



## **Niederschrift**

### **Nr. 4a**

**über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Planung der  
VRR AöR am Donnerstag, den 02.12.2021, 10:00 Uhr, Videokonferenz**

---

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

##### **Vorsitzender**

Herr Norbert Schilff

##### **CDU ordentliche Mitglieder**

Herr Ulrich Beul, Herr Heiner Cöllen, Herr Andreas Hartnigk, Herr Lothar Hegemann, Herr Frank Heidenreich, Herr Johannes Kraft, Herr Denis Osmani, Frau Lisa Pientak, Herr Tim Woljeme

##### **SPD ordentliche Mitglieder**

Herr Bernd Goerke, Herr Christoph Heidenreich, Frau Julia Kahle-Hausmann, Herr Rüdiger Lehr, Herr Daniel Pilz, Herr Heinz Ritters

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

Frau Ina Besche-Krastl, Herr Rolf Fliß, Herr Axel Hercher, Herr Leon Kröck, Herr Uwe Tietz

##### **NVN ordentliche Mitglieder**

Herr Frank Berger

##### **CDU stellvertretende Mitglieder**

Herr Guido Görtz, Herr Thomas Heil, Herr Hans-Jörg Herhausen

##### **Berater/Gäste**

Herr Lothar Ebbers, Herr Jürgen Eichel, Herr Dr. Heinz-Josef Pohlmann

##### **Vorstand VRR AöR**

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

**Verwaltung**

Herr Ralf Dammann, Herr Ulrich Hornig, Frau Gabriele Matz, Herr Robert Nieberg, Georg Seifert, Frau Claudia Weber

**Schriftführer/stellv. Schriftführer**

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 22.09.2021
4. Sachstandsbericht Z/X/2021/0198
5. SPNV-Etat 2022 S/X/2021/0201
6. Walsum-Bahn S/X/2021/0215
7. Zielnetz 2032/2040 im SPNV - mündlicher Bericht -
8. Corona-Lage im VRR V/X/2021/0208
9. Qualitätsmanagement im kommunalen ÖPNV des VRR - mündlicher Bericht -
10. Anfragen und Mitteilungen

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

**1. Form und Frist der Ladung**

---

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

**2. Beschlussfähigkeit und Tagesordnung**

---

**Herr Schilff** stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses für Verkehr und Planung fest.

Es gibt Änderungswünsche zur Tagesordnung. Ergänzend zur bestehenden Tagesordnung wird ein neuer TOP 10 „Umsetzung Schnellbuskonzept“ aufgenommen. Im nicht-öffentlichen Teil der Sitzung wird gewünscht, den gemeinsamen Antrag von CDU und Bündnis 90 / Die Grünen „Schnittstellen im Verkehrsgebiet reduzieren“ aufzunehmen.

Der Ausschuss erklärt sich mit der geänderten Tagesordnung einverstanden.

**3. Genehmigung der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Ausschusses vom 22.09.2021**

---

Der Ausschuss für Verkehr und Planung genehmigt einstimmig die Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Ausschusses vom 22.09.2021.

**4. Sachstandsbericht  
Vorlage: Z/X/2021/0198**

---

Der Ausschuss für Verkehr und Planung nimmt den Sachstand gemäß Drucksache Nr. Z/X/2021/0198 inkl. der Nachträge zur Kenntnis.

5. **SPNV-Etat 2022**  
**Vorlage: S/X/2021/0201**

---

**Herr Lünser** berichtet, dass der für das Jahr 2022 vorgesehene Etat mit einem Leistungsvolumen von 51,1 Mio. Zugkm auskömmlich finanziert sei. Das angesetzte Defizit beruhe auf prognostizierten Mindereinnahmen im Jahr 2022. Es sei geplant, die Infrastrukturmittel, die für 2022 nicht verplant worden seien, zunächst als Ausgleich für die Mindereinnahmen vorzusehen. **Herr Lünser** gehe aber davon aus, dass es einen weiteren Corona-Rettungsschirm geben werde. Sobald dieser offiziell beschlossen sei, werden die Infrastrukturmittel zurückgebucht.

