

Gelsenkirchen, 01. März 2017

Erfolgreicher Wettbewerb, neue Fahrzeuge und ein erweitertes Leistungsangebot

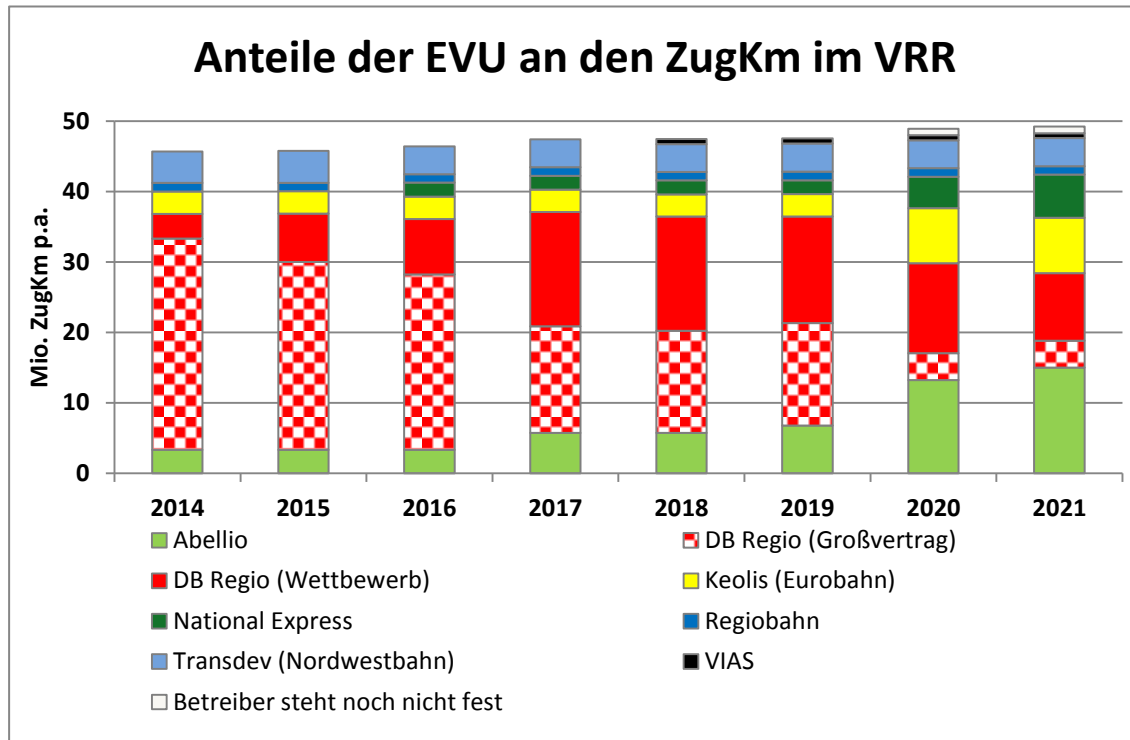
Bilanz Schienenpersonennahverkehr Rhein und Ruhr

Im Zuge der Regionalisierung des Nahverkehrs im Jahr 1996 wurde die Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) neu geordnet. Die Zuständigkeiten und operativen Aufgaben, die im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr anfallen, wurden 2004 zunächst auf den Zweckverband und mit der Gründung der Anstalt öffentlichen Rechts (AÖR) im September 2006 auf diese übertragen. Seitdem plant und bestellt der VRR die Schienenverkehrsleistungen, um ein qualitativ hochwertiges Leistungsangebot im SPNV in seiner Region sicherzustellen.

Mit einer konsequenten Wettbewerbsstrategie verfolgt der VRR das Ziel, dass jeder auslaufende SPNV-Verkehrsvertrag in einem Wettbewerbsverfahren europaweit ausgeschrieben und neu vergeben wird. Bis zum Jahr 2023 wird dies bei jeder SPNV-Linie im VRR mindestens einmal der Fall gewesen sein. Mit der Betriebsaufnahme der VIAS Rail GmbH (VIAS) im Erft-Schwalm-Netz im Dezember 2017 verkehren insgesamt sieben Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im VRR. Bei seinen Wettbewerbsverfahren registriert der VRR immer eine rege Teilnahme.

Durchschnittlich mindestens drei Bieter geben im Schnitt ein verbindliches Angebot ab. Dies sind deutlich mehr als im bundesweiten Durchschnitt. In fast allen seit 2012 abgeschlossenen Verfahren verbesserte sich durch neu anzuschaffende Fahrzeuge die Qualität des Fuhrparks, zusätzlich konnten deutlich verbesserte Leistungen und erhebliche monetäre Einsparungen erzielt werden.

Die Marktanteile der EVU verteilen sich wie folgt in den nächsten Jahren:



SPNV-Fahrzeuge: Bilanz und Ausblick

Der Einsatz von modernen und neuwertigen Fahrzeugen ist für die Fahrgäste ein wichtiges Qualitätsmerkmal im Schienenpersonennahverkehr. Daher hat der VRR im Rahmen der SPNV-Wettbewerbsvergaben regelmäßig den Einsatz von modernen und neuen Fahrzeugen gefordert. Seit 2010 kommt das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell zum Einsatz. „Mit diesem Modell hat der VRR Wettbewerb auch auf der Finanzierungsseite geschaffen. Das Modell ist ein Angebot an die Bieter, sie können diese Option der Fahrzeugfinanzierung nutzen, müssen es aber nicht“, erklärt VRR-Vorstandssprecher Martin Husmann. Es nimmt den Unternehmen die Last der hohen Investitionen in neues Wagenmaterial und schafft gleichwertige Finanzierungsbedingungen für den Bietermarkt. Als Aufgabenträger tritt der VRR quasi an die Stelle eines Leasinggebers und finanziert bei Neuvergaben die Fahrzeugbeschaffung durch die künftigen Betreiber. Mit dem NRW-RRX-Modell wurden erstmals Fahrzeugbeschaffung und Betrieb getrennt. So war es einerseits möglich, die positiven Effekte des SPNV-Wettbewerbs um Betriebsleistungen hinsichtlich Preis und Qualität auch im Rahmen des Rhein-Ruhr-Express (RRX) zu erzielen. Andererseits waren bei der Fahrzeugbeschaffung erstmals nicht allein der Fahrzeugkaufpreis, sondern die gesamten Lebenszykluskosten ausschlaggebend für den Zuschlag – also auch die Kosten für Energie, Wartung und Instandhaltung der Züge über einen Zeitraum von über 30 Jahren. Auch in den Wettbewerbsverfahren zur

S-Bahn Rhein-Ruhr kam das Modell zum Einsatz. So werden mit dem sukzessiven Einsatz der neuen RRX-Fahrzeuge und S-Bahnen 2020 insgesamt 248 Fahrzeuge beim Eigenbetrieb im VRR sein.

Ausblick Betriebsaufnahme und Wettbewerbsverfahren 2017

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird das private Eisenbahnverkehrsunternehmen VIAS die Regionalbahn-Linien RB 34 zwischen Mönchengladbach und Dalheim sowie RB 38 zwischen Bedburg und Düsseldorf betreiben. Das Unternehmen setzte sich in einem europaweiten Wettbewerbsverfahren mit dem wirtschaftlichsten Angebot für das jährlich rund 850.000 Zugkilometer umfassende Erft-Schwalm-Netz durch. Die NordWestBahn GmbH (NWB) wird das Emscher-Münsterland-Netz bis zum Jahr 2021 betreiben. Auf den Linien RE 14 (Essen – Borken) und RB 45 (Dorsten – Coesfeld) kommen dann weiterhin die Dieselfahrzeuge vom Typ Talent zum Einsatz. Ab Dezember 2021 sollen die beiden Linien dann mit Brennstoffzellenzügen betrieben werden. Die Ausschreibungen für diese modernen Fahrzeuge und den Betrieb erfolgen im Laufe des Jahres 2017. Im September soll die Entscheidung für die Fahrzeuge und im Dezember für den Betreiber ab 2021 fallen. Durch den Einsatz dieser Fahrzeuge wird ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz und zur Schonung von Umwelt und Ressourcen geleistet, denn durch die Verwertung von Wasserstoff erzeugen die Züge keine Schadstoffemissionen vor Ort.

Rückblick SPNV 2016: Fahrplanwechsel und Betriebsaufnahmen

Nach den spannenden und wegweisenden Vergabeentscheidungen rund um die Fahrzeuge und den Betrieb von Rhein-Ruhr-Express und der S-Bahn Rhein-Ruhr wurde mit dem letztjährigen Fahrplanwechsel ein entscheidender Schritt vollzogen. „Mit der Einführung des RE-Konzepts im Dezember 2016 ist eine erste wichtige Entwicklungsstufe für die Realisierung hin zum RRX Zielkonzept erfolgt“, erklärt VRR-Vorstandssprecher Martin Husmann. „Nahverkehrskunden profitieren seit Ende des Jahres von weiteren 1,35 Millionen Zugkilometern. Die Verbesserungen spüren die Fahrgäste durch neue Linienwege und Direktverbindungen, eine verdichtete Taktung auf bestimmten Streckenabschnitten, neue Fahrzeuge mit Komfortverbesserungen und höhere Kapazitäten.“ So wurde mit dem RE 6 eine weitere Leistung zwischen dem Ruhrgebiet, Düsseldorf und Köln bis zum Flughafen Köln/Bonn geschaffen. Mit den Linien RE 1, RE 6 und RE 11 gibt es jetzt auf der Strecke zwischen Düsseldorf und Hamm annähernd einen 20-Minuten-Takt. Zwischen Essen und Duisburg sind insgesamt fünf Regionalexpress pro Stunde im Einsatz. Im sogenannten Niederrhein-

Netz ist Abellio Rail NRW als neuer Linienbetreiber auf den Strecken der heutigen Linien RB 35 und RB 33 unterwegs. Die ehemalige RB 35 wird jetzt als RE 19 betrieben und bis Düsseldorf und – voraussichtlich ab April – bis Arnhem verlängert. „Mit den Veränderungen zum Fahrplanwechsel startete diese Vorstufe, um dann ab 2018 reibungslos auf den Vorlaufbetrieb des Rhein-Ruhr-Express umstellen zu können, der noch einmal einen Optimierungsschub mit neuen Fahrzeugen für den SPNV in der Region mit sich bringen soll“, resümiert VRR-Vorstand Martin Husmann.

Kontakt für Journalisten:

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Sabine Tkatzik

Telefon: 0209/15 84 421

E-Mail: tkatzik@vrr.de

Die Meldung finden Sie im Internet unter www.vrr.de