

3. Die Verbandsversammlung des NVN erteilt hiermit die nach § 33 Abs. 8 AöR-Satzung erforderliche Zustimmung zu den oben beschriebenen Leistungsausweitungen wie folgt:

Für den Fall einer nicht auskömmlichen Finanzierung durch die Landesmittel nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG bzw. durch die nach dem öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen ZV VRR, NVN und VRR AöR vereinbarten Finanzierungsquellen stimmen der Kreis Wesel und der Kreis Kleve einer ergänzenden Finanzierung durch eine Umlage nach § 19 GkG zu.

Die Umlage soll analog den im VRR derzeit geltenden Regeln erhoben werden.

Begründung/Sachstandsbericht:

RECHTSGRUNDLAGE

§ 33 Abs. 8 AöR-Satzung

1. Der in Absatz 3 Satz 2 festgelegte Finanzierungsrahmen wird abschließend für alle aus dem Verbandsgebiet des NVN resultierenden Verpflichtungen bereitgestellt.
2. Die auf das Verbandsgebiet des NVN entfallenden im Rahmen der SPNV-Verträge zurückbehaltenen Finanzmittel für Schlecht- und Nichtleistungen sowie Fondsguthaben und Rücklagen und sonstige Forderungen gegen Dritte sind im Bedarfsfall ergänzend hinzuziehen.
3. Anderenfalls sind die SPNV-Leistungen im Gebiet des NVN entsprechend zu kürzen.
4. SPNV-Leistungen werden von dem NVN und den Kreisen Wesel und Kleve im Wege einer Umlage nur finanziert, wenn und soweit einer der Beteiligten SPNV-Leistungen verlangt, die über den nach Absatz 7 zu finanzierendem Umfang hinausgehen, und der Beteiligte einer entsprechenden Umlage zustimmt.

HINTERGRUND

Das Niederrhein-Münsterland-Netz umfasst sieben SPNV-Linien und jährliche Verkehrsleistungen von über sechs Millionen Zugkilometern:

- RE 10: Kleve – Geldern – Krefeld – Düsseldorf
- RE 14: Essen – Bottrop – Dorsten – Borken / Coesfeld
- RE 44: Kamp-Lintfort – Moers – Duisburg – Oberhausen – Bottrop
- RB 31: Xanten – Moers – Duisburg
- RB 36: Oberhausen – Duisburg-Ruhrort
- RB 41: Geldern – Krefeld – Neuss
- RB 43: Dortmund – Herne – Dorsten

Die Linien RE 44, RB 31 und RB 36 werden im Dezember 2025 mit neuen, lokal emissionsfreien und leisen batterie-elektrischen Fahrzeugen (BEMU) den Betrieb aufnehmen, die übrigen Linien folgen sukzessive bis Dezember 2028. Die Verkehrsleistungen der sieben Linien werden nach dem NRW-RRX-Modell in separaten Ausschreibungsverfahren vergeben.

Die Vergabe der Fahrzeugbeschaffung und -instandhaltung ist ein erster wichtiger Meilenstein im Gesamtprojekt des Niederrhein-Münsterland-Netzes. Weitere Bausteine verfolgt der VRR gemeinsam mit den beteiligten Partnern – der DB Netz AG, der DB Station&Service AG, der Niederrheinbahn GmbH und dem Land NRW –, um das Streckennetz insgesamt neu auszurichten. So wird beispielsweise die Infrastruktur ausgebaut werden, damit die neuen, längeren Fahrzeuge an allen Stationen halten und im Streckennetz auch aufgeladen werden können. Hierzu werden die Stellwerkstechnik modernisiert, Bahnsteige verlängert und erhöht, eine Oberleitungs-Inselanlage in Kleve errichtet und Abstellanlagen erneuert.

Um der überdurchschnittlich stark gestiegenen Fahrgastnachfrage insbesondere auf den Linien RE 10 und RB 31 gerecht zu werden, weitet der VRR mit den neuen, längeren Zügen die Sitzplatzkapazitäten aus und schafft mit der Linie RB 41 eine zusätzliche Linie zwischen Geldern, Krefeld und Neuss. Aktuell wird zudem die Strecke der Niederrheinbahn von Rheinkamp bis nach Kamp-Lintfort vollständig für den SPNV reaktiviert, sodass zukünftig auch der Hochschulstandort Kamp-Lintfort an den Regionalverkehr angebunden wird.