öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstand Ausschreibung Niederrhein-Münsterland-Netz			
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**Datum**	**lfd. Nr. BPL**
AöR	**S/IX/2020/0809**	**25.11.2020**	**22**

Beratungsfolge	**Zuständigkeit**	**Sitzungstermin**	**Ergebnis**
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	03.12.2020	☐
Betriebsausschuss des Zweckverbandes VRR	Kenntnisnahme	10.12.2020	☐
Vergabeausschuss der VRR AöR	Kenntnisnahme	14.12.2020	☐

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verkehr und Planung und der Vergabeausschuss der VRR AöR nehmen den Sachstand der Ausschreibung Niederrhein-Münsterland-Netz gemäß Drucksache Nr. S/IX/2020/0809 zur Kenntnis.

Der Betriebsausschuss des Zweckverbandes VRR nimmt den Sachstand der Ausschreibung Niederrhein-Münsterland-Netz gemäß Drucksache Nr. S/IX/2020/0809 zur Kenntnis.

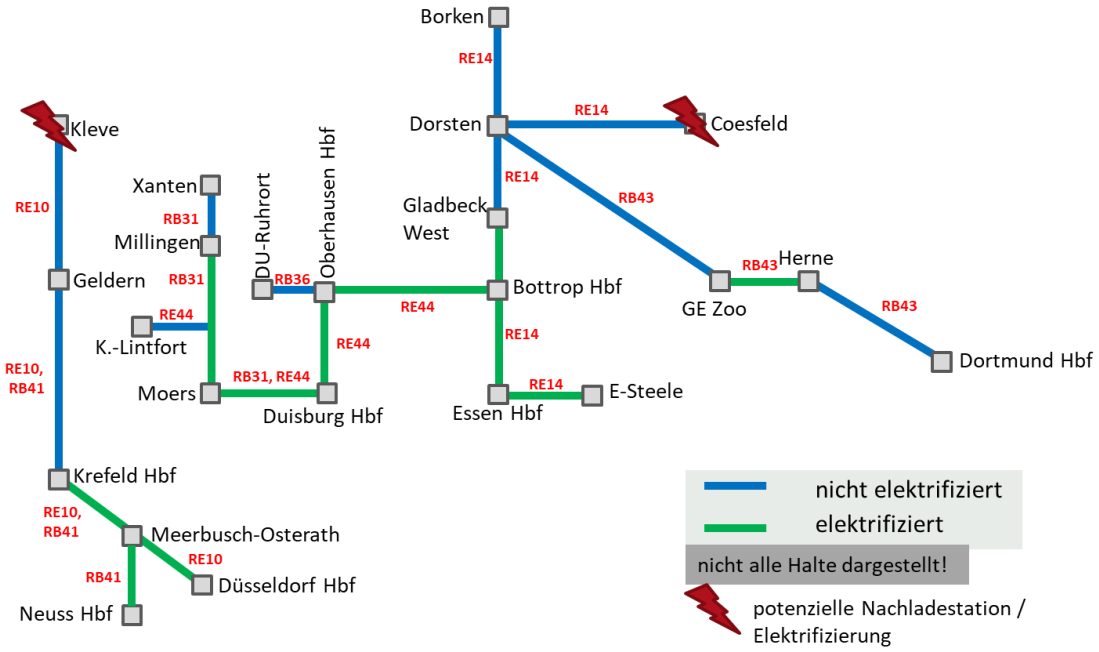
Begründung/Sachstandsbericht:

1 Ausgangslage

Der Vergabeausschuss der VRR AöR und der Betriebsausschuss des Zweckverbandes VRR haben in ihren Sitzungen im Frühjahr 2018 den Start der Vergabeverfahren „Niederrhein-Münsterland-Netz“ beschlossen (vgl. Beschlussvorlage S/IX/2018/0421). In weiteren Sitzungen dieser Ausschüsse wurde seitdem über den Sachstand berichtet, zuletzt mit Vorlage S/IX/2019/0579.

