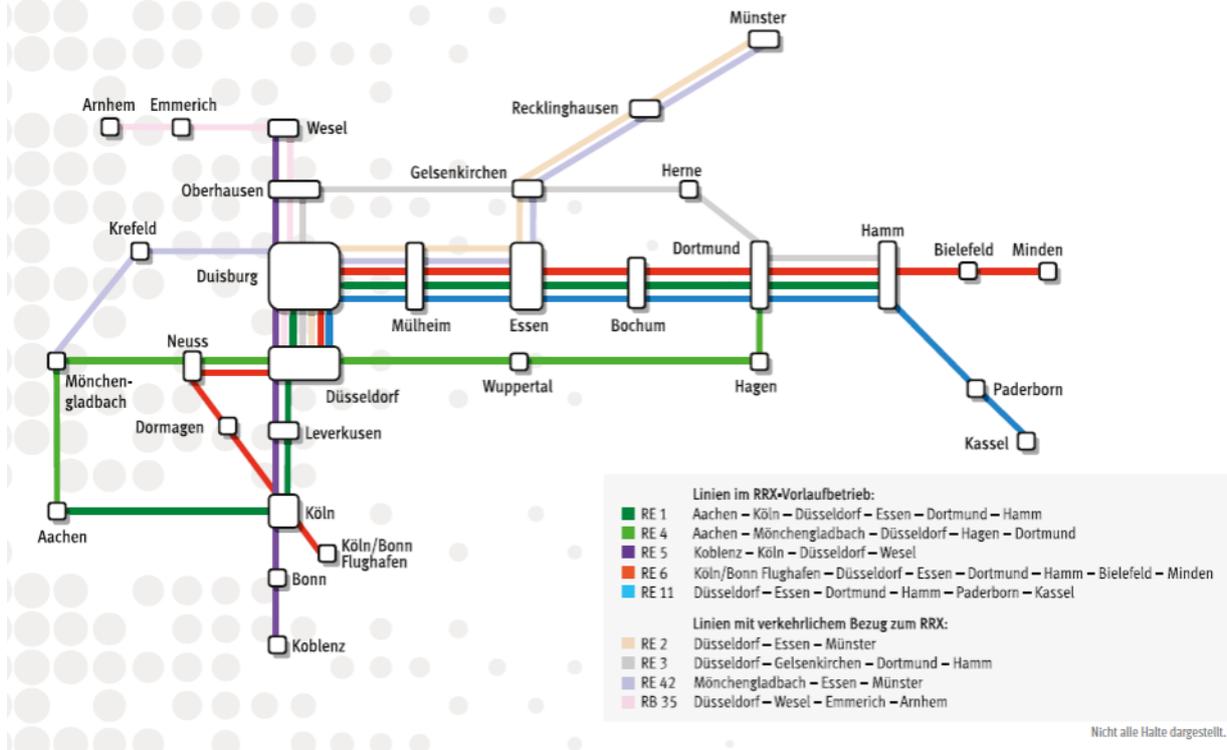
NVV
Sabine Herms
0561/70949-29
sabine.herms@nvv.de

VRR
Sabine Tkatzik
0209/1584-421
tkatzik@vrr.de

SPNV-Nord
Thomas Nielsen
0261/302917-26
t.nielsen@spnv-nord.de

RE-Konzept

ab 2016: geänderter Linienverlauf | ab 2018: gestaffelte Betriebsaufnahme der RRX-Fahrzeuge



RRX-Zielzustand

