



## Niederschrift

Nr. 25

**über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Planung der  
VRR AöR am Donnerstag, den 03.12.2020, 09:00 Uhr, im Ratssaal des  
Rathauses der Stadt Essen, Porscheplatz, 45127 Essen**

---

### **Anwesende (lt. Anwesenheitsliste)**

#### **Vorsitzender**

Herr Wolfgang Weber

#### **CDU ordentliche Mitglieder**

Herr Martin Erlmann, Herr Andreas Hartnigk, Herr Frank Heidenreich, Herr Thomas Kracke, Herr Winfried Kunert, Herr Rainer Schlottmann, Herr Friedhelm Stevens, Herr Peter Vermeulen, Herr Thomas Waters

#### **SPD ordentliche Mitglieder**

Herr Karl-Heinz Emmerich, Herr Bernd Goerke, Herr Rüdiger Lehr, Herr Daniel Mühlenfeld, Herr Daniel Pilz, Herr Jürgen Scharmacher, Herr Norbert Schilff, Herr Lothar Sill, Herr Martin Volkenrath

#### **Bündnis 90/Die Grünen ordentliche Mitglieder**

Herr Matthias Dudde, Herr Dietmar Gaida, Herr Uwe Tietz

#### **NVN ordentliche Mitglieder**

Herr Frank Berger

#### **CDU stellvertretende Mitglieder**

Herr Christian Gebel

#### **SPD stellvertretende Mitglieder**

Herr Axel C. Welp

#### **Berater/Gäste**

Herr Lothar Ebbers, Herr Jürgen Eichel, Herr Helmut Peters

**Vorstand VRR AöR**

Herr Ronald R. F. Lünser, Herr José Luis Castrillo

**Verwaltung**

Frau Gabriele Matz

**Schriftführerin**

Frau Vanessa Marth

**Tagesordnung****Drucksache-Nr.:**

- |     |   |                    |
|-----|---|--------------------|
| 1.  | Form und Frist der Ladung   |                    |
| 2.  | Beschlussfähigkeit und Tagesordnung   |                    |
| 3.  | Genehmigung der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Ausschusses vom 16.09.2020 |                    |
| 4.  | Sachstandsbericht   | Z/IX/2020/0789     |
| 5.  | SPNV-Etat 2021  | S/IX/2020/0790     |
| 6.  | S-Bahn Umstellung Knoten Düsseldorf   | mündlicher Bericht |
| 7.  | Nachfrage-Ergebnisse Schnellbusnetz   | mündlicher Bericht |
| 8.  | Baustellen auf der Strecke Oberhausen – Emmerich  | mündlicher Bericht |
| 9.  | Sachstand Ausschreibung Niederrhein-Münsterland-Netz                                      | S/IX/2020/0809     |
| 10. | Aktuelle Entwicklungen zum Fahrplanwechsel  | S/IX/2020/0810     |
| 11. | Bericht Sondersituation Corona  | V/IX/2020/0820     |
| 12. | Anfragen und Mitteilungen   |                    |

Der Vorsitzende **Herr Weber** eröffnet die Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Planung und begrüßt die Anwesenden.

1. **Form und Frist der Ladung**

---

**Herr Weber** stellt die form- und fristgerechte Ladung zur Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Planung fest.

2. **Beschlussfähigkeit und Tagesordnung**

---

**Herr Weber** stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses für Verkehr und Planung fest. Der Ausschuss erklärt sich mit der vorliegenden Tagesordnung einverstanden.

3. **Genehmigung der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Ausschusses vom 16.09.2020**

---

Der Ausschuss für Verkehr und Planung genehmigt einstimmig die Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Ausschusses vom 16.09.2020.

4. **Sachstandsbericht**  
**Vorlage: Z/IX/2020/0789**

---

**Herr Goerke** erkundigt sich für wann nach den Einschränkungen durch den Brückenbrand auf der A 40 die Wiederaufnahme des Regelbetriebes geplant ist. **Herr Dammann** erklärt, dass seitens DB Netz für die Fahrtrichtung Essen -> Duisburg der Termin Montag, 28.12. bekannt gegeben wurde. Die Eisenbahnbrücken von und nach Oberhausen seien derweil abgerissen worden. Der Betrieb könne dort jedoch erst Mitte nächsten Jahres wieder aufgenommen werden.

Weiterhin merkt **Herr Goerke** an, dass es hinsichtlich des Verfahrens zu den Trassenkonflikten vermutlich auch im Jahr 2021 ff in Wanne-Eickel Probleme geben könnte. Aktuell würden dort zwei Bahnsteige im Rahmen der MOF 3 von

derzeit ca. 400 m auf 185 m zurück gebaut. Während dies im Normalbetrieb ausreichend sei, bringe dies im Fall von Betriebsstörungen Einschränkungen, insbesondere durch den parallelen Fernverkehr. **Herr Dammann** erläutert, dass der Rückbau durch DB Station & Service in erster Linie auch wirtschaftlich getrieben sei. Er werde noch einmal auf DB Station & Service zugehen, um ggf. eine Einkürzung der Bahnsteiglänge zu überdenken. Weiterhin erklärt er, dass hinsichtlich des überlasteten Abschnitts Gelsenkirchen – Wanne-Eickel ein Gespräch zwischen den Aufgabenträgern, DB Netz und dem Verkehrsministerium stattgefunden habe und festgelegt worden sei, dass der Ausbau dieser Strecke für das GVFG beim Bund angemeldet würde.

**Herr Gaida** hat zur Barrierefreiheit der Bahnsteige eine Rückmeldung. In Solingen seien nur 14 % barrierefrei realisiert worden. Auch in Remscheid, Wuppertal und Hagen sähe die Quote der barrierefreien Stationen sehr schlecht aus. Die EU-Vorgabe, eine Barrierefreiheit bis 2022 umzusetzen, könne nur mit Einschränkungen erfolgen. Er erkundigt sich, ob der VRR die Möglichkeit sehe, die barrierefreie Zugänglichkeit dieser Stationen zu forcieren, indem gemeinsame Beratungsarbeit geleistet wird. **Frau Matz** erläutert, dass dieses Thema gestern im Tarif- und Marketingausschuss behandelt worden sei. Dabei sei der VRR gebeten worden, detailliert darzustellen, welche Finanzierungsanträge bisher eingegangen und wie hoch das bisherige Fördervolumen gewesen sei. **Frau Matz** betont, dass es keine Anmeldungen gäbe, die nicht im Förderkatalog aufgenommen worden seien. Bisher standen beim VRR ausreichend Fördermittel zur Verfügung, die Förderung läge bei 90 %. **Frau Matz** bietet an, bei dem Erstellen der Förderanträge zu unterstützen, jedoch müsse die Initiative durch die Kommunen erfolgen.

**Herr Ebberts** hat eine Rückfrage zu den Trassenkonflikten. Das Unternehmen FlixTrain habe für die nächsten Monate bekannt gegeben, seine Verkehre nicht zu fahren. Dennoch habe er keine Änderungen in den veröffentlichten Medien bezüglich Haltausfällen Sythen und Münster-Albachten bzw. zwischen Essen und Hagen für das Unternehmen Abellio gefunden. **Herr Dammann** erläutert, dass das Verfahren bei der BNetzA nicht gewonnen worden sei. Ein FV-Betreiber habe die Trassen für das komplette Fahrplanjahr 2021 zurückgegeben, so dass für den VRR keine Einschränkungen zwischen Essen und Hagen bestehen würden.

