

# LNVG-Fahrzeugpool spart Regionalisierungsmittel



Mit insgesamt 106 Doppelstockwagen und 18 Lokomotiven der Baureihen 146<sup>1</sup> und 146<sup>2</sup> bestreitet metronom den SPNV zwischen Uelzen und Hamburg/Bremen sowie Uelzen und Göttingen. Die Fahrzeuge gehören dabei der niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) und sind von metronom gemietet. Aufnahme: Jürgen Hörstel

**In EK 2/2006 berichteten wir auf Seite 7 ausführlicher über Kürzungsabsichten des Bundes bei den Regionalisierungsmitteln. Vor diesem Hintergrund haben wir dabei auch Einsparpotentiale im ÖPNV angesprochen und in diesem Zusammenhang auch die Frage nach der Notwendigkeit von landeseigenen Fahrzeugpools in die Diskussion gebracht. Als Reaktion darauf schildert uns in diesem Beitrag die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) die Vorzüge ihres Fahrzeugpools.**

Bereits kurz nach Inkrafttreten der Regionalisierung des ÖPNV vor zehn Jahren hatte die neu gegründete Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) beschlossen, zum zeitnahen und nachhaltigen Aufbau von Wettbewerb im niedersächsischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) selbst Fahrzeuge zu erwerben und an künftige Betreiber zu vermieten.

Mit ihrem öffentlich gemanagten Fahrzeugpool steht die LNVG inzwischen nicht mehr allein da. Auch der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat über seine Fahrzeugmanagement-Tochter (Fahma) bei der Ausschreibung des Odenwald-Netzes Dieseltriebwagen vom Typ Itino (Bombardier) selbst beschafft. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) hat deutlich vor Beginn des Vergabeverfahrens für die RegioTram die Regionalbahn Kassel mit der Beschaffung und Wartung der RegioTram-Fahrzeuge beauftragt. Auch hier werden also, ähnlich wie beim niedersächsischen Fahrzeugpool, dem künftigen Betreiber die Fahrzeuge und deren Wartung und Instandhaltung beigestellt. Darüber hinaus gibt es verschiedene Fälle, z.B. die S-Bahnen in Stuttgart und Hannover, wo sich die Aufgabenträger in Zusammenhang mit öffentlichen Fahrzeugfinanzierungen den Übergang von Fahrzeugen auf einen möglichen anderen Betreiber nach

Ausschreibung der Betriebsleistungen gesichert haben.

Was hat die jeweiligen Aufgabenträger nun bewegen, derart vorzugehen? Welche Vorteile bietet das Poolmodell der Niedersachsen im Vergleich zur Finanzierung von Fahrzeugbeschaffungen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)?

Zunächst ist der Zeitvorteil hervorzuheben, wenn Fahrzeuge bereits vor oder parallel zum SPNV-Vergabeverfahren bestellt werden. Auch konnte die LNVG den Fahrzeugbedarf für mehrere Ausschreibungsteilnetze zusammenfassen. Die hohe Stückzahl führte zu sehr günstigen Fahrzeugpreisen. Derart günstig könnte außer der DB kein Wettbewerbsunternehmen, das nur für ein Ausschreibungsnetz Fahrzeuge beschaffen wollte, einkaufen. Der einheitliche Fahrzeugpark der bisher ausgeschriebenen Dieselnetze (54 Triebwagen LINT41 von Alstom LHB) und RegionalExpress-Linien (18 El-loks der Baureihe 146 und 106 Doppelstockwagen von Bombardier, Stand Dez. 2005) ermöglicht es bei Bedarf (z.B. längerer Ausfall nach BÜ-Unfall), Fahrzeuge auch flexibel zwischen verschiedenen Teilnetzen und Betreibern zu verschieben.

Auch bei den Wartungskosten konnte die LNVG im Rahmen langfristiger „lifecycle costs-Verträge“ (LCC) günstige Konditio-

nen für Wartung und Instandhaltung mit dem jeweiligen Fahrzeughersteller vereinbaren. Die Hersteller bedienen sich Subunternehmern, meist des mit den Fahrzeugen verkehrenden EVU, bei der Durchführung der vertraglichen Wartung. Die praktischen Tätigkeiten und die damit zusammenhängende Wertschöpfung bleiben somit vollständig bei Fahrzeugherstellern und beauftragten Verkehrsunternehmen. Der Hersteller steht über den LCC-Vertrag und die hohe Vorgabe zur Fahrzeugverfügbarkeit stärker und langfristiger in der Verantwortung für die Qualität seines Produktes als bei normalen Fahrzeugbeschaffungen durch EVU.

Der wirtschaftliche Hauptvorteil der Fahrzeugbeschaffung durch den Aufgabenträger liegt jedoch in der direkten Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln. Anders als bei der Beschaffung durch EVU kann der Aufgabenträger bei Verfügbarkeit entsprechender Mittel die Fahrzeuge ohne Kreditaufnahme quasi „bar“ bezahlen. Nach dem Ergebnis eines Wirtschaftsprüfergutachtens konnte allein dadurch im Vergleich zu anderen Finanzierungsmodellen bei der LNVG bis Ende 2005 schon ein dreistelliger Millionenbetrag an Regionalisierungsmitteln eingespart werden.

Wenn behauptet wird, die betreffenden Aufgabenträger würden sich teure eigene Fahrzeuge kaufen, so ist das somit nicht nur

## LNVG-Fahrzeugpool

falsch, sondern auch kurzfristig gedacht, weil neue Fahrzeuge auch bei den EVU nicht vom Himmel fallen und nicht mal eben aus der Portokasse bezahlbar sind. Also werden im Normalfall Kredite für den Fahrzeugkauf aufgenommen, deren Tilgung und Zinsen von den Aufgabenträgern über den laufenden Zuschuss zu refinanzieren sind. An dieser Stelle wird offensichtlich, dass die direkte Finanzierung durch den Aufgabenträger aus Regionalisierungsmitteln kostengünstiger ist.

Bei der aktuellen Diskussion um die Höhe und Verwendung der Regionalisierungsmittel geht teilweise unter, dass ein Teil der Mittel von Anfang an auch für Investitionen verwendbar war (Mittel nach § 8 Abs. 2 RegG). In Niedersachsen hat man diese Mittel vorrangig für neue Fahrzeuge (Landespool und Förderung bei DB Regio) und kaum für Fahrplanausweitungen genutzt. Damit wurden bleibende Werte geschaffen, die auch langfristig niedrigere Zuschüsse gewährleisten. Zudem sorgt diese Schwerpunktsetzung im investiven Bereich statt bei Fahrplanleistungen dafür, dass nicht automatisch abbestellt oder gar stillgelegt werden muss, wenn die Zuweisung an Regionalisierungsmitteln reduziert wird.

Die zur Kostenreduzierung diskutierte Zulassung gebrauchter Fahrzeuge in Ausschreibungen ist zum jetzigen Zeitpunkt wirtschaftlich eher kontraproduktiv, da sie grundsätzlich nur den größten Marktteilnehmer DB Regio begünstigt. DB Regio kann im Wissen darum, dass nur sie über entsprechende Gebrauchtfahrzeuge verfügt (z.B. Diesel- oder Elektrotriebwagen), spielend die Ausschreibung gewinnen, ohne bei ihrem Preisangebot mit spitzem Bleistift kalkulieren zu müssen. Vergabeverfahren, bei denen neue Fahrzeuge vorgegeben werden, erreichen ein wesentlich besseres Preis-Leistungs-Verhältnis und haben bisher immer auch eine Kosteneinsparung gebracht. Deshalb kann es nicht ernsthaft sinnvoll sein, bis zu 30 Jahre alte Triebwagen nochmals in einer SPNV-Ausschreibung zuzulassen. Davon abgesehen gibt es aufgrund der insgesamt relativ begrenzten Ausschreibungsquote bundesweit auch in den kommenden Jahren noch genügend Möglichkeiten, um z.B. neuere DB-Triebwagen der Baureihe 642 in anderen Netzen einzusetzen.

Die Zulassung gebrauchter Fahrzeuge verschiebt lediglich den Neufahrzeugbedarf auf den nächsten Vergabezeitpunkt des betroffenen Netzes mit entsprechenden Sprungkosten in etwa zehn Jahren, während heute vorgegebene Neufahrzeuge auch in der nächsten und übernächsten Verkehrsvertragsperiode noch eingesetzt werden können, was also vor allem langfristig zu niedrigeren Zuschüssen führt. Erst in der Folgegeneration von Ausschreibungen in etwa fünf bis zehn Jahren macht es Sinn, die zur jeweils ersten Ver-



Für ihre bislang ausgeschriebenen Dieselnetze hält die LNVG einen Fuhrpark von 54 Coradia-LINT41-Triebwagen vor. Neun dieser Fahrzeuge sind an die Eisenbahn- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVV) vermietet, von denen vier zwischen Hamburg-Neugraben und Bremerhaven eingesetzt werden. Aufnahme: Roland Hertwig

gabe des Netzes beschafften Fahrzeuge erneut zuzulassen. Dann erst haben auch mehr oder weniger alle EVU Zugriff auf Gebrauchtfahrzeuge.

Auch der hohe Investitionsbedarf bei größeren Teilnetzen rechtfertigt derzeit keine Zulassung von Gebrauchtfahrzeugen. So wurden z. B. im Teutoburger Wald-Netz oder im Nordosthessen-Netz trotz erheblichen Investitionsbedarfs für neue Elektrotriebwagen deutliche Einsparungen gegenüber den bisherigen Zuschüssen erzielt. Die z. B. durch Abellio als Ausschreibungsgewinner vereinbarten Leasingverträge für die Fahrzeuge im Ruhr-Sieg- und im Teutoburger Wald-Netz (Bietergemeinschaft Westfalenbahn) zeigen, dass auch „Newcomer“ kostenintensive Fahrzeugneubeschaffungen für elektrische Netze mit Hilfe der am Markt etablierten Leasinggesellschaften finanzieren können.

Wenn sich der Markt von SPNV-Anbietern in einigen Jahren stabilisiert hat, werden öffentliche Fahrzeugpools zur Unterstützung des Wettbewerbs weitgehend verzichtbar sein. Aus wirtschaftlicher Sicht sind sie wegen der Einsparung von Regionalisierungsmitteln und damit von Steuergeldern jedoch auch aktuell noch sinnvoll. Deshalb wurde bei der LNVG entschieden, für die Ausschreibung der RegionalExpress-Linie Hamburg – Cuxhaven und die befristete Vergabe der RegionalBahn-Leistungen Tostedt – Hamburg – Lüneburg nochmals Fahrzeuge über den niedersächsischen Fahrzeugpool zu beschaffen. Diese Fahrzeuge werden im Laufe des Jahres 2007 geliefert, so dass dann 275 Fahrzeuge zum Fahrzeugbestand der niedersächsischen LNVG gehören werden.

TEXT: RALF HOOPMANN



Die zehn 146<sup>1</sup> des LNVG-Fahrzeugpools wurden speziell für den metronom-Verkehr Uelzen – Hamburg/Bremen beschafft. Die Lokomotive ME 146-01 trägt seit dem 14. Februar 2006 anlässlich des 60. Jubiläums des Landes Niedersachsen eine Werbeklebung auf den Seitenwänden. Aufnahme: Jürgen Hörstel