ren Kriterien untergeordnet. In den ersten Beratungsgesprächen werden die Entscheidungen hierfür gemeinsam mit GAR, HBS und Fraktion getroffen.

Mit den eigenen Themen anfangen

In den Modellworkshops hat es sich ebenso als erfolgreich erwiesen, die Menschen dort abzuholen, "wo sie sind". Die entsprechende Zielgruppe kann daher ihre kommunalpolitischen Handlungsfelder selbst definieren. Anhand der so benannten Problemfelder wie Schul-, oder Verkehrspolitik wird mit Hilfe der ExpertInnen der Weg hin zum Ziel erarbeitet. Die Teilnehmenden eines Workshops formulierten z. B. die simple, aber wichtige Forderung: "Mehr Parkbänke für SeniorInnen in der Innenstadt!" und erarbeiteten daraus konkrete Schritte, wie sich dieses Ziel erreichen lässt. So wird im Detail sehr anschaulich, wie Kommunalpolitik funktioniert und wie spannend es sein kann, das eigene Lebensumfeld selbst mitzugestalten.

Der praxisorientierte Ansatz bietet den Teilnehmenden einen Einblick in die Arbeit von KommunalpolitikerInnen und vermittelt dabei ganz nebenbei kommunalpolitische Strukturen und Grundlagen. Der persönliche Kontakt zu den politischen AkteurInnen baut Hemmschwellen ab und verknüpft zudem Netzwerke von der Politik in die angesprochenen Bevölkerungsgruppen und vice versa. Schließlich profitieren alle – insbesondere unsere Demokratie.

Anmerkungen

- 1) Goerlich, Annette: Wie stärken wir Frauen in der Politik? Liberté, Egalité, Parité, in: AKP 5/ 2013, S. 27 f.
- 2) Schönwälder, Karen / Sinanoglu, Cihan / Daniel Volkert: Vielfalt sucht Rat, Hrsg.: Heinrich-Böll-Stiftung, Berlin 2011. Download der 84-seitigen PDF unter www.boell.de (Titel suchen).
- 3) Holtkamp, Lars: Governance-Konzepte in der Verwaltungswissenschaft. Neue Perspektiven auf alte Probleme von Verwaltungsreformen; in: Polis Nr. 67/2009, Hrsg.: Fernuniversität Hagen, Download der 30-seitigen PDF unter www.fernuni-hagen.de/polis, Pfad: Polis-Hefte.

Linda Lieber und Barbara Kanne, HBS NRW, Ruf 0211/93650823, linda.lieber@boell-nrw.de, barbara.kanne@boell-nrw.de.

Gönül Eglence, GAR NRW, Ruf 0211/3847615, eglence@gar-nrw.de.

⇒ Barbara Kanne ist Diplom-Pädagogin und Bildungsmanagerin bei der HBS NRW. Gönül Eglence ist Politikwissenschaftlerin und Bildungsreferentin bei der GAR NRW.

Rhein-Ruhr-Express

Zweckverbände stellen die Signale auf Grün

Nicht weniger als einen Quantensprung wollen Landesregierung und Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen mit dem Rhein-Ruhr-Express RRX schaffen: Hohes Tempo, 15-Minuten-Takt, viel Komfort – und Triebwagen, die nicht einem Eisenbahnunternehmen gehören, sondern den kommunalen Zweckverbänden.

Gerhard Joksch

Der Rhein-Ruhr-Express soll Dortmund und Köln alle 15 Minuten und 160 km/h schnell miteinander verbinden; über Außenäste werden Ostwestfalen, das Münsterland und Aachen an die Magistrale angebunden. Mehr als 14 Millionen Kilometer sollen die rund 80 RRX-Züge jedes Jahr zurücklegen.

Für die Beschaffung der Fahrzeuge des RRX und den notwendigen (Wieder-) Ausbau der Schienenwege werden Investitionen in Höhe von zwei Milliarden Euro kalkuliert. Ohne die bereits 2005 zugesagten Mittel des Bundes wäre das Projekt nicht realisierbar. Sein Herzstück sind elektrisch angetriebene Triebwagen, für deren Größe, Bauart, Geschwindigkeit und Ausstattung die Landesregierung durch eine Verordnung zum ÖPNV-Gesetz1 landesweit Vorgaben gemacht hat: 800 Sitzplätze im Doppelstock, 160 km/ h schnell, barrierefrei und klimatisiert so lauten die Ansagen fürs RRX-Lasten-

Hindernisse und Hausaufgaben

Damit verspricht der Rhein-Ruhr-Express einen technologischen Quantensprung gegenüber den bisherigen Regionalexpresszügen und mehr Komfort für die bislang nicht gerade verwöhnten Fahrgäste. Wenn das Projekt gelingt, könnte der RRX eine Renaissance des öffentlichen Verkehrs einleiten. Dafür müssen allerdings noch Hindernisse aus dem Weg geräumt werden:

- Für die hohe Reisegeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern sind umfangreiche Streckenausbauten erforderlich, insbesondere auf dem Hauptstrang Dortmund – Köln;
- · um das Münsterland in das Netz zu integrieren, muss der Ast Münster - Dortmund zweigleisig ausgebaut werden;
- · die von der Landesregierung gestellten technischen Anforderungen an die Triebwagen schließen einen "Kauf von der Stange" aus. Die Neuentwicklung sowie die gesonderte Zulassung kosten Zeit und Geld - und sind nicht ohne Risiko²;
- das auf die Magistrale Dortmund -Köln ausgerichtete Liniennetz hängt Großstädte und Regionen vom neuen Angebot ab. Hagen, Wuppertal, Krefeld, Mönchengladbach, Paderborn und Siegen bleiben vorerst ohne Anschluss; da muss noch nachgebessert werden!