**Herr Heidenreich** geht noch einmal auf den Hinweis von Herrn Gaida zum ge-

setzlichen Auftrag des barrierefreien Ausbaus der Stationen ein. Dieser Verpflichtung könne nicht gänzlich nachgekommen werden, weil die Umsetzung in den Kommunen schwierig sei. Die Einbindung der Behindertenverbänden inkl. Abschließen einer gemeinsamen Vereinbarung mit diesen, könne dazu beitragen, ein gemeinsames Verständnis durch eine Willenserklärung zu signalisieren. Herr Heidenreich erfragt, wie man dieses Beispiel aus dem SPNV auf den kommunalen Bereich übertragen könne. **Herr Tietz** merkt an, dass es Ausnahmen zur gesetzlichen Verpflichtung geben dürfe. Man habe sich im Ennepe-Ruhr-Kreis auf frequenzstarke Haltstellen fokussiert und beabsichtige, diese bis 2022 barrierefrei umzubauen.

Der Ausschuss für Verkehr und Planung nimmt den Sachstand gemäß Drucksache Z/IX/2020/0789 zur Kenntnis.

**5. SPNV-Etat 2021**  
**Vorlage: S/IX/2020/0790**

---

Der Ausschuss für Verkehr und Planung nimmt den Sachstand gemäß Drucksache S/IX/2020/0790 zur Kenntnis und empfiehlt diesen einstimmig.

**6. S-Bahn Umstellung Knoten Düsseldorf**  
**(mündlicher Bericht: Ausblick, Weiterentwicklung SPNV, Konzept/Zielsetzung)**

---

Die Neukonzeption des S-Bahn Knotens Düsseldorf wird von Herrn Dammann vorgestellt. Ausgangspunkt der Überlegung war die Frage, was der VRR zur Verkehrswende beitragen könne. Grundlage der Überlegung war dabei, dass hierfür kein massiver Umbau der Infrastruktur erforderlich sein dürfe. Da die Infrastrukturbauzeiten bekanntlich sehr lang seien, könne eine Verkehrswende nicht auf den Umbau dieser warten. Mit den gegebenen Rahmenbedingungen sollten bestmögliche Ergebnisse erzielt werden. Der Knoten Düsseldorf wurde dabei zwei Mal betrachtet, so **Herr Dammann**.

In der Weiterentwicklung des heutigen 20' Takt seien neue Anbindungen betrachtet worden, aber keine Verkehrsausweitung im eigentlichen Sinne. Bei der Umstellung der S-Bahn Rhein-Ruhr habe es damals Umschichtungen zwischen den

einzelnen Linien und Tageszeiten gegeben. Bei der Umstellung des Knoten Düsseldorf sollten derzeitige Schwachstellen (etwa Haltausfälle Neuss am Kaiser bei der S 8 zu Gunsten der Beschleunigung der RE 4) abgestellt werden. Der hauptbelastete Knoten Düsseldorf könne durch Linientausch und -verschwenkung besser genutzt werden. Unterstellt wurde daher ein einer Linien-Richtungs-Betrieb, so dass Linien aus Richtung Norden konsequent weiter Richtung Süden fahren würden und Linien aus Westrichtung weiter Richtung Osten. Die Vorteile seien, dass keine Abkreuzungen mehr im Bahnhof Düsseldorf erforderlich würden und neue Trassen gewonnen werden könnten, die zu einer deutlich verbesserten Linienqualität führen würden, weil Verspätungen aus Nord-Süd, nicht mehr auf Ost-West und gegenteilig übertragen werden würden.

Der zweite Ansatz für den S-Bahn Knoten Düsseldorf stelle eine Neukonzeption eines 15 / 30' Taktes mit deutlicher Verkehrsmehrung in Düsseldorf und seiner Nachbarregionen dar. Durch die Taktverdichtungen entstünden dichte Takte, teilweise im 5 Min. Takt. Das Ziel der Verkehrswende sei es, ohne Blick auf den Fahrplan stets eine Verbindung vorzufinden, um ins Ballungszentrum zu fahren. Herr Dammann verweist zum Nachlesen auf die bereitgestellte Unterlage.

**Herr Dammann** erläutert zudem kurz das Vorhaben der S-Bahn Rheinisches Revier zwischen Bedburg - Grevenbroich – Neuss – Düsseldorf, welche im 15' Takt zwischen Grevenbroich und Neuss verkehren solle, im Düsseldorfer Raum im 30' Takt einmal langsam über die S-Bahn mit allen Halten sowie ein ergänzender Takt schnell zwischen Neuss und Düsseldorf und halbstündlich weiter nach Bedburg. Es werde eine Machbarkeitsstudie gemeinsam mit dem NVR zur Durchführbarkeit und Wirtschaftlichkeit und den hierzu erforderlichen Infrastrukturausbau für dieses Linie geben.

**Herr Dammann** erwähnt, dass der für den S-Bahn Knoten Düsseldorf erforderliche Infrastrukturbedarf in den vergangenen Wochen für das GVFG beim Bund angemeldet worden sei. Der Umsetzungshorizont sei ab Ende der 20-er Jahre. Bisher sei eine Fahrplanstudie durch SMA erstellt worden und die Netzkonzeptionen für den beschriebenen 20' sowie 15/30' Takt würden zwecks Betriebsprogrammstudie an DB Netz übergeben. Diese sowie eine anschließende Verkehrsprognose würden anschließend als Entscheidungsgrundlage verwendet.

**Herr Gaida** stellt bezüglich des Elektrobetriebs und der neuen Halte in Rem-

scheid und Solingen durch die S 7 die Frage, welche zusätzlichen Beschlüsse durch die Städte notwendig seien, um die Umsetzung zu begleiten. **Herr Dammann** erklärt, dass aktuell noch keine Beschlüsse erforderlich seien. Es würden zunächst noch einmal Gespräche mit DB Netz bezüglich der Durchführbarkeit der Halte geführt, weil diese Qualitätsbedenken haben. **Herr Dammann** ergänzt, dass darüber hinaus auch eine zweite Betriebsprogrammstudie für den 15/30' Takt durch DB Netz erfolgen würde.

**Herr Ebbers** ergänzt, dass für die S-Bahn-Linien, welche in Ost – West-Richtung durchgebunden würden an den Wochenenden evtl. keine komplette Linienführung notwendig sei. Er gibt zu bedenken, dass hierfür Wendemöglichkeiten gefunden werden müssten, so z.B. in W-Vohwinkel oder D-Gerresheim. **Herr Dammann** erläutert, dass hierüber in den nächsten Schritten im Detail nachgedacht werde würde.

**Herr Dammann** kündigt an, dass es für 2032 und 2040 weitere Zielnetze mit deutlichen Weiterentwicklungen gäbe, die im kommenden Jahr vorgestellt würden. In diesem profitieren auch der Ennepe-Ruhr-Kreis und das Ruhrgebiet.

## 7. Nachfrage-Ergebnisse Schnellbusnetz (mündlicher Bericht)

---

**Herr Weber** bittet zunächst, dass der Vortrag aus dem Arbeitskreis Nahverkehr aus der letzten KV / IV Sitzung (Stellungnahme des AK Nahverkehr) an alle Mitglieder verschickt wird.

**Herr Stock** (IVV) erläutert die Ergebnisse der Nachfrage-Untersuchung des Schnellbusnetzes. Man habe sich die Verflechtungen im Verbundgebiet genauer angesehen, basierend auf dem aktuellen Verkehrsmodell 2018 und darauf aufbauend dem Basisfall 2025. Eingeflossen seien die S-Bahn Taktumstellung aus dem letzten Jahr, die IBN Moers – Kamp-Lintfort ab 2025 und neue Haltepunkte D-Bilk und Kr-Obergplatz. Anschließend sei eine standardisierte Bewertung angesetzt worden.

**Herr Stock** stellt die einzelnen Ergebnisse vor. Es gäbe für alle Linien sogenannte Liniensteckbriefe, die mit den Sitzungsunterlagen versendet werden. Auffallend



seien sehr starke Wirkungen im nördlichen Ruhrgebiet (Kreis Recklinghausen) und dem linken Niederrhein zulaufend auf Wesel und Moers - Duisburg. Starke Linien seien auch im Bereich Rheinland zulaufend auf Mönchengladbach und Düsseldorf erkennbar sowie bei einer neuen Linie Remscheid – Köln bzw. Remscheid – Leverkusen. Im zentralen Ruhrgebiet ist der SPNV und das Stadtbahn-system weiter vorwiegend und nur vereinzelte sinnvolle Schnellbuslinien erkennbar. Das Schnellbuskonzept solle in erster Linie dazu dienen, die Randbereiche an den SPNV anzubinden. **Herr Stock** erläutert die Beförderungsfälle und -leistung sowie die Entwicklung der Neuverkehre. Die 10 stärksten Linien wurden ermittelt. Dies stelle jedoch keine Vorwegnahme der Entscheidung dar, welche Linien später tatsächlich umgesetzt würden. Weitere Details hierzu können der eingereichten Unterlage entnommen werden.

**Herr Weber** stellt in Aussicht, dass die weitere Beratung zum Schnellbusnetz im 1. Quartal 2021 erfolgen soll.

**Herr Gaida** erkundigt sich, ob die Verbindung Solingen Mitte – W-Vohwinkel untersucht worden sei einschließlich einer Weiterführung nach Solingen-Ohligs. Es gäbe hohe Pendlerzahlen von Wuppertal in Richtung Solingen. **Herr Stock** erklärt, dass das Linienkonzept durch VRR und SMA erstellt wurde und durch IVV übernommen und nicht in Frage gestellt worden sei. Es hätte keine Schnellbuslinie Solingen – Wuppertal zur Untersuchung gegeben, wohl aber Remscheid – W-Vohwinkel. **Herr Dammann** ergänzt, dass die Linienkonzeption mit allen örtlichen Aufgabenträgern abgestimmt worden sei und diese Linie mit den beteiligten abgestimmt nicht weiter betrachtet werden sollte.

**Herr Ebberts** hat eine Verständnisfrage zu dem dargestellten Verlust von 200.000 Beförderungsfällen im Bus- (nicht Schnellbus-) System, im Gegenzug aber 27.000 Neuverkehre. **Herr Stock** erklärt, dass ein Großteil der Veränderungen im Busbereich auf die modifizierten Linien zurückzuführen sei. Die Neuverkehre, die durch das Angebot geschaffen würden, entstünden jedoch auch im städtischen / lokalen Busverkehr.

## 8. Baustellen auf der Strecke Oberhausen – Emmerich (mündlicher Bericht)

**Herr Weber** weist einleitend darauf hin, dass seitens der DB Netz die Herren

Severin und Orta zugeschaltet seien.

**Herr Ebberts** erläutert anhand einer Präsentation die Entwicklung der vergangenen Baustellen auf der Betuwe. Diese können in der beigefügten Anlage nachgelesen werden. Insgesamt stelle er fest, dass in diesem und dem zukünftigen Fahrplanjahr auf der Strecke Oberhausen – Emmerich die Zahl der Vollsperrungen, auch unterhalb der Woche weiter zugenommen habe. Zwar habe sich die Zahl der Gesamteinschränkungen reduziert, z.B. Baustellenzustände mit Eingleisigkeiten, die Verkehrstage, an denen Teilabschnitte gesperrt oder sogar eine Vollsperrung der Gesamtstrecke vorgenommen werden, würde aber deutlich zunehmen. **Herr Ebberts** bemängelt rückblickend starke Einschränkung der Platzkapazitäten in den Morgenstunden auch außerhalb der Ferien. Zudem habe eine schlechte Abstimmung zwischen Abellio und National Express in der Vergangenheit dazu geführt, dass wichtige Anschlüsse in Wesel Richtung Duisburg verloren gegangen seien. Es habe Fehlplanungen für die Halte Friedrichsfeld und Ob-Holten gegeben sowie zeitweise Bedienungslücken von 2 Stunden.

