

VRR-Nahverkehrsplan 2025

Schriftliche Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens nach § 9 (2) ÖPNVG NRW

Teil 1: ÖPNV-Aufgabenträger im VRR (kreisfreie Städte, kreisangehörige Städte mit eigenem Verkehrsunternehmen und/oder übertragener ÖPNV-Aufgabenträgerschaft und (Land-)Kreise)

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange:

Lfd. Nr. TöB	Quelle: Stellungnahme (Kurzform) von... (Langtitel ist in Tabelle Anschreiben)	Bezug zum Entwurf VRR-NVP 2025	Inhalt der Stellungnahme (Originaltext der Stellungnahme – ungekürzt)	Aufnahme des konkreten Hinweises in den finalen VRR-NVP 2025 Falls nein: Grund der Ablehnung!
1	Stadt Düsseldorf	allgemein	Sehr geehrter Herr NN, weil die politische Beratung bis zum Abgabetermin der Stellungnahme am 11.10.2024 noch nicht abgeschlossen werden konnte, hatte die Landeshauptstadt Düsseldorf (LHD) zunächst fristgerecht eine vorläufige Fassung abgegeben. Nach dem politischen Beschluss der Stellungnahme am 30.10.2024 wird die finale Fassung hiermit nachgereicht. Inhaltliche Änderungen gegenüber der vorläufigen Stellungnahme sind gelb hinterlegt.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 1	Struktur des VRR-NVP 2025: Der hohe Grad der Reflexion der verschiedenen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des ÖPNV und die inhaltliche Tiefe des VRR-NVP 2025 sind aus Sicht der Landeshauptstadt Düsseldorf grundsätzlich zu begrüßen. Um die Lesefreundlichkeit zu verbessern wären Zusammenfassungen wichtiger	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kritischer Hinweis, dass die Aufarbeitung der Rahmenbedingungen zu umfassend und unstrukturiert

			<p>Gesichtspunkte und die Arbeit mit Aufzählungspunkten hilfreich. In der vorliegenden Entwurfsfassung „erschlägt“ der Text auch die geneigte Leserin und den geneigten Leser; es ist zu befürchten, dass wesentliche inhaltliche Punkte nicht bei Leserin und Leser ankommen.</p>	<p>ist (Zusammenfassungen und Zwischenfazits einfügen).</p>
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 4	<p>SPNV-Angebot:</p> <p>Voraussetzung für die Umsetzung der Angebotsverbesserungen des Zielnetzes 2032/2040 sind Ausbauten der Schieneninfrastruktur. Daher ist kurz- bis mittelfristig keine Steigerung der Quantität und Qualität des Angebots zu erwarten. Angebotsverbesserungen wie z. B. Taktverdichtungen im Abendverkehr oder am Wochenende, die ohne einen Infrastrukturausbau möglich wären, stehen unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit von Regionalisierungsmitteln. Hier sind Bund und Land zu adressieren, die für den SPNV notwendigen Finanzmittel und deren Aufwuchs verlässlich und über einen langen Zeithorizont verbindlich einzuplanen und bereitzustellen.</p> <p>Die zunächst notwendigen Infrastrukturausbauten und der Finanzierungsvorbehalt führen dazu, dass im VRR-NVP ein schrittweises Umsetzungskonzept mit klar definierten kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizonten fehlt. Dieser Mangel wird besonders deutlich bei solchen Maßnahmen, die sich kurz- bis mittelfristig auch ohne Infrastrukturausbau realisieren ließen.</p>	<p>Hinweis, dass der zukünftige Leistungsaufwuchs im SPNV (SPNV-Zielnetz 2040) von der Verfügbarkeit von Regionalisierungsmitteln und der Ertüchtigung der Infrastruktur abhängt.</p> <p>Grundsätzlicher kritischer Hinweis, dass auch bei Maßnahmen OHNE Infrastrukturausbau klare Zeithorizonte (kurz-, mittel- und langfristige Umsetzung) fehlen.</p> <p>Da keine verbindlichen Zusagen über zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten für die kommenden Jahre vorliegen können keine Zeithorizonte belastbar benannt werden.</p>
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 4	<p>Maßnahmen, die aus Düsseldorfer Sicht im VRR-NVP 2025 im Rahmen eines kurz- bis mittelfristigen Umsetzungsprogramms gesondert aufgeführt werden sollten, sind insbesondere die Folgenden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taktverdichtungen der S-Bahn-Linien am Samstag ab 9 Uhr auf Angebot analog Mo-Fr (i. d. R. 20- statt 30-Minuten-Takt) • Taktverdichtung RE10 (Kleve – Düsseldorf) und RB39 (Bedburg/Grevenbroich – Düsseldorf) am Samstag ab 9 Uhr auf Angebot analog Mo-Fr (30- statt 60-Minuten-Takt) • alle Fahrten RB39 von/nach Düsseldorf (auch am Wochenende) • Erhöhung Zuverlässigkeit S68 (Verstärkerlinie Langenfeld – Düsseldorf – Wuppertal-Vohwinkel) und Erweiterung der Betriebszeiten • Kapazitätsausweitung RE13 (Venlo – Hamm) und S8 (Mönchengladbach – Hagen) durch längere/andere Züge • Ausweitung Abendangebot RE13 (vor allem Venlo – Düsseldorf) • Verlängerung Nachtfahrten RE19 (Düsseldorf – Arnheim/Bocholt) von/nach Düsseldorf (statt Duisburg) • Ausweitung Nachtverkehr RE2, RE4, RE10 am Wochenende 	<p>Auflistung konkreter Maßnahmen zu Taktverdichtungen, Bedienungsausweitung nachts, Kapazitätserhöhungen etc. mit kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizonten (schrittweises Umsetzungskonzept) zur Angebotsverbesserung.</p> <p>Da keine verbindlichen Zusagen über zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten für die kommenden Jahre vorliegen können keine Zeithorizonte belastbar benannt werden.</p>

1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 4	<p>Kurzfristig umgesetzt werden sollten vorrangig Maßnahmen, die die schlechte Qualität und fehlende Kapazität bei einer Reihe von Düsseldorf berührenden Linien beheben; zu nