

öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Berichterstattung zum gemeinsamen Antrag der Fraktionen CDU, SPD und Bündnis 90/DIE GRÜNEN zum Förderkatalog 2027 gem. §12 ÖPNVG NRW			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	F/XI/2026/0094	11.09.2026	6

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	02.10.2026	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	08.10.2026	☐

Kurzzusammenfassung:

Sachstände zum Ergänzungsantrag der Fraktionen CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR für die jeweiligen Gruppierungen im Verwaltungsrat der VRR AöR – Förderkatalog 2027 gemäß § 12 ÖPNVG NRW (Drucksache Nr. F/XI/2026/0046)

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen die Sachstände 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:**Ergänzungsantrag zur Drucksache Nr. F/XI/2026/0046 - Nr. 4:**

Die Verwaltung wird beauftragt, zeitnah Gespräche mit der DB InfraGO AG aufzunehmen, mit dem Ziel, die Leistungsphasen 1 und 2 HOAI für die Walsumbahn zügig einzuleiten und die Voraussetzungen für eine zeitnahe Umsetzung der Planung zu schaffen.

Sachstand:

Derzeit wird die Erstellung der Planungen der Lph. 1 sowie die Durchführung einer Standardisierten Bewertung über die Förderrichtlinie Planungsvorrat des MUNV (FöRi-Pla) als „Lph. 1 +“ gefördert. Hierfür hat das Land Nordrhein-Westfalen über die Bezirksregierung Düsseldorf Fördermittel in Höhe von 1,2 Mio. Euro bereitgestellt.

Für die anschließende vollständige Bearbeitung der Lph. 2 wird bei einem vorläufig geschätzten Bauvolumen von rd. 275 Mio. Euro (Ergebnis der Machbarkeitsstudie) ein Finanzierungsbedarf von rund 15 Mio. Euro entstehen. Davon könnten bis zu 90 % aus der Investitionspauschale gem. § 12 ÖPNVG NRW gefördert werden, was einem Fördervolumen von rund 13,5 Mio. Euro entspricht. Der verbleibende Eigenanteil in Höhe von rund 1,5 Mio. Euro ist jeweils zur Hälfte von den Anrainerkommunen und vom VRR aus Eigenmitteln zu tragen.

Aktuell werden noch Fragen mit der Zentralen Vergabestelle des VRR zur Vergabe der Leistung abgestimmt.

Formal kann die Ausweitung auf die Lph. 2 erfolgen, wenn hierfür die erforderliche Förderung aus § 12-Mitteln über einen entsprechenden Bescheid bewilligt und die Komplementärfinanzierung durch die Anrainerkommunen und durch VRR-Eigenmittel gesichert ist. Eine sofortige Ausweitung der unmittelbar bevorstehenden Planung auf die Lph. 2 wäre für die Beschleunigung der Planung kontraproduktiv, da der Abstimmungsprozess zur Lph. 1 schon fortgeschritten ist und die Ausweitung in diesem Stadium den tatsächlichen Beginn der Planungen erheblich verzögern könnte. Es empfiehlt sich, zunächst die Planung gem. Lph. 1 fertigzustellen und parallel die Finanzierung der Lph. 2 zu organisieren.

Ergänzungsantrag zur Drucksache Nr. F/XI/2026/0046 - Nr. 5:

Die Verwaltung legt den politischen Gremien einen Sachstandsbericht darüber vor, welche weiteren Reaktivierungsmaßnahmen im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr aufgrund ihres erreichten Planungsstandes die Voraussetzungen für eine Förderung gem. § 12 ÖPNVG NRW bereits erfüllen oder kurzfristig erfüllen können. Darüber hinaus ist darzustellen, welche Priorisierung sich hieraus aus fachlicher Sicht für eine zukünftige Aufnahme in den Förderkatalog ergibt.

Sachstand:

Vor dem Hintergrund der derzeit hohen Inanspruchnahme von Fördermitteln auf Bundes- und Landesebene sowie der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel werden Fördermöglichkeiten und Fördersätze fortlaufend überprüft. Auch das GVFG-Bundesprogramm ist aktuell stark nachgefragt. Sollten sich daraus Auswirkungen auf die Finanzierung der nachfolgend genannten Reaktivierungsvorhaben ergeben, könnte für bestimmte Verfahrensabschnitte einzelner Vorhaben eine Finanzierung gem. § 12 ÖPNVG NRW in Betracht kommen. Dabei ist zu beachten, dass von den Mitteln gem. § 12 jährlich höchstens rd. 40 Mio. Euro (künftig rd. 36 Mio. Euro) für SPNV-Vorhaben eingesetzt werden dürfen.

Hauptursache für den langsamen Fortschritt in den laufenden Planungen zu Reaktivierungsvorhaben ist, dass die Planungsressourcen bei der DB InfraGO für Reaktivierungsvorhaben stark begrenzt sind. Dies verstärkt sich, weil die DB InfraGO stets eng einzubinden bzw. direkt zu beauftragen ist, wenn eine Maßnahme innerhalb der DB-Infrastruktur umgesetzt werden soll.

Gemäß dem Zielnetz 2032/2040 des Landes NRW könnten die nachfolgend aufgelisteten SPNV-Maßnahmen prinzipiell baulich umgesetzt werden, wenn die hierfür erforderlichen Finanzmittel vorhanden sind. Die nachfolgende Auflistung der Maßnahmen orientiert sich an

der aktuellen Planungsreife: diejenigen Vorhaben, die bereits am weitesten geplant sind, werden zuerst genannt.

- SPNV-Reaktivierung Strecke Kaarster See – Viersen (Westverlängerung Regiobahn)
 - Beabsichtigte Förderung gem. § 13 Abs. 1 Nr. 1 ÖPNVG (GVFG-Bundesprogramm) oder § 13 Abs. 1 Nr. 4 ÖPNVG (Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV).
 - Für die Westverlängerung der Regiobahn von Kaarster See nach Viersen liegen bereits die Ergebnisse der Vorplanung gem. Lph. 1 und 2 sowie ein vorläufiges Ergebnis der Standardisierten Bewertung vor. Hier werden zurzeit Gespräche mit dem Gutachter und der Regiobahn bzw. mit dem Kreis Viersen geführt.
- SPNV-Reaktivierung der Rater Weststrecke
 - Förderung der „Lph. 1 +“ aus der Förderrichtlinie Planungsvorrat des MUNV (Fö-Ri-Pla), später potenziell Förderung gem. § 13 Abs. 1 Nr. 1 ÖPNVG (GVFG-Bundesprogramm) oder § 13 Abs. 1 Nr. 4 ÖPNVG (Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV).
 - Für die Rater Weststrecke wurde bereits eine Planungsvereinbarung zur Durchführung der Lph. 1 und Teile der Lph. 2 mit der DB InfraGO AG abgeschlossen. Die Ergebnisse hierzu sollen im Dezember 2029 vorliegen.
- SPNV-Reaktivierung der Ruhrtalbahn von Hattingen nach Hagen
 - Beabsichtigte Förderung gem. § 13 Abs. 1 Nr. 1 ÖPNVG (GVFG-Bundesprogramm) oder § 13 Abs. 1 Nr. 4 ÖPNVG (Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV).
 - Für die Reaktivierung der Ruhrtalbahn ist die Machbarkeitsstudie abgeschlossen und weist ein positives Ergebnis hinsichtlich der generellen Umsetzbarkeit auf.
 - Aufgrund von Erneuerungsbedarfen mindestens einer Straßenbrücke wird es hier zu Verzögerungen und ggf. Kostensteigerungen kommen. Da die Maßnahme auch für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes angemeldet wurde, sollte ohnehin zunächst das Ergebnis der Bedarfsplanbewertung abgewartet werden. Der Ein-

stieg in die weiteren Planungen orientiert sich insbesondere an den vorhandenen Planungskapazitäten der DB InfraGO AG.

- Zweigleisiger Ausbau Essen-Dellwig
 - Beabsichtigte Förderung gem. § 13 Abs. 1 Nr. 1 ÖPNVG (GVFG-Bundesprogramm) oder Förderung über § 13 Abs. 1 Nr. 8 des ÖPNVG NRW (ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde).
 - Für den zweigleisigen Ausbau Essen-Dellwig sind derzeit keine Planungskapazitäten bei der DB InfraGO AG vorhanden, sodass eine Aussage zur baulichen Umsetzung der Maßnahme nicht getroffen werden kann.
- SPNV-Reaktivierung der Strecke Moers – Neukirchen-Vluyn
 - Voraussichtliche Förderung gem. § 13 Abs. 1 Nr. 1 ÖPNVG (GVFG-Bundesprogramm) oder § 13 Abs. 1 Nr. 4 ÖPNVG (Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV).
 - Für die Streckenreaktivierung zwischen Moers und Neukirchen-Vluyn sind Fördermittel für die Vorplanung (Lph. 1 und 2) eines Überwerfungsbauwerks im Bereich des NIAG-Betriebsgeländes in Moers etatisiert. Die Beauftragung dieser Planung steht unmittelbar bevor. Die vorgezogene und vertiefte Planung des Überwerfungsbauwerks ist zwingend erforderlich, um die technische und wirtschaftliche Machbarkeit der Gesamtmaßnahme zur Streckenreaktivierung nachzuweisen. Erst wenn hierfür ein positives Planungsergebnis vorliegt, können die weiteren Planungsschritte für die Reaktivierung der Strecke eingeleitet werden.