**Herr Tietz** regt an, im Laufe des Jahres 2022 die Planungen nachzujustieren. In Anbetracht der Diskussion um die Verkehrsverträge 2.0, bevorstehender Notvergaben und damit verbundenen finanziellen Auswirkungen sowie der Umsetzung des zukünftigen Koalitionsvertrages hinsichtlich erhöhter Regionalisierungsmittel sowie dem möglichen Ausgleich von Mindereinnahmen (Corona-Rettungsschirm) solle eine Überarbeitung der Etatplanung für 2022 erfolgen.

**Herr Lünser** hält diesen Vorschlag für sehr sinnvoll und kündigt einen Etatbezogenen Halbjahresbericht an.

**Herr Heidenreich** erkundigt sich, ob bereits ein Zuwendungsbescheid für den Fall Abellio vorliegen würde, welcher im SPNV-Etat berücksichtigt worden sei.

**Herr Lünser** erklärt, dass der Landesregierung nach Eingang der letztverbindlichen Angebote der EVU am 10.12.2021, die benötigten Finanzmittel genannt würden. Im Anschluss würde eine Verwaltungsvereinbarung mit den anderen Zweckverbänden geschlossen.

Der Ausschuss für Verkehr und Planung empfiehlt dem Verwaltungsrat einstimmig den Beschluss gemäß Drucksache S/X/2021/0201 zu fassen.

6. **Walsum-Bahn**  
**Vorlage: S/X/2021/0215**

---

**Herr Ebberts** äußert, dass er über das Ergebnis der Untersuchung erfreut sei. Er wünsche sich ergänzend Zahlen zu den prognostizierten Fahrgastzahlen sowie der Fahrzeiten z.B. auf dem Streckenabschnitt Duisburg – Essen.

**Herr Goerke** zeigt sich ebenfalls erfreut über das Ergebnis. Diese mache Mut, weitere Untersuchungen zu Reaktivierungen anzustoßen. Er begrüße die angekündigte Machbarkeitsstudie im Ennepe-Ruhr-Kreis.

**Herr Heidenreich** bedankt sich bei allen Beteiligten für die bisherige Arbeit und merkt zugleich an, dass man bereits Ende November mit den finalen Ergebnissen der Machbarkeitsstudie zur Walsumbahn gerechnet habe. Weiterhin rege er an, sich im weiteren Verlauf auf weniger Varianten zu fokussieren.

**Herr Dammann** entgegnet, dass es nach jetzigem Stand der Planungen danach aussehe, dass zwei Varianten zu einem positiven Ergebnis kommen könnten. Dies sei zum einen die Variante 2, welche eine Verlängerung der S 3 auf die Walsumbahn vorsehe sowie die Variante 4, welche zusätzlich zur S 3 eine Verlängerung der Linie RB 31 nach Du-Overbruch vorsehe. Bei beiden Varianten läge der NKU-Wert über eins. Jedoch zeige sich, dass die Variante 4 deutlich höhere Infrastrukturkosten beinhalte. **Herr Dammann** erläutert, dass geprüft werde, inwiefern die Kosten gesenkt werden könnten, um die Wirtschaftlichkeit der Variante 4 zu erhöhen. Dies geschehe Anfang kommenden Jahres im nächsten Arbeitskreis zur Walsumbahn. Es werde in einem Stufenkonzept Richtung Norden geplant. **Herr Dammann** sagt **Herrn Ebberts** zu, die zuvor angefragten Fahrgastzahlen und Fahrzeiten zu liefern.

**Herr Ebberts** unterstützt das Vorgehen des Stufenkonzeptes und die mögliche Weiterführung der Walsumbahn nach Norden. Eine Beschränkung zunächst nur auf den südlichen Teil und eine anschließende einzelne Betrachtung des nördlichen Bereichs könnte dazu führen, dass dieser später keine Wirtschaftlichkeit mehr erziele. Weiterhin interessiere ihn die Kostenaufteilung der Infrastrukturmaßnahmen für das Überwerfungsbauwerk Obn sowie der Gleismaßnahmen im Bereich Obn - Hbf. Er halte eine Kostenbeteiligung durch den Bund für möglich, da die Kosten nicht ausschließlich dem Nahverkehr anzulasten seien.

**Herr Dammann** erklärt, dass eine nachträgliche Meldung von Kosten im Rahmen des Projektes Betuwe beim Bund schwierig sei, er den Vorschlag aber abklären werde.

Der Ausschuss für Verkehr und Planung nimmt den Sachstand gemäß Drucksache S/X/2021/0164 zur Kenntnis.

## 7. Zielnetz 2032/2040 im SPNV - mündlicher Bericht -

**Herr Dammann** stellt anhand einer Präsentation das gemeinsam mit den Nachbarverbänden unter Federführung des KC ITF erarbeitete Zielnetz vor. Dieses sei als Angebotskonzeption für die Jahre 2032 und 2040 vor dem Hintergrund der Verkehrswende auf Wunsch des Verkehrsministeriums erarbeitet worden. Dabei handle es sich um eine integrierte Planung der drei Aufgabenträger in NRW auf Grundlage des Deutschlandtaktes, welches ebenfalls Anforderungen des Güterverkehrs sowie grenzüberschreitender Verkehre berücksichtige. Das im Zielnetz enthaltene SPNV-Angebot sei bereits makroskopisch durch den Gutachter sma auf seine Fahrbarkeit untersucht worden. In einem zweiten Schritt sei der erforderliche Infrastrukturbedarf abgeleitet worden. Darauf aufbauend würden die Kosten des Infrastrukturbedarfs ermittelt und auf den Bund zugegangen, um eine Finanzierung sicherzustellen. Auch die Finanzierung der deutlich erhöhten Betriebsmehrleistungen sei bisher nicht gegeben, würde aber in den weiteren Schritten angegangen.

**Herr Dammann** stellt folgend die einzelnen SPNV-Linien im VRR-Gebiet samt ihrer geplanten Taktung vor. Es werde mind. ein 30' Takt, auf S-Bahn-Linien sogar einen 15 Min' Takt als Mindestbedienung angestrebt. **Herr Dammann** kündigt an, dass es Ende Februar Regionalkonferenzen mit den Gebietskörperschaften geben werde, um die Zielkonzepte zu diskutieren.

**Herr Cöllen** erkundigt sich, welche Linie zukünftig D-Flughafen Terminal bediene. Gleiches gelte für den Flughafen Köln / Bonn. Außerdem wünscht **Herr Cöllen** eine Erläuterung, weshalb die S 6 zukünftig in Rheydt enden solle und nicht mehr nach Mönchengladbach fahren würde.

**Herr Dammann** erklärt den Hintergrund der Verschwenkung der Linie S 11, welche im Zielnetz nicht mehr nach D-Flughafen Terminal verkehren würde. Es gehe darum, den Knoten Düsseldorf zu entlasten, welches durch eine klare Trennung der Nord-Süd und Ost-West-Verbindungen erzielt werden könne. Hierdurch erhoffe man sich eine Entzerrung des Knotens, um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Die Bedienung des Flughafens sei über die Linie S 61 Köln – Langenfeld geplant, welche folgend in D-Flughafen Terminal ende. Der Flughafen Köln / Bonn werde durch den RRX 3 bedient, so **Herr Dammann**.

Die Planungen für die S 6 nach Mönchengladbach seien unverändert. Die S6 verkehre mit drei Fahrten je Stunde im 20-Minuten-Takt von Köln nach Grevenbroich, davon würden zwei Fahrten bis MG-Rheydt geführt und eine Fahrt verkehre über MG-Rheydt bis MG-Hbf. Ergänzend verkehre noch die Linie RE 8 im 60'-Takt zwischen Köln und Mönchengladbach.

**Herr Goerke** regt an, zu untersuchen, ob die Linie RE14 von Essen über Hattingen nach Hagen verkehren könne, um somit eine Taktverdichtung nach Hattingen zu erzielen.