Er habe daher einige Anmerkungen zur Verbesserung der Baustellenplanung auf der Strecke Oberhausen – Emmerich. Dabei gehe es darum, nur die Gesamtstrecke zu sperren, wenn auch auf der Gesamtstrecke gearbeitet würde. Zudem müsse man die SEV Konzepte überdenken und eine sinnvolle, abgestimmte Kombination aus langsamen und schnellen Busverbindungen bis Emmerich konzipieren, um keine Umsteigeverbindungen zu verlieren. Da es keine parallelen ÖSPV Angebote gäbe, sollte das Ziel sein, mindesten 60% des ursprünglichen Angebots aufrecht zu erhalten.

**Herr Severin** (Leiter Vertrieb, Region West) und **Herr Orta** (Leiter Baubetriebsmanagement) geben ihre Einschätzung zu den Ausführungen von Herrn Ebberts. Sie kündigen an, dass die Auswirkungen in den nächsten Jahren bestehen bleiben würden, sich aber örtlich und zeitlich sehr unterschiedlich gestalten würden, so dass es weiter Eingleisigkeiten und Totalsperrungen geben müsste, für die keine einheitlich geltenden Ersatzkonzepte erstellt werden könnten. DB Netz habe die Verpflichtung, die Anforderungen aller EVUs inkl. GV, SPFV und SPNV zu berücksichtigen. Die durchgeführten Verkehre seien durch kurze Wendezeiten und Eingleisigkeiten sehr verspätungsanfällig. Man werde mit dem VRR weiter über Optimierungen diskutieren, um stabile Konzepte zu erstellen. Man müssen die Anforderungen der EVU hinsichtlich verkehrsvertraglicher Zwänge, aber auch

betrieblicher Notwendigkeiten (z.B. bezogen auf den Fahrzeugeinsatz) berücksichtigen. Die Planung der SEV-Busse ebenso die Fahrlagen und Streckenabschnitte, auf denen Zugfahrten möglich seien, würden mit den EVU festgelegt werden und in Abstimmung mit dem AT an DB Netz herantragen.

**Herr Ebberts** weist darauf hin, dass bei abgesagten Baustellen eine Rückkehr zum Regelfahrplan erfolgen solle. **Herr Orta** entgegnet, dass die Absagen häufig sehr kurzfristig erfolgen würden. Eine systemische Abbildung z.B. Fahrgastinformationssysteme sowie in den Systemen der EVU (Umlauf- und Dienstpläne in Abstimmung mit Betriebsrat) sei so kurzfristig häufig nicht wieder zurückdrehbar. So müsse in jedem Einzelfall mit den EVU abgestimmt werden, ob die Einschränkungen trotz nicht stattfindender Baumaßnahme beibehalten würden oder eine Rückkehr zum Regelfahrplan möglich sei. **Herr Weber** bittet darum, dass der VRR die Abstimmung zwischen den Beteiligten weiter unter Berücksichtigung der hier geführten Diskussionspunkte koordiniert.

9. **Sachstand Ausschreibung Niederrhein-Münsterland-Netz**  
**Vorlage: S/IX/2020/0809**

---

**Herr Ebberts** erkundigt sich, ob für das Zielnetz 2040 auch bedacht worden sei, die Linie RE 10 mit in die Ausschreibung Niederrhein-Münsterland-Netz zu integrieren und eine Verlängerung nach Nijmegen angedacht sei. **Herr Seifert** entgegnet, dass mit der Provinz Gelderland evtl. Möglichkeiten der Verlängerung nach Nijmegen besprochen worden seien. Die Gespräche seien nicht besonders erfolgreich gewesen. In den Niederlanden wird die Priorität eher auf Busverbindungen, statt auf den Schienenverkehr auf der Relation gesehen. Eine Verlängerungsoption nach Nijmegen ist im Rahmen der Ausschreibung nicht vorgesehen, da hierzu viele technische Faktoren bezüglich der Fahrzeuge, aber auch netzseitig (OL) erfolgen müssten inkl. einer Zulassung für die Niederlande. **Herr Seifert** gibt allerdings den Hinweis, dass nach dem Leistungsbestimmungsrecht in den Verträgen jedoch Vertragsänderungen ggü. dem Hersteller durch den VRR ausgelöst werden könnten. Damit ergäbe sich evtl. in Zukunft die Möglichkeit, bei geänderten Rahmenbedingungen, eine Anpassung der Verträge vorzunehmen.

