



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Der Verbandsvorsteher

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/IX/2020/0735	10.06.2020	1

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
-----------------------	----------------------	-----------------------	-----------------

Verbandsversammlung des NVN

Kenntnisnahme

24.06.2020

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2020
2. Personalbericht 2019
3. Umsetzung der Infrastrukturprojekte mit DB Station & Service

Verkehr

SPNV:

4. Machbarkeitsstudie Walsum-Bahn (aus 1. SB)
5. Betriebsqualitätsanalyse RE10

ÖPNV:

6. Klimaschutzprogramm 2030 (aus 1. SB)

7. **Kenntnisnahmen aus dem letzten Sitzungsblock März 2020**

- Stationsbericht 2019 (Drucksachen-Nr. NVN/IX/2020/0689)
- Qualitätsbericht SPNV 2019 (Drucksachen-Nr. NVN/IX/2020/0691)
- Großbaustellen im SPNV 2020 (Drucksachen-Nr. NVN/IX/2020/0693)

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2020

Gemäß § 1 Absatz 4 der Geschäftsordnung für den Vorstand der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR unterrichtet der Vorstand den Verwaltungsrat im Rahmen der Beschlussfassungen zum Wirtschaftsplan eines jeden Jahres u. a. über die geplanten Auftragsvergaben.

Der Jahresvergabeplan umfasst zum einen Vergaben, deren geschätzte Auftragswerte (netto) oberhalb der jeweils geltenden EU-Schwellenwerte gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2014/24/EU liegen. Die zum 01.01.2020 in Kraft getretenen neuen EU-Schwellenwerte lauten wie folgt:

- Bauaufträge: 5.350.000,- €
- Liefer- und Dienstleistungsaufträge (allgemein): 214.000,- €
- Soziale und sonstige besondere Dienstleistungsaufträge: 750.000,- € (unverändert)

Darüber hinaus werden im Jahresvergabeplan auch die Vorhaben erfasst, die für die VRR AöR von besonderer Bedeutung sind.

Ergebnis in der Zusammenfassung

Der Jahresvergabeplan 2020 startete zunächst mit 9 gemeldeten Vorhaben (Stand: Sitzungsblock Nov./Dez. 2019, lfd. Nummern 1 bis 9). Bis zum Redaktionsschluss für den letzten März-Sitzungsblock sind 4 weitere Vergabeverfahren hinzugekommen (vgl. JVP 2020, lfd. Nummern 10 bis 13).

Mittlerweile wurden insgesamt 5 Aufträge erteilt (vgl. JVP 2020, lfd. Nummern 5, 7, 9, 10 und 11). Bei 2 Verfahren (lfd. Nummern 3 und 4) zeichnen sich Verzögerungen ab, da die Bewilligung der beantragten Fördermittel erst kürzlich erteilt wurde bzw. zum heutigen Redaktionsschluss (24.04.2020) noch aussteht. Des Weiteren verzögert sich der Start des Vergabeverfahrens für die Interimsvergabe der S-Bahn Köln, bei der die Federführung beim NVR liegt (lfd. Nummer 8). Die übrigen Verfahren liegen nach heutigem Stand noch im Plan.

Die aktuellen Sachstände zu den Vorhaben 2020 können der als **Anlage 1** beigefügten Tabelle Jahresvergabeplan entnommen werden.

2. Personalbericht 2019

Der Personalbericht ist dem Sachstandsbericht als **Anlage 2** beigefügt.

3. Umsetzung der Infrastrukturprojekte mit DB Station & Service

MOF 2:

- Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung der MOF 2 am 12.12.2008
- Austausch von Vorhaben im Rahmen einer Planungsanpassung am 17.05.2013
- Aufnahme von Nachrückvorhaben aufgrund vorhandener Mittel am 13.03.2014
- Stand der Umsetzung der 52 Stationsmaßnahmen:
 - 31 Stationen baulich fertig
 - 9 Stationen aktuell im Bau
 - 3 Stationen bewilligt aber noch nicht im Bau
 - 8 Stationen in der Planung
 - 1 Station Planung noch nicht begonnen

MOF 3:

- Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung der MOF 3 (VRR) am 17.02.2016
- Die meisten der 21 Stationsvorhaben befinden in der Lph. 1+2; Baubeginne sind für 2023/2024 angesetzt.

RRX-A:

- Unterzeichnung der 1. Planungsvereinbarung (Lph. 1+2) am 19.12.2014
- Unterzeichnung der 2. Planungsvereinbarung (Lph. 3+4) am 17.02.2016
- Unterzeichnung der Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung am 28.06.2017
- Stand der Umsetzung der 23 Stationsmaßnahmen:
 - 13 Stationen baulich fertig
 - 7 Stationen aktuell im Bau
 - 1 Station bewilligt ab noch nicht im Bau
 - 2 Stationen in der Planung

SPNV – Rahmenvereinbarung inkl. Großbahnhöfe

- Duisburg Hbf. => Planung abgeschlossen, Baubeginn im Jahr 2022
- Dortmund Hbf. => im Bau, Fertigstellung 2024
- D-dorf-Bilk, RE-Halt => im Bau, Fertigstellung im März 2022
- D-dorf-Gerresheim => in Planung (Lph. 3+4)
- Korschenbroich => Fertig gestellt
- Kleinenbroich => Fertig gestellt

ZIP – Zukunftsinvestitionsprogramme (ZIP 1 und ZIP 2)

- Das ZIP 1 - Programm beinhaltet 3 Stationen im VRR-Raum, die sich alle im Bau befinden.
- Das ZIP 2 - Programm beinhaltet 8 Stationen im VRR-Raum, bei denen bei allen die Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) abgeschlossen ist.

Reaktivierung der Hertener Bahn

- Neubau von zwei Stationen in Hertener und Hertener-Westerholt und Erweiterung der Station Gelsenkirchen Buer-Nord um einen Bahnsteig
- Umsetzungsstand:
 - Alle Maßnahmen befinden sich aktuell in der Planung (Lph. 3+4)
 - Die Baubeginne sind für das Jahr 2021 geplant
 - Die Inbetriebnahmen sind für Dezember 2022 vorgesehen

§ 12 - Maßnahmen

- Stand der Umsetzung der 31 Stationsmaßnahmen, die im § 12 Programm sind:
 - 13 Maßnahmen baulich fertig
 - 6 Maßnahmen aktuell im Bau
 - 12 Maßnahmen in der Planung

§ 13 - Maßnahmen

- Stand der Umsetzung der 7 Stationsmaßnahmen, die im § 13 Programm sind:
 - 4 Maßnahmen baulich fertig
 - 1 Maßnahme aktuell im Bau
 - 2 Maßnahmen in der Planung

S9–Ausführungsvertrag (S-Bahnausbau) und

S9–Ergänzungsvertragsvertrages (P+R- / B-R–Anlagen)

Der S9-Ausführungsvertrag beinhaltet den Gesamtausbau der Strecke und der Stationen zwischen Haltern am See und Wuppertal-Vohwinkel zum S-Bahnsystem. Der Vertrag wurde im Jahr 1993 geschlossen. Der S-Bahnausbau der S9, der insgesamt 29 Stationen beinhaltet, ist bis auf den Ausbau der Stationen Essen-Dellwig Ost, Bottrop-Boy und Marl-Mitte abgeschlossen.

Gemäß dem S9-Ergänzungsvertrages sollen entlang der S9 rd. 1.200 Stellplätze für PKW und rd. 1.100 Stellplätze für Fahrräder entstehen. Bis jetzt sind rd. 50% der Stellplätze umgesetzt. Umgesetzt werden sollen noch die großen Anlagen in Haltern am See (im Bau) und in Glad-

beck-West (in Planung). Darüber hinaus gibt es noch 10 weitere kleinere Anlagen entlang der S9, die noch baulich umgesetzt werden sollen.

Stationsoffensive

Für die bisher Rahmen der Stationsoffensive vorgesehenen 6 Stationsmaßnahmen im VRR-Raum erfolgt die Finanzierung nun über die LuFV III Anlage 8.7 als „Kapazitätsoffensive Bahnhöfe“. Die LuFV III hat eine Laufzeit von 10 Jahren und hat ihren Beginn zum 01.01.2020. Planungsbeginn für diese Stationsmaßnahmen soll im Jahr 2021 sein und die Inbetriebnahme im Jahr 2026.

Bereits gezahlte/vorgesehene Investitionsmittel für Stationsmaßnahmen an die DB Station & Service AG seit dem Jahr 2008 sowohl für Bau- als auch für Planungskosten:

- Durch Bescheid oder Vertrag bewilligte Summe: 320.402.422 €
 - davon bereits ausgezahlt: 132.091.746 €
 - davon noch auszuführen: 188.310.676 €

- Eingeplante Zuwendung: 160.910.882 €

- Summe aus bewilligter und eingeplanter Förderung: 481.313.304 €

Verkehr

SPNV:

4. Machbarkeitsstudie Walsum-Bahn

Die VRR AöR ist durch Beschluss des Verwaltungsrates des VRR beauftragt worden, mit den betreffenden Mitgliedskommunen Gespräche mit dem Ziel aufzunehmen, eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Walsumbahn zu beauftragen.

Gleichzeitig ist in dem Beschluss eine Kostenübernahme zu 50 Prozent durch den VRR für die Erstellung der Studie zugesichert. Der VRR geht von Maximalkosten in Höhe von 200.000 € aus. Die verbleibenden Kosten sollen von den betreffenden Gebietskörperschaften getragen werden. Hierüber ist unter ihnen eine Einigung erforderlich, die derzeit abgestimmt wird.

Am 17.1.2020 wurde durch die Vertreter der beteiligten Städte Duisburg, Oberhausen sowie des Kreises Wesel und des VRR eine Absichtserklärung unterzeichnet. In dieser ist der Wille der Beteiligten dokumentiert, zeitnah und abgestimmt die Voraussetzung einer Prüfung von

Realisierungschancen der Walsumbahn zu schaffen.

Die inhaltliche Aufgabenstellung ist bereits weitestgehend fertiggestellt, so dass zeitnah nach einer Finanzierungszusage der betreffenden Gebietskörperschaften die Vorbereitung zur Auftragsvergabe einer Machbarkeitsstudie beginnen können.

5. Betriebsqualitätsanalyse RE10

Die Linie RE 10 (Niers-Express) verbindet Kleve über die Linksniederrheinische Strecke mit Krefeld und Düsseldorf. Sie ist in der Vergangenheit verstärkt wegen anhaltend schlechter Betriebsqualität in die Kritik geraten. Daher wurde zwischen den beteiligten Akteuren vereinbart, eine Betriebsqualitätsanalyse für die Linie RE10 durchzuführen. Die Untersuchung wurde durch VIA Consulting im Auftrag des KC ITF durchgeführt.

In der Analyse sollten die Störfälle, Verspätungsminuten und deren Ursachen ausgewertet werden. Betrachtet wurden neben der RE 10 der Nordwestbahn auch die teilweise parallel verlaufende Linien RE 7 (National Express), RE 4, RE 6, RE 42 und RB 33 (DB Regio), RE 13 (eurobahn/Keolis), RB 35 (Abellio) sowie RB 39 (VIAS).

Eine Vorstellung der Ergebnisse der Betriebsqualitätsanalyse RE 10 erfolgte am 31.03.2020 per Videokonferenz. Hier wurde dargelegt, dass es je nach betrachtetem Streckenabschnitt unterschiedliche Verspätungstreiber gibt. Auf dem Streckenabschnitt Kleve – Krefeld entfallen fast 57% der Verspätungen, ca. 21% entstanden im Bahnhof Krefeld, weitere 17% im Knoten Düsseldorf.

Die Hauptgründe für die hohe Verspätungsanfälligkeit liegen in der veralteten Infrastruktur und verhältnismäßig vielen Bahnübergängen (92 BÜ auf 65 km Strecke). Während der Streckenabschnitt Kleve – Krefeld eine geringe Verkehrsauslastung aufweist und der RE 10 die Infrastruktur exklusiv nutzt, ist insbesondere der Abschnitt vor Düsseldorf hoch ausgelastet. Dort verkehren ebenfalls die Linien RE 4, RE 6, RE 7, RE 13, RB 39 und Güterverkehr. Der Knoten Krefeld wirkt sich durch die Betriebsführung dieser Linien negativ auf die Pünktlichkeit der RE 10 aus. Es galt daher neben den infrastrukturellen Gegebenheiten, auch die betriebliche Durchführung der Linie zu untersuchen.

Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass insbesondere im Knoten Krefeld, zwischen dem Abzweig Weißenberg und Erftkanal sowie im Zulauf auf Düsseldorf Verspätungen aufgebaut werden. Im Abschnitt Kleve – Krefeld ist neben Eigenkreuzungen vor allem der Abschnitt Kevelaer – Weeze und der Halt Kempen auffällig. Richtung Krefeld werden Verspätungen vor

allem in den Halten aufgebaut. Auch in der Gegenrichtung von Kempen nach Kleve sind die Halte Hauptursache für Verspätungen. Problematisch ist weiterhin, dass sich Verspätungen anderer Linien auf den RE 10 übertragen. Darüber hinaus führt eine verspätete Zugfahrt des RE 10 aus Kleve auch zu einer Verspätung anderer Linien.

Da es ohne infrastrukturelle Änderungen kaum effiziente Handlungsmöglichkeiten gibt, wurden zahlreiche Maßnahmen erarbeitet, die zu einer Steigerung der Pünktlichkeit beitragen können. Diese sind infrastruktureller, betrieblicher sowie fahrzeugtechnischer Art und in der nachfolgenden Übersicht des KC ITF zusammengestellt.

Maßnahmen: Infrastruktur	Abschätzung	
	Zeithorizont	Wirkung
Modernisierung Leit- und Sicherungstechnik	langfristig	++
Entflechtung Knoten Krefeld, insbesondere Überwerfungsbauwerke im Ostkopf	langfristig	+++
Zweigleisiger Ausbau Verbindungskurve Weißenberg	langfristig	+++
Gleichzeitige Einfahrt Kevelaer	mittelfristig	+
Zusätzliches Blocksignal Kempen – Krefeld	mittelfristig	++
Fußgängerquerung Goch	kurzfristig	+
Beseitigung Langsamfahrstellen – sofern noch vorhanden → Prüfung durch DB Netz läuft aktuell	kurzfristig	++

Maßnahmen: Betrieblich	Abschätzung	
	Zeithorizont	Wirkung*
Untersuchung Haltezeitproblematik → In Arbeit durch Nordwestbahn	kurzfristig	+
Analyse/Definition Dispositionsrichtlinien	kurzfristig	+
Anpassung Gleisbelegung Krefeld (Mit/Ohne RB41) → zusätzliche Untersuchung notwendig, VRR + DB Netz	mittelfristig	+
Anpassung Gleisbelegung Kevelaer → zusätzliche Untersuchung notwendig	mittelfristig	+

Maßnahmen: Sonstige		
Verbesserung Türöffnungs-/schließzeiten	mittelfristig	
Verbesserung Rollmaterial	mittelfristig	+

Es zeigt sich, dass die Maßnahmen mit der größten Wirkung den längsten Realisierungszeitraum erfordern. Die Umsetzung betrieblicher Verbesserungen können ggf. zum Fahrplanwechsel 2020/2021 stattfinden. Neben den in der Tabelle dargestellten Maßnahmen, wird erwartet, dass die Neuausschreibung des Niederrhein-Münsterland-Netzes ab 2025 zu kapazitiven Verbesserungen führen wird. Alle Maßnahmen wurden seitens des KC ITF auch dem Verkehrsministerium übermittelt.

Der RE 10 war auch Gegenstand eines Gesprächs im Verkehrsministerium. Darin wurde festgehalten, dass es bis 2029 zu einer bautechnischen Modernisierung und Ertüchtigung der Strecke kommen soll. Eine Finanzierung i. H. v. 200 Mio. € zur Sanierung von sechs Eisenbahnbrücken, 27 Weichen, 23 Bahnübergangssicherungsanlagen, zahlreichen BÜ-Beseitigungen, einer Zugwendeanlage in Geldern für die zukünftige RB 41 (Neuss - Geldern) sowie der Erneuerung des Gleisoberbaus auf einem Großteil der Strecke ist bis 2029 von der DB bereits zugesagt.

ÖPNV:

6. Klimaschutzprogramm 2030: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als Modellregion zur Stärkung des Nahverkehrs

Auf Basis des gemeinsamen Antrags der drei Fraktionen im VRR Verwaltungsrat vom 18. November 2019 hat die Verwaltung im Rahmen des letzten Sitzungsblocks 2019 eine Konzeptidee zur Bewerbung des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als Modellregion des Klimaschutzprogramms erarbeitet. Mit der erarbeiteten Konzeptidee soll der Nahverkehr in der Region durch ein adäquates Leistungsangebot und einer Neuordnung des Tarifs in der Region und im Land gestärkt werden, um einen substanziell positiven Klimaschutzeffekt mit einer deutlichen Erhöhung des Modal-Splits hin zu umweltverträglichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Die Konzeptidee wurde in der Sitzung des VRR Verwaltungsrates am 04. Dezember 2019 bestätigt und der Bewerbung des VRR zugestimmt (**M/IX/2019/0671**). Im Nachgang zur Sitzung des Verwaltungsrates fand eine Pressekonferenz zur Information der Öffentlichkeit statt.

Am 28. Januar 2020 wurden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nunmehr die Eckpunkte zum Förderprogramm vorgestellt. Derzeit wertet die Verwaltung die vorgegebenen Prämissen aus, allerdings zeichnet sich ab, dass das ambitionierte Gesamtpaket in der vorgestellten Form so keinen Zuschlag erhalten wird.

Gemeinsam mit den weiteren nordrhein-westfälischen Aufgabenträgern, dem Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und dem Nahverkehr Rheinland (NVR) entwickelt die VRR AöR deshalb jetzt ein Konzept für eine einfache, transparente und verbundübergreifende nachhaltige Lösung, die den Schwerpunkt insbesondere auf Pendler legt. Hierzu soll ein innovativer eTicket-Ansatz mit adäquaten und auskömmlich kalkulierten elektronischen Tarifprodukten des Zeitkartensortiments gewählt werden. Im Fokus steht dabei, dass ein einfacher/freizügiger Zugang für Pendler im Rahmen z. B. eines Job-/FirmenTicket Vertrages ermöglicht wird. Ziel ist dabei, dass die entwickelten Tarifprodukte nach Ablauf des Förderzeitraums marktreif umgesetzt werden können.

Von Seiten des BMVI ist ein zweistufiges Antragsverfahren für die Ausgabe der Fördermittel im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vorgesehen. In der ersten Phase werden in einem sogenannten Skizzen-Verfahren die Projektideen und Konzepte der Antragsteller gesammelt und eine erste Vorauswahl von Antragstellern vorgenommen. Hierzu erarbeitet die VRR AöR zusammen mit den weiteren Beteiligten eine Projektskizze auf NRW-Ebene, die den Gremien vorgelegt wird. Nach Zustimmung durch die Gremien ist eine Übersendung der Projektskizze geplant.

Aufgrund des geplanten Fördervolumens des Gesamtprogramms und der geplanten Förderquote von 80% ist eine Notifizierung des Klimaschutzprogramms durch die EU-Kommission erforderlich. Aus diesem Grunde geht die Verwaltung davon aus, dass ein Antragsverfahren inklusive den konkreten Förderbedingungen frühestens im Juli 2020 durch das BMVI gestartet wird. Durch die aktuelle Lage kann es zu einer weiteren Streckung des Zeitplans kommen.

7. Kenntnisnahmen aus dem letzten Sitzungsblock März 2020

Die nachfolgend aufgeführten Vorlagen wären im ersten Sitzungsblock im Jahr 2020 eingebracht worden:

- Stationsbericht 2019 (Drucksachen-Nr. NVN/IX/2020/0689)
- Qualitätsbericht SPNV 2019 (Drucksachen-Nr. NVN/IX/2020/0691)
- Großbaustellen im SPNV 2020 (Drucksachen-Nr. NVN/IX/2020/0693)

Aufgrund der Corona-Situation konnten diese jedoch bisher nicht beraten werden. Die Vorlagen werden daher erneut als **Anlage 3** zur Kenntnis gegeben.