Weiterhin kritisiert **Herr Goerke** die uneinheitliche Vorgehensweise des NVR. Während VRR und NWL zukünftig mit 15' / 30' Takten planen würden, sehe der NVR weiterhin einen 20'-Takt vor. **Herr Goerke** hält auch das Festhalten an der Einstiegshöhe von 96 cm bei der anstehenden S-Bahn-Köln-Ausschreibung als kritisch, da diese nicht der landesweit abgestimmten Zielhöhe entspräche. Er befürchte Schwierigkeiten hinsichtlich der Abstimmung mit dem NVR und der Angleichung der Konzepte, auch vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit. **Herr Goerke** äußert den Wunsch, die VRR-Verwaltung möge Gespräche mit dem Verkehrsministerium aufnehmen, wie die Planungen sinnvoll zusammengeführt werden könnten.

**Herr Ebberts** äußert großes Lob für das Zielkonzept, welches in seinem Detaillierungsgrad in Deutschland bisher einmalig sei. Er befürworte die Planungen für den Knoten Düsseldorf. Auch für den Essener Hauptbahnhof benötige man ein neues Infrastrukturkonzept, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens zu erhöhen.

**Herr Tietz** unterstützt die Ausführungen von **Herrn Goerke** hinsichtlich der Planungen im NVR-Raum. Neben der Verwaltung solle auch auf Seiten der Politik versucht werden, mit den Kölner Kollegen zu sprechen. Er merkt jedoch auch an, dass man sich gemeinsam auf das Vorhandensein mehrere Philosophien einigen und eine gemeinsame Lösung für die unterschiedlichen Ansätze finden könne.

Der Ausschuss für Verkehr und Planung nimmt den Sachstand gemäß dem mündlichen Bericht durch **Herrn Dammann** zur Kenntnis.

8. **Corona-Lage im VRR**  
**Vorlage: V/X/2021/0208**

---

**Herr Lünser** erläutert die bereits durchgeführten und die geplanten Auszahlungen im Rahmen des Corona-Rettungsschirms. Für das Jahr 2022 habe man die Landesregierung angeschrieben und um eine weitere Unterstützung gebeten. Man sei zuversichtlich, so Herr **Lünser**, dass diese zugesagt würden.

Der Ausschuss für Verkehr und Planung nimmt den Sachstand gemäß Drucksache V/X/2021/0208 zur Kenntnis.

9. **Qualitätsmanagement im kommunalen ÖPNV des VRR - mündlicher Bericht**

---

**Herr Hornig** berichtet gemeinsam mit **Herrn Dr. Pohlmann** (DSW 21 sowie Leiter des AK Nahverkehrsmanagement) über das Qualitätsmanagement bei den kommunalen ÖPNV-Unternehmen. **Herrn Dr. Pohlmann** erläutert die Entstehung der „Empfehlungen zu einem Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV des VRR“, die 2011 von einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit Vertreter\*innen der kommunalen Aufgabenträger und der kommunalen Verkehrsunternehmen sowie des VRR erarbeitet wurden.

**Herr Hornig** berichtet von einer Abfrage bei Kommunen und Verkehrsunternehmen nach dem aktuellen Umsetzungsstand der Qualitätsempfehlungen, die in

den Monaten April / Mai diesen Jahres auf Anregung des Verwaltungsrat und des Unternehmensbeirats durchgeführt worden sei. Auf Basis der positiven Ergebnisse (weitgehende Umsetzung der Empfehlungen, in den großen Städten grundsätzlich weitgehendere Umsetzung als in eher ländlichen Regionen, in Kreisen und bei kleineren Verkehrsunternehmen) wurde abgestimmt, die bestehenden Empfehlungen aus dem Jahr 2011 zu aktualisieren. Insbesondere vor dem Hintergrund der Digitalisierung gebe es neue Möglichkeiten der Information und des Vertriebs. Weiterhin wolle man die eher nüchternen Empfehlungen zu einer „Handreichung“ aufwerten, in der die Vorteile eines systematischen Qualitätsmanagements für alle Beteiligten aufgezeigt würden. Die kommunalen Aufgabenträger sowie Verkehrsunternehmen im eher ländlichen Raum sollen durch eine Reihe von dargestellten Best-Practise-Beispielen zur Qualitätsverbesserung vor Ort, durch das Zur-Verfügung stellen von Qualitätsvereinbarungen und Qualitätsberichten mehr Unterstützung erhalten, so dass eine noch flächendeckendere Umsetzung der Qualitätsempfehlungen erreicht werden könne.

