öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Maßnahmen zur verkehrlichen Entlastung im Schienenverkehr im Bereich der A45			
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**Datum**	**Lfd. Nr. BPL**
AöR	**S/X/2022/0344**	**23.05.2022**	**22**

Beratungsfolge	**Zuständigkeit**	**Sitzungstermin**	**Ergebnis**
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	08.06.2022	☐
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Empfehlung	09.06.2022	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	13.06.2022	☐
Vergabeausschuss der VRR AöR	Kenntnisnahme	15.06.2022	☐

Beschlussvorschlag:

1) Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR folgenden Beschluss zu fassen:

2) Der Verwaltungsrat stimmt der Umsetzung der Fernverkehrsfreigabe gemäß Maßnahme 3 unter der Voraussetzung einer gesicherten Finanzierung durch das Land NRW und dem Abschluss einer Kooperationsvereinbarung gemäß § 6 Abs. 2 ÖPNVG NRW über die **Aufgabenübertragung zur Abwicklung einer Anerkennung von Nahverkehrstarifen im SPV auf der Ruhr-Sieg-Strecke mit dem ZV NWL zu.**

3) Der Vergabeausschuss nimmt die Beschlussfassung gemäß Drucksache Nr. S/X/2022/0344 zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.

☐ Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.

☐ Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.

☐ Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.

☐ Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.

☐ Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).

☐ interne Finanzierung ☐ externe Finanzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

Seit dem 02. Dezember 2021 ist die Bundesautobahn A45 nördlich von Lüdenscheid in beiden Fahrtrichtungen aufgrund von massiven Brückenschäden dauerhaft gesperrt. Die Rahmede-Brücke soll in diesem Jahr gesprengt und dann neu gebaut werden, was allerdings bis zur Umsetzung noch mindestens bis 2027 andauern wird.

Durch den gesperrten Autobahn-Abschnitt kommt es zu erheblichen verkehrlichen Einschränkungen im Zulauf aus den Richtungen Meinerzhagen, Siegen, Lüdenscheid oder Olpe in Richtung der Oberzentren Hagen und Dortmund, sowie im lokalen bis hin zum internationalen LKW-Verkehr. Die Ausweichstraßen parallel zur Autobahn können den Mehrverkehr kaum bewältigen.

Im Auftrag des Landes NRW haben das KC ITF zusammen mit SMA und unter Beteiligung des NWL und des VRR untersucht, ob im SPNV Lösungsmöglichkeiten bestehen, um bspw. mit adäquaten Verkehrsangeboten im regionalen Personenverkehr, zur Entlastung der Straßen beitragen zu können. Dazu wurde ein Maßnahmenpaket mit drei Lösungsansätzen untersucht, von denen zwei kurz- bis mittelfristig realisiert werden könnten. Eine wesentliche Voraussetzung ist die Finanzierung des Maßnahmenpakets durch das Land NRW. Dazu ist beabsichtigt den SPNV-Aufgabenträgern VRR und NWL rund 20 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung zu stellen. Mit dem Landtag muss dazu

noch Einvernehmen hergestellt werden, damit die erforderlichen Mittel für Mehrverkehre zwischen Siegen und Dortmund bereitgestellt werden. Dafür setzt sich das Verkehrsministerium ein.

Maßnahme 1:

Einrichtung einer neuen SPNV-Linie RE 34 (Dortmund Hbf – Witten – Letmathe-Finnentrop – Siegen)

Die neue RE-Linie soll 2-stündlich eingerichtet werden und bildet zusammen mit der IC-Linie 34 auf demselben Laufweg (IC34 dann weiter von Dortmund nach Münster) einen Stundentakt. Es besteht Anschluss von Siegen nach Hagen, Bochum und Essen auf „Rest"-RE16 Iserlohn – Hagen – Essen in Letmathe. Auf der bestehenden Linie RE 16 kommt es zu Fahrzeitanpassungen ohne Standzeit in Letmathe und längerer Wende in Iserlohn. Für die Einrichtung werden 3 Triebfahrzeuge benötigt. Die Linie ist auch im Zielnetz 2040 des VRR enthalten und würde somit eine frühzeitige Umsetzung bedeuten.

Für die noch in diesem Jahr geplante Inbetriebnahme der neuen SPNV-Linie RE34 können wir auf fabrikneue Elektrotriebzüge aus der Baureihe Flirt 3 xl zurückgreifen, mit denen wir den Fahrgästen einen hohen Qualitäts- und Komfortstandard anbieten können. Den Einsatz dieser hochmodernen Fahrzeuge plante der VRR ursprünglich auf der Linie S28 der Regiobahn (Wuppertal-Mettmann-Düsseldorf-Kaarst), deren Elektrifizierung sich allerdings bis zum Ende des Jahres 2026 verzögert. Deshalb kann der VRR bis Dez. 2026 die benötigten Fahrzeuge für den RE 34 zur Verfügung stellen. Allerdings sind die Elektrotriebzüge derzeit beim Fahrzeughersteller Stadler in der finalen Bauphase und müssen noch über den Herbst den Inbetriebnahme- und Abnahmeprozess durchlaufen.

Für die betriebliche Umsetzung ist erforderlich einen Verkehrsvertrag mit einem EVU zu schließen. Die Aufgabenträger prüfen aktuell, welche rechtlichen Vergabemöglichkeiten bestehen und ob die hier in Rede stehenden Verkehrsleistungen ggfs. im Rahmen bestehender Verkehrsverträge als Zusatzleistung und im vergaberechtlich zulässigen Rahmen bestellt werden können. Dazu müssen die verkehrsvertraglichen Leistungsbestandteile, der finanzielle Rahmen, sowie der vergaberechtliche Prozess als inhaltlich vorbereitet, final abgestimmt/verhandelt und gezeichnet werden. Das bezieht sich auch auf die dazu notwendigen Gremienentscheidungen beim VRR die nach den Sommerferien erfolgen sollen.

Maßnahme 2:

Einrichtung einer neuen SPNV-Linie RE 55 von/ nach Meinerzhagen – Brügge (Westf) – Hagen (- Witten – Dortmund)

Es ist geplant, dass möglichst eine stündliche Linie Meinerzhagen – Brügge – Hagen eingerichtet wird. Diese verkehrt in etwa halbstündlich zur RB52 Lüdenscheid – Brügge – Hagen – Dortmund. Es soll ein Anschluss der RE55 in Hagen auf RE4 in Richtung Dortmund vorgesehen werden.

Bezogen auf die Trassenbelegung und der Infrastruktur müssen Einzellagen evtl. aufgrund von Güterverkehren ausfallen und ein Halt in Brügge (Westf) setzt den kurzfristigen und ggf. improvisierten Wiederaufbau des ehem. Mittelbahnsteigs inkl. Zugang dort voraus. Perspektivisch ist eine Weiterführung als RE-Linie als „S5-Ersatz“ mit allen Halten über Witten und DO-Barop Ri. Dortmund Hbf denkbar. Eine – zeitlich jedoch um 30 Min. gedrehte – RE55 ist ebenfalls im VRR-Zielnetz enthalten und würde somit eine erste Stufe einer frühzeitigen Umsetzung bedeuten.

Die Maßnahme 2 kann vrsl. ab Dez. 2022 umgesetzt werden.

Maßnahme 3:

Freigabe des Fernverkehrszuges IC 34 (Münster – Dortmund – Siegen – Frankfurt für Nahverkehrskunden des Ruhr-Sieg-Netzes

(1) Verkehrliche und Finanzielle Aspekte

Die Fernverkehrsleistung des IC 34 ist bereits seit dem 12.12.2021 in Betrieb gegangen. Zeitgleich ist bereits die Tarifanerkennung durch und im Raum des NWL in Kraft getreten und beauftragt worden. Ab 01. September 2022 soll mit DB Fernverkehr eine Öffnung für den IC für Nahverkehrskunden bis Dezember 2026 zwischen auf der Ruhr-Siegstrecke bis nach Dortmund umgesetzt werden. Hierzu hat der NWL eine Ausschreibung vorgenommen und einen Vertrag mit DB Fernverkehr zur Freigabe der Leistungen für Nahverkehrskunden geschlossen. Die Option eine Freigabe auf dem gesamten Laufweg Dortmund – Siegen ist im Rahmen des Vertrages bereits angelegt. Der SPNV-Aufgabenträger zahlt den Ausgleich zwischen Nah- und Fernverkehrstarif aus den vom Land bereit gestellten Reg.-Mitteln.

Für eine Umsetzung der Fernverkehrsfreigabe sind nach der Beschlussfassung zum 01.09.2022 sind folgende Schritte und Grundlagen notwendig:

- Konkrete Zusage der Finanzierung des Landes NRW

- Beauftragung der Option bei DB Fernverkehr durch den NWL
- Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung zwischen NWL und VRR in der die Regelungen zur Fernverkehrsfreigabe im VRR geregelt werden

(2) Rechtliche Aspekte

Die Möglichkeit der Nutzung von Nahverkehrsausweisen in Fernverkehrszügen ist vereinzelt für rechtlich zulässig erachtet worden und wird seit Jahren im Spannungsfeld der Abgrenzung zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) kontrovers diskutiert.

Losgelöst davon, streben die SPNV-Aufgabenträger einvernehmlich eine rechtliche Umsetzung an, die sowohl den verkehrlichen Bedürfnissen genügt als auch die Rechtsrisiken zumindest vom VRR soweit wie möglich minimiert. Im Einzelnen:

- Der Verkehrsvertrag zwischen dem ZV NWL, RMV und der DB Fernverkehr AG über die Anerkennung von Nahverkehrstarifen ist vergaberechtlich im Wettbewerb vergeben und nicht beanstandet worden.
- Der Verkehrsvertrag beinhaltet eine Option über die Anerkennung von Nahverkehrstarifen von Letmathe nach Dortmund, so dass diese im vergaberechtlich zulässigen Rahmen vom ZV NWL und RMV genutzt werden kann.
- Damit der ZV NWL diese Option für das Gebiet des VRR ziehen kann, überträgt der VRR die Angelegenheit „*Tarifgestaltung*“ als einzelne und zeitlich befristete Angelegenheit auf den ZV NWL. Die Aufgabenübertragung gemäß § 6 Absatz 2 ÖPNVG NRW wird in der zu schließenden Kooperations- bzw. Verwaltungsvereinbarung in Verbindung mit einer Haftungsfreistellung des VRR geregelt. Die Abstimmung zwischen den SPNV-Aufgabenträgern diesbezüglich ist konstruktiv und auf der Zielgeraden.