Land und Zweckverbände bringen RRX auf die Schiene

Den Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen verantworten drei kommunale Zweckverbände: "Verkehrsverbund Rhein-Ruhr" (VRR), "Nahverkehr Westfalen-Lippe" (NWL) und "Nahverkehr Rheinland" (NVR). Andere Bundesländer beanspruchen die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonenverkehr für sich selbst und lassen sie durch landeseigene Eisenbahngesellschaften "behördlich" wahrnehmen. Die kommunal orientierten NRW-Zweckver-



Wie der RRX aussehen wird, weiß noch niemand. Aber wenn er kommt, dann kommt er schnell – und im Viertelstundentakt

Foto: Janus Sandsgaard / Flickr.com

bände sind dagegen demokratisch legitimiert und verstehen sich als verkehrspolitische Instanzen mit Verantwortung gegenüber Kunden und Öffentlichkeit.

Der RRX stellt für sie eine große Bewährungsprobe dar. Denn gemeinsam mit dem Land wollen sie ab Oktober 2013 die Beschaffung der RRX-Triebwagen öffentlich ausschreiben. Ein Grundsatzvertrag ist bereits unterzeichnet. Der Auftrag umfasst neben der Beschaffung auch die betriebliche und technische Wartung der Fahrzeuge durch den Hersteller für den Zeitraum von 30 Jahren. Für den Fahrzeugkauf werden rund 900 Millionen Euro kalkuliert; die Kosten der Vorfinanzierung werden mit bis zu 60 Millionen Euro vom Land NRW getragen.

Novum bei der Fahrzeugbeschaffung

Die Fahrzeugbeschaffung durch die Zweckverbände ist ein Novum: Bislang haben sie nämlich nur Verkehrsleistungen ausgeschrieben und vergeben. Die Auftragnehmer beschafften und betreuten die notwendigen Fahrzeuge selbst. Beim Rhein-Ruhr-Express war zu befürchten, dass lediglich die DB AG wirtschaftlich stark genug ist, um den Erwerb der Triebwagen zu finanzieren. Andere Eisenbahnunternehmen wie Keolis, Arriva oder Eurobahn sind zwar zumeist Töchter von Großunternehmen, aber trotzdem nicht in der Lage, 900 Millionen Euro aufzubringen. Wo bliebe bei nur einem einzigen Anbieter der Wettbewerb? Der Erwerb der Fahrzeuge durch die Zweckverbände und die Beistellung für den Betrieb bietet demgegenüber auch mittelständischen Eisenbahnverkehrsunternehmen Chancen, einen Auftrag für den RRX-Betrieb zu erhalten. Die Besteller hoffen ihrerseits, so die Betriebskosten in vertretbaren Grenzen halten zu können.

RRX setzt den "Roten Riesen" unter Druck

Das Engagement der Zweckverbände für den Kauf von Schienenfahrzeugen war in der politischen Diskussion innerhalb der Zweckverbände zunächst nicht unumstritten. Die Verantwortung für die Fahrzeugbeschaffung abzulehnen, war aber politisch zu problematisch: Die Landesregierung hätte den RRX nämlich allein realisieren und eine Landeseisenbahngesellschaft mit der Durchführung des Projektes betrauen können - womit die Zweckverbände aufs verkehrspolitische Abstellgleis geraten wären! Die jetzt gefundene Lösung ist deshalb auch ein

Beleg dafür, dass die kommunale Aufgabenträgerschaft im öffentlichen Verkehr funktioniert und dass die Zweckverbände ihre Aufgaben erfüllen.

Dass bei der DB AG ob des nun vereinbarten Verfahrens keine freundschaftlichen Gefühle für Land und Zweckverbände aufkommen werden, dürfte ebenfalls klar sein: Der von der DB AG stets verfochtene Grundsatz, Verkehrsaufträge müssten Betrieb und Fahrzeuge umfassen, spielt keine Rolle mehr. Die monopolartige Stellung des "Roten Riesen" gerät deshalb bei dem wichtigsten Verkehrsauftrag, der in NRW auf absehbare Zeit vergeben wird, in Gefahr. Der RRX könnte auch beim Wettbewerb um Aufträge eine verkehrspolitische Wende einleiten.

Fußnoten

1) §2,2 ÖPNV-Pauschalen-Verordnung vom 18.12. 2012, GV.NRW.

2) Das musste man bei anderen Fahrzeugentwicklungen leidvoll erfahren; traurige Beispiele sind der Regionaltriebwagen "Talent 2" (Bombardier) und der ICE-Triebwagen "Velaro D" (Siemens).

Dipl.-Ing. Gerhard Joksch, Stadtbaurat a. D., ist Mitglied der grünen Ratsfraktion Münster. Er schreibt regelmäßig für die AKP, zuletzt im Heft 5/13 über die Staatsaufgabe Klimaschutz (S. 30 f.). www.gerhard-joksch.de.