Geplant sei bis Ende des 1. Quartals 2022 die von einer Arbeitsgruppe neu erarbeiteten Handreichungen vorzulegen, so **Herr Hornig**.

**Herr Ebberts** erkundigt sich, ob es Überlegungen gebe, Qualitätsberichte ähnlich dem des Kreises Recklinghausen / der Vestischen zu erstellen. **Herr Dr. Pohlmann** entgegnet, dass das Thema Berichtswesen in den mittleren und großen Verkehrsunternehmen und der VRR für den Bereich des SPNV gelebt werde. Inwiefern dieses aber auf alle Verkehrsunternehmen bzw. Kommunen ausgeweitet werde, müssten die jeweiligen kommunalen Aufgabenträger entscheiden.

Der Ausschuss für Verkehr und Planung nimmt den Sachstand gemäß dem mündlichen Bericht zur Kenntnis.

## 10. **Umsetzung Schnellbuskonzept** Vorlage S/X/2021/0238

---

Der Ausschuss stimmt über die Vorlage zur Umsetzung des Schnellbuskonzeptes ab und empfiehlt dem Verwaltungsrat einstimmig den Beschluss gemäß Drucksache Nr. S/X/2021/0238 zu fassen.

## 11. Anfragen und Mitteilungen

---

**Herr Hartnigk** erkundigt sich, weshalb die S 6 Verlängerung erst Anfang der 30-er Jahre erfolgen solle. **Herr Dammann** erklärt, dass diese in Abhängigkeit zum Umbau des Knoten Kölns steht. Der kommunizierte Inbetriebnahmezeitpunkt sei 2032. Die zitierte Machbarkeitsstudie aus 2017, welche eine Inbetriebnahme im Jahr 2023 ankündigt, entspreche bereits seit längerem nicht mehr dem aktuellen Stand. Ausgehend von 2017 könne eine Inbetriebnahme in 2023 ohnehin kaum möglich sein, da der Vorlauf für Planung und Bau der erforderlichen Infrastruktur mindestens ca. 10 Jahre umfasse.

Auf Rückfrage von **Herrn Heidenreich**, wer Federführer der Planungen sei, erläutert Herr **Dammann**, dass die S 6 Verlängerung Bestandteil des Paketes S-Bahn Rheinisches Revier sei, welches der NVR federführend plane. Man stehe im permanenten Austausch mit dem NVR insbesondere bezüglich der Planungen der S 6 Verlängerung. DB Netz erstelle derzeit gemeinsam mit dem Bund eine Finanzierungsvereinbarung.

Herr **Eichel** erkundigt sich, weshalb die Verbindung Haltern - Recklinghausen – Bochum erst im Jahr 2023 verkehre. Weiterhin möchte er wissen, wie der Stand zur Linie S 7 Remscheid – Solingen – Düsseldorf hinsichtlich des Betreibers und des Fahrzeugeinsatzes aussehe. **Herr Dammann** erklärt, dass die Direktverbindung Haltern – Recklinghausen – Bochum aufgrund einer durch den Fernverkehr belegten Trasse im Zusammenhang mit dem Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofes erst ab dem Frühjahr 2023 umgesetzt werden könne. Bezüglich der neuen Verbindung Remscheid – Köln erklärt **Herr Lünser**, dass diese ab Dezember 2022 verkehren könne. Hinsichtlich der Linie Neuss - Krefeld müsse man die Notvergabe ab Februar 2022 abwarten. Inwiefern bei einer Neuvergabe ab 2023 BEMU Fahrzeuge zum Einsatz kommen, stehe derzeit noch nicht fest.

**Herr Schilff** schließt den öffentlichen Teil der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Planung.

---

Norbert Schilff  
Vorsitzender

---

Vanessa Marth  
Schriftführerin