

NRW-RE: Lebenszyklusmodell kommt

Zughalt, 22.7.'13 (sh) Was lange währt, wird endlich gut: Der Rhein-Ruhr-Express, bzw. dessen Vorlaufbetrieb, wird nun so ausgeschrieben, wie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) es auf Wunsch der Landesregierung schon seit längerer Zeit geplant hat: Der Aufgabenträger beschafft die Fahrzeuge, der Hersteller ist auf 30 Jahre für deren Wartung und Instandhaltung verantwortlich. Im Oktober beginnt die Ausschreibung der Züge, die ab Dezember 2018, also zwei Jahre später als zunächst geplant, eingesetzt werden sollen. Mit diesem langen Vorlauf verhindert man Zulassungsschwierigkeiten. Der anschließende Betrieb wird in drei Losen vergeben. Wie bereits angekündigt, werden die Linien RE 1 und RE 11 sowie RE 5 und RE 6 jeweils im Pakt ausgeschrieben, ein drittes Los besteht aus der Linie RE 4. Dort wird die Kapazität im Vergleich zum Status Quo jedoch gesenkt. Neu sind ab 2016 die Verlängerung der Linie RE 42 nach Mönchengladbach und eine Umlegung der Linie RE 11 nach Düsseldorf. Ab 2018 wird dann die Linie RE 6 über Neuss und Dormagen nach Köln und zum dortigen Flughafen verlängert. Eine Losbeschränkung bei der Vergabe der Betriebsleistungen ist nicht vorgesehen. Es ist daher möglich, dass ein Bieter alle drei Lose für sich gewinnt und am Ende auch fahren wird. Erklärtes Ziel ist nach wie vor ein durchgängiger Viertelstundentakt mindestens von Dortmund nach Köln und zwar unabhängig vom eigenwirtschaftlichen SPFV der DB AG. Ob dieser jedoch finanzierbar ist, wird von den Beteiligten ausge-

blendet. Man fordert zunächst den Ausbau der Infrastruktur. Eine Finanzierungsvereinbarung wird das Bundesverkehrsministerium für das Haushaltsjahr 2014 mit der Deutschen Bahn abschließen. Diese betrifft aber zunächst nur die Planfeststellungsgebiete Köln-Mülheim und Langenfeld-Berghausen sowie Bedarfsplanmaßnahmen im Dortmunder Hauptbahnhof. Doch Landesverkehrsminister Michael Groschek (SPD) ist selbstreflektiert: „Beim RRX ist in der Vergangenheit viel versprochen und viel zu wenig fest vereinbart worden. Beim Betrieb ändert sich das mit dem heutigen Grundsatzvertrag und auch bei der Infrastruktur werden wir sehr bald zu verbindlichen Unterschriften kommen.“ Hermann Paßlick, Vorstandsvorsteher des NWL, sieht auch die ländlichen Regionen Nordrhein-Westfalens als Gewinner: „Durch die betriebliche Integration der Außenäste, in Westfalen nach Bielefeld/Minden, Paderborn/Kassel und Lünen/Münster wird der Bahnverkehr in ganz NRW profitieren. Hierfür ist der zweigleisige Ausbau der Strecke Münster-Lünen unerlässlich.“ Dabei ist das Investitionsvolumen allein beim Rollmaterial erheblich: 900 Millionen Euro geben die Aufgabenträger für die Fahrzeugbeschaffung aus, finanziert auf bis zu 30 Jahre. Die fünf Linien haben ein jährliches Volumen von insgesamt 14,2 Millionen Zugkilometer. Durch das Lebenszyklusmodell sind die Züge jedoch jederzeit tauschbar, so dass die Möglichkeit besteht, auch kurzfristig einzelne Äste zwischen den Linien zu verschieben, um den Verkehrsströmen ge-

recht zu werden. Darüber hinaus rechnet man mit höherer Fahrzeugqualität. VRR-Chef Martin Husmann: „Wenn die Hersteller die Fahrzeuge über ihre ganze Nutzungsdauer instandhalten müssen, liegt es in ihrem Interesse, sie von vornherein so zu konstruieren und zu bauen, dass sie möglichst wartungsarm betrieben werden-. Zudem können sie mögliche Schwachstellen schneller erkennen und Abhilfen schaffen.“ Die Herstellerwartung war relativ früh Konsens zwischen den Aufgabenträgern, allerdings scheut man beim NVR bis heute die hohen Investitionskosten. Günter Rosenke, stellvertretender Verbandsvorsteher: „Wir stehen voll und ganz hinter dem RRX, halten uns jedoch vor, die Fahrzeuge nicht als unser Eigentum zu erwerben, sondern unseren Anteil über einen Dritten, z.B. eine Leasinggesellschaft, eigentumsrechtlich zu übernehmen und finanzieren zu lassen.“ Somit könnten die Differenzen, die VRR und NVR im Dezember 2012 im Eisenbahnjournal Zughalt.de öffentlich ausgetragen haben, in einem Kompromiss enden. Einer der führenden Köpfe hinter dem Konzept ist Rechtsanwältin Ute Jasper von der Düsseldorfer Kanzlei Heuking und Partner. Sie zeigte sich vergangene Woche sehr zufrieden: „Wir freuen uns sehr über die Fortschritte beim Rhein-Ruhr-Express. Das Vertrags- und Vergabemodell wird zu günstigeren Preisen und damit zu besserem Komfort für die Fahrgäste führen.“ Auch wenn es noch einige Jahre dauern wird, ist der Start zumindest des Vorbetriebs jetzt absehbar.