Der Ausschuss für Verkehr und Planung nimmt den Sachstand gemäß Drucksache gemäß Drucksache S/IX/2020/0809 zur Kenntnis.

**10. Aktuelle Entwicklungen zum Fahrplanwechsel**  
**Vorlage: S/IX/2020/0810**

---

Der Ausschuss für Verkehr und Planung nimmt den Sachstand gemäß Drucksache S/IX/2020/0810 zur Kenntnis.

**11. Bericht Sondersituation Corona**  
**Vorlage: V/IX/2020/0820**

---

**Herr Ebbers** gibt den Hinweis, dass Fahrplanänderung im ÖSPV derzeit nur über eine interne Seite dargestellt würden, die passwortgeschützt und ihm damit kein Zugriff möglich sei. Herr Seifert wird Herrn Ebbers hierzu eine Rückmeldung geben.

**Herr Eichel** hat einen Hinweis zum Thema Belüftung der Fahrzeuge. Er habe eine Anregung eines Mitgliedes aus Dortmund erhalten, dass bei allen Halten die Türen automatisch während der gesamten Haltedauer geöffnet würden. Er regt an, dies pauschal für alle Linien verpflichtend zu machen.

Weiterhin fragt **Herr Eichel** nach, ob versucht würde, eine Entzerrung von Schulanfangszeiten, so wie sie derzeit vereinzelt in Herne praktiziert würde, im Verbundraum weiter auszuweiten, um die Schülerverkehre zu entzerren. Das Schulministerium habe hierzu bisher eine ablehnende Haltung gehabt. Herr Heidenreich entgegnet, dass die Entzerrung in allen Städten vorangetrieben würde, die Kosten für die Mehrverkehre durch das Land getragen würden. Hierbei sei problematisch ist, dass auch zu Schulende mehr Busse vorgehalten werden müssten, weil der Unterricht dann zeitversetzt ende.

Der Ausschuss für Verkehr und Planung nimmt den Sachstand gemäß Drucksache V/IX/2020/0820 und NVN/IX/2020/0821 zur Kenntnis.

**12. Anfragen und Mitteilungen**

---

**Herr Weber** erkundigt sich, ob es zum Thema Verkehrsverträge 2.0 neue Infor-

mationen geben würde. **Herr Lünser** entgegnet, dass eine Verschriftlichung der Landesposition in der kommenden Woche erwartet würde.

**Herr Heidenreich** erfragt, wie es um den durch das holländische Parlament angekündigten Ausstieg aus Abellio aussehe. Herr Lünser werde darauf gesamthaft antworten.

**Herr Gaida** greift noch einmal die Anregung auf, ob der VRR darauf hinwirken könne, dass alle EVU alle Türen an allen Halten regelmäßig öffnen müssten. Herr Lünser antwortet, dass dies im Rahmen eines SPNV-Hygienekonzepts innerhalb aller EVU beschlossen worden sei. Er wird sich erkundigen, warum dies derzeit nicht mehr konsequent praktiziert würde.

**Herr Heidenreich** hält es für problematisch, dass von öffentlicher Seite appelliert wird, den ÖPNV möglichst nicht zu nutzen. Umso mehr sei es wichtig, dass die EVU angehalten würden, das Hygienekonzept einzuhalten.

**Herr Weber** schließt die Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Planung.

---

Wolfgang Weber  
Vorsitzender

---

Vanessa Marth  
Schriftführerin