Das Niederrhein-Münsterland-Netz umfasst 7 SPNV-Linien mit über 6 Millionen Zugkilometern p.a. und soll sukzessive ab Dezember 2025 den Betrieb aufnehmen:

- RE 10 (Kleve – Geldern – Krefeld – Düsseldorf)
- RE 14 (Essen-Steele – Bottrop- Dorsten – Borken / Coesfeld)
- RE 44 (Kamp-Lintfort Mitte – Moers – Duisburg – Oberhausen – Bottrop)
- RB 31 (Xanten – Moers – Duisburg)
- RB 36 (Oberhausen – Duisburg-Ruhrort)
- RB 41 (Geldern – Krefeld – Neuss)
- RB 43 (Dortmund – Wanne-Eickel – Dorsten)



Hinter dem Netz steht eine verkehrliche Gesamtkonzeption, die 4 wesentliche Ziele umfasst:

1. Anpassung der Kapazitäten an die gestiegene Nachfrage
2. Reduzierung von CO_2- und Feinstaub-Emissionen
3. Verbesserung der Betriebsstabilität
4. Anbindung von Kamp-Lintfort an den SPNV

1.1 Anpassung der Kapazitäten an die gestiegene Nachfrage

Insbesondere auf den Linien RE 10 und RB 31 kam es in den vergangenen Jahren zu erheblichen Fahrgastzunahmen und immer wieder zu überfüllten Zügen. Die Gründe dafür sind vielfältig, wie bspw. die Tarifintegration VRR/VGN im Jahr 2012 oder die neu gegründete Hochschule Rhein-Waal. Bereits in den vergangenen Jahren hat der VRR Maßnahmen ergriffen, um der gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden. Dazu gehören Taktverdichtungen

zwischen Geldern und Krefeld zur HVZ, die Verlängerung der Linie RE 44 montags bis freitags nach Moers sowie der verstärkte Einsatz von Mehrfachtraktionen.
Die Situation ist weiterhin jedoch nicht zufriedenstellend. Daher sollen in Zukunft auf den Linien RE 10 und RB 31 Fahrzeuge mit höherer Kapazität (ca. +25% ggü. Status Quo) eingesetzt werden und die Verstärkerzüge zwischen Geldern und Krefeld in eine neue montags bis freitags ganztags verkehrende Linie RB 41 (mit Anschluss in Neuss auf den RE 6 (RRX) nach Köln) aufgehen.
Auf der Linie RB 43 ist montags – freitags bis ca. 19 Uhr eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt im nachfragestärkeren Streckenabschnitt Dortmund Hbf – Wanne-Eickel Hbf vorgesehen.

1.2 Reduzierung von CO_2- und Feinstaub-Emissionen

Die Strecken des Niederrhein-Münsterland-Netzes sind jeweils nur teilweise elektrifiziert, so dass auf den Linien heute Dieseltriebwagen verkehren. Mittlerweile bieten alle namhaften Fahrzeughersteller lokal emissionsfreie Fahrzeuge mit alternativen Antrieben an: entweder Fahrzeuge mit batterie-elektrischem Antrieb (BEMU-Fahrzeuge) oder wasserstoffbetriebene Züge mit Brennstoffzellentechnik. Für das Niederrhein-Münsterland-Netz stellten sich BEMU-Fahrzeuge als wirtschaftlichere Variante heraus. BEMU-Fahrzeuge sind Elektrotriebwagen, die zusätzlich mit Batteriemodulen ausgestattet sind. Die Batterien können unter Fahrdraht geladen werden und stellen in den nicht-elektrifizierten Abschnitten die benötigte elektrische Energie bereit.

Durch den Einsatz von Zügen mit alternativen Antrieben lassen sich die klimaschädlichen CO_2-Emissionen sowie die Feinstaub-Emissionen reduzieren. Würde das Niederrhein-Münsterland-Netz erneut mit Dieselfahrzeugen ausgeschrieben werden, würden rund 23.000 Tonnen CO_2 p.a. emittiert werden. Außerdem sind Elektrofahrzeuge geräuscharmer als Dieselfahrzeuge.

1.3 Verbesserung der Betriebsstabilität

Insbesondere auf der Linie RE 10 lässt die Qualität der Betriebsleistung seit mehreren Jahren zu wünschen übrig. In den Jahren 2013 bis 2018 sind rund 81% der Verspätungen auf der Linie RE10 durch die Infrastruktur (defekte Bahnübergänge, Weichenstörungen u.ä.) verursacht. In einem ersten Schritt soll nun die Stellwerkstechnik (EStw / DStw Kleve) erneuert werden.

1.4 Anbindung Kamp-Lintfort an den SPNV

Kamp-Lintfort ist die drittgrößte deutsche Stadt ohne Anschluss an den SPNV, außerdem ist Kamp-Lintfort Hochschulstandort. Um weitere Verkehre vom MIV auf den SPNV verlagern zu können, wird die nicht mehr benötigte Zechenbahn von Rheinkamp nach Kamp-Lintfort für den SPNV ertüchtigt. Neben dem eigentlichen Ausbau der Strecke ist auch der Neubau von Stationen, und die bauliche und stellwerktechnische Anbindung an das Netz der DB in Rheinkamp erforderlich. Im Zielzustand wird die Linie RE 44 täglich im 60-Minuten-Takt den SPNV-Anschluss von Kamp-Lintfort an Duisburg und Oberhausen sicherstellen.

In den vergangenen Jahren wurden die Grundlagen für die Umsetzung der Maßnahmen im Niederrhein-Münsterland-Netz geschaffen. Dabei wurden eine Vielzahl von Hemmnissen, die auch in der Vielzahl der Beteiligten (VRR, NWL, DB Netz, DB Station & Service, DB Energie, Niederrheinbahn, Land NRW) liegt, inzwischen aus dem Weg geräumt, so dass derzeit alle Planungen für den Infrastrukturausbau vorangetrieben werden Von Seiten des Verkehrsministeriums wurde das Gesamtprojekt sehr wohlwollend aufgenommen und eine Prüfung der Finanzierung der Infrastruktur auch in Abstimmung mit dem Verkehrsministeriums des Bundes in Aussicht gestellt.

Auch wenn derzeit noch offene Punkte der Infrastruktur vorhanden sind, um eine Inbetriebnahme der ersten Linien zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 zu ermöglichen, ist der Abschluss des Vergabeverfahrens zur Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge bis Sommer 2021 erforderlich. Dies liegt an der langen Vorlaufszeit für die Zulassung und den Bau der Fahrzeuge.

2 Sachstand Vergabeverfahren

2.1 Herstellerverfahren

Seit Mai 2018 führen VRR und NWL das Verfahren zur Beschaffung und Instandhaltung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben für das Niederrhein-Münsterland-Netz durch.

Seitens der Hersteller ist im Laufe des bisherigen Verhandlungsverfahrens der (maximale) zusätzliche Infrastrukturbedarf identifiziert worden. Daraus haben die Auftraggeber abgeleitet, dass an der Station Kleve (RE 10) eine Oberleitungsinselanlage (OLIA) und in Coesfeld (RE 14) eine Elektrifizierung der Strecke von Dülmen nach Coesfeld geplant werden.

Der Zeitplan ermöglicht eine Betriebsaufnahme der Linien ohne Infrastrukturbedarf (Energieversorgung) mit BEMU-Fahrzeugen zum Ende der jeweiligen laufenden Verkehrsverträge. Für die Linien mit Infrastrukturbedarf wurden Lösungen gefunden, den Betrieb unter Minimie-

rung der Risiken frühestmöglich aufzunehmen und eine Umstellung von Diesel- auf BEMU-Verkehre zu vollziehen

In Abhängigkeit vom Ende der laufenden Verkehrsverträge und der voraussichtlichen Inbetriebnahme der zusätzlichen Infrastruktur (Energieversorgung, Verlängerung Bahnsteige) sind folgende Termine der Betriebsaufnahme vorgesehen:

- Linien RE 44, RB 31, RB 36: 12/2025
- Linie RE 14: 12/2026
- Linie RB 41: 12/2027
- Linien RE 10, RB 43: 12/2028

Weiteres Vorgehen:

- Im Juli 2020 sind indikative Angebote der Hersteller eingegangen.
- Im September 2020 wurden Verhandlungsgespräche mit den Herstellern über die in den indikativen Angeboten enthalten Optimierungsvorschlägen geführt. Den Herstellern wurden aktualisierte Vergabeunterlagen auf Basis der eingereichten und von den Auftraggebern angenommenen Optimierungsvorschlägen zur Verfügung gestellt.
- Die letztverbindlichen Angebote sollen im Zeitraum um Ostern 2021 eingehen. Nach Prüfung der Angebote ist eine Zuschlagserteilung für Mai 2021 vorgesehen.

2.2 EVU-Verfahren

- Das Niederrhein-Münsterland-Netz besteht aus zwei Teilnetzen:
    - Teilnetz 1: RE 10, RB 41
    - Teilnetz 2: RE 14, RE 44, RB 31, RB 36, RB 43
- Das EVU-Verfahren zum Teilnetz 2 wurde am 13.11.2020 mit der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt als Verhandlungsverfahren gestartet. Teilnahmeanträge können bis Mitte Dezember eingereicht werden. Das EVU-Verfahren zum Teilnetz 1 wird (aufgrund der Betriebsaufnahme 12/2027) erst zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt.
- Die EVU, die am Verfahren zugelassen werden, erhalten im Dezember 2020 vollständige Vergabeunterlagen sowie die Vergabeunterlagen aus dem Herstellerverfahren, um eine Verschneidung beider Verfahren zu ermöglichen.
- Die Abgabe von letztverbindlicher Angeboten der EVU ist für das 3. Quartal 2021 vorgesehen.