

**Aufbau eines Schienen-
fahrzeugpools für den
Nahverkehrsraum Leipzig**

1.1 Hintergrund

Im Nahverkehrsraum Leipzig läuft am 14.12.2002 der Verkehrsvertrag mit der Deutschen Bahn AG aus. Zur Disposition stehen direkt und indirekt rund 16 Mio. Zugkilometer im Schienenpersonennahverkehr, was rund 3% des Marktanteils von DB Regio entspricht.

Durch die Übernahme der Verkehrsleistungen entsteht ein Unternehmen, das von den Ländern jährlich rund 300 Millionen DM Regionalisierungsmittel erhalten wird. Diese werden zur Deckung sämtlicher Kosten im SPNV ausreichen.

Die Fahrgeldeinnahmen stehen damit für die Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrssystems und den Ausbau von Fernverkehrsleistungen zur Verfügung.

Das Konzept, das Anfang Dezember veröffentlicht wird, wird schrittweise auch auf andere Nahverkehrsräume übertragen. Entscheidend ist die zukünftige Verfügbarkeit von Rollmaterial. Dies umfasst Straßenbahnen, Regionaltriebwagen und Fernverkehrszüge.

Die Lieferengpässe der Schienenfahrzeugindustrie behindern nicht nur in Deutschland den Aufbau von Wettbewerbern zu den bisherigen monopolistischen Anbietern von Verkehrsleistungen.

Die EU-Liberalisierung im Personenverkehr stellt z.B. auch die in Italien vor kurzem mit nationalen und internationalen Konzessionen ausgestatteten Wettbewerber der Staatsbahn vor immense Startschwierigkeiten.

Die Produktionskapazitäten für Schienenfahrzeuge müssen deshalb erweitert und Fertigungsmethoden an den Bedarf höherer Stückzahlen angepasst werden.

1.2 Aufbau eines Fahrzeugpools

Die Schienenfahrzeughersteller stehen dabei unter erheblichem Druck der Staatsbahnen, die zur Sicherung ihrer Marktanteile die Auslastung beschränkter Produktionskapazitäten nutzen.

Da die Hersteller untereinander im Wettbewerb stehen, werden sie die erforderliche Initiative zur wesentlichen Erweiterung der Kapazitäten nicht ergreifen. Die privaten Wettbewerber verfügen im Moment über keine ausreichende Nachfragemacht.

Private Finanzierungsmodelle sehen in der Regel einen Eigenkapitalanteil von 10-15% der Investitionssumme vor. Bei einem Anschaffungspreis ab 3 Mio. DM je Fahrzeug mit einer Stückzahl von mehr als 20 ist das benötigte Investitionsvolumen der meisten heutigen NE-Bahnen schnell überschritten.

Bereits der Bedarf für die Vorhaben in Leipzig (mehr als 100 Straßenbahnen und mehr als 70 Triebwagen) überschreitet diese Grenzen deutlich.

Für ein Engagement kapitalkräftiger Investoren, z. B. aus dem Energie- und Versorgungsbereich, ist eine Absicherung ihrer Investitionen während des Abschreibungszeitraumes Grundvoraussetzung. Diese können bei einem Einstieg in regionale SPNV-Projekte das Risiko kaum übernehmen, nach Ablauf eines Verkehrsdurchführungsvertrages über Fahrzeuge zu verfügen, deren Abschreibungen noch nicht vollständig erwirtschaftet sind.

Da historisch bedingt bislang kein Gebrauchtmärkte für Rollmaterial existiert und der Aufbau von den Staatsbahnen verhindert wird, kann einzig die DB AG aufgrund ihrer Größe mit relativ hoher Wahrscheinlichkeit Fahrzeuge jederzeit auch an einem anderen Ort wieder einsetzen.

Solange also keine Alternativen für rein betreiberseitige Fahrzeugbeschaffungen existieren, können neue Wettbewerber nur dann gefunden werden, wenn die Aufgabenträger langfristige Verträge eingehen und sich über die wirtschaftliche Nutzungsdauer neuer Fahrzeuge, in der Regel mindestens 15 Jahre, an einen Betreiber binden.

Vor diesem Hintergrund bietet sich ein betreiber-, system- und herstellerneutrales Fahrzeug-Service-Konzept als ideales Lösungsmodell an, um den Wettbewerb, die Qualität und die Finanzierbarkeit des SPNV entscheidend voranzubringen.

Kernelement des Konzeptes ist die Fahrzeugbeschaffung und -finanzierung. Die Fahrzeug-Service-Gesellschaft vermietet die Fahrzeuge an die Betreiber weiter und übernimmt während des Einsatzzeitraumes der Fahrzeuge bei Bedarf weitere Funktionen, wie z. B.:

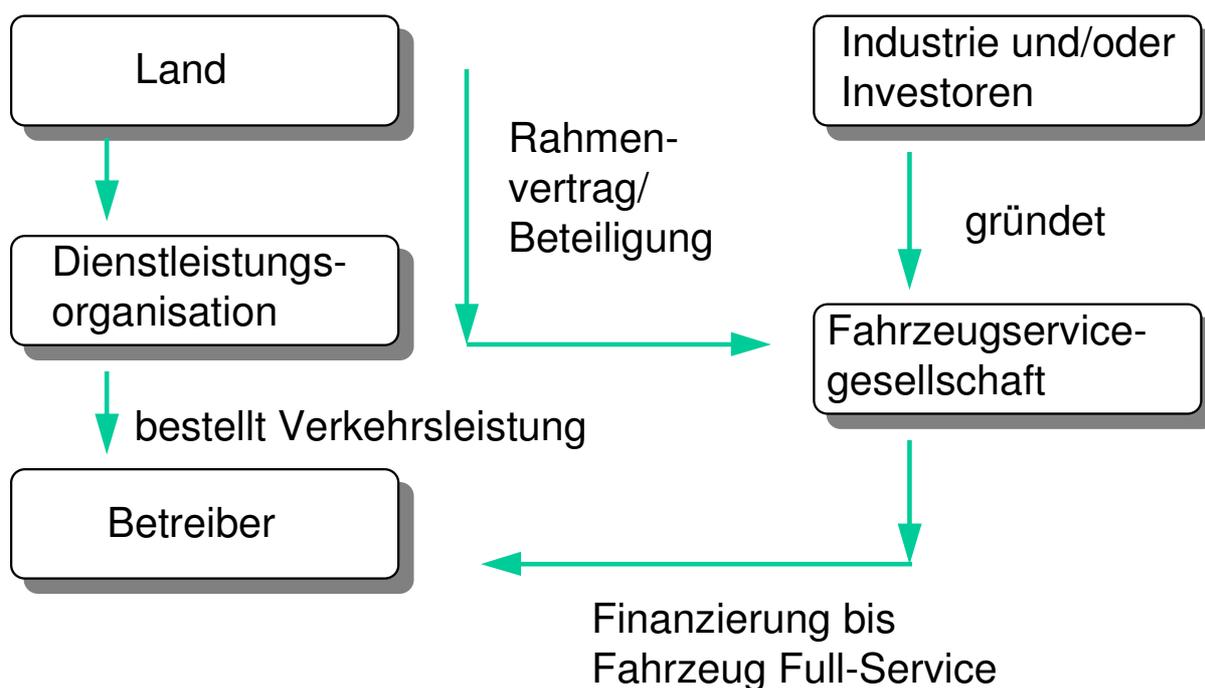
- Organisation der Instandhaltung
- Upgradeprogramme
- Flottenmanagement
- Allgemeiner Service von Reinigung bis Catering

Hinter der Fahrzeug-Service-Gesellschaft stehen private Investoren, wobei eine direkte Beteiligung des Aufgabenträgers für eine optimale Wahrung dessen Interessen jederzeit möglich ist. Der Vorteil für Aufgabenträger ist u. a. die bessere Einflussnahme auf Fahrzeuganforderungen (Leistungsmerkmale, Design, Komfort), sowie die Schaffung von Eigentumswerten für das Bundesland im Gegensatz zum reinen Konsum von Fördermitteln durch einzelne Betreiber.

Durch den geringeren Eigenkapitaleinsatz für den Betreiber ist auch kleineren Unternehmen der Einstieg oder die Erweiterung ihrer SPNV-Aktivitäten möglich.

Aus wirtschafts- und strukturpolitischen Gründen ist als operativer Standort der Fahrzeug-Service-Gesellschaft das zur Schließung vorgesehene Werk in Delitzsch oder das in Halle-Ammendorf vorgesehen.

Grafik: Einbettung der Fahrzeugservicegesellschaft in die Organisationsstruktur



1.3 Lösung von besonderen Schwierigkeiten

Die EU-Beihilfenvorschriften verhindern die direkte Unterstützung bestimmter Hersteller und bestimmter ausgewählter Unternehmensstandorte. Die Lösung erfolgt über den genannten Fahrzeugpool. Das Konzept wird Anfang Dezember im Zusammenhang mit den Vorschlägen der „Sachsenbahn“ veröffentlicht.

Die Deutsche Bahn AG nutzt die Erneuerung des Rollmaterials zur Ausschaltung des Wettbewerbs: „ Um eine Planungsgrundlage für umfangreiche Investitionen im Nahverkehr zu schaffen, werden wir bei den entsprechenden Verhandlungen mit den Ländern verstärkt die Notwendigkeit langfristiger Verträge mit einer Laufzeit von 10-12 Jahren betonen.“(Geschäftsbericht 2000)

Diese Strategie kann entweder durch politische Entscheidungen (z.B. Rheinland-Pfalz) oder durch unternehmerische Initiativen umgangen werden. Der Fahrzeugpool wurde Sachsen schon im Vorfeld der bekannten Stilllegungsprobleme angeboten. Vollzogen wird die zweite Alternative, was zum Verlust von Arbeitsplätzen in Sachsen führen wird.

Bereits im März 2001 wurde mit der Fahrzeugtechnik Dessau ein vorbereitendes Gespräch geführt. Der Standort spielt künftig eine bedeutendere Rolle im Schienenfahrzeugbau. Aufgrund der Strukturprobleme in Sachsen-Anhalt waren Bombardier im Sommer 2001 Vorschläge zu Ammendorf angeboten worden.

Bombardier ist derzeit der am schlechtesten aufgestellte Schienenfahrzeughersteller der Welt mit einer in Deutschland auf die DB AG abgestellten Produktpalette. Nach dem Verlust des RegioShuttle und der VarioTram an Stadler im Zusammenhang mit der Integration von Adtranz, verbleibt als für Wettbewerber der DB AG interessante Baureihe der „Talent“.

Am neuen gesuchten Standort sollen künftig Straßenbahnen und Züge verschiedener Hersteller (je nach Streckenanforderungen) und in enger Kooperation mit diesen produziert werden. Bei einzelnen benötigten Komponenten bestehen Lieferengpässe, die zusätzlich behoben werden müssen.

Der Aufbau des Werkes ist eng mit dem erwähnten Vorhaben in Leipzig und den Überlegungen zum IR-Nachfolger verknüpft. Der IR-Nachfolger wird nicht nur von Connex vorbereitet.

RegioRail, Mannheim, Antonio Moscato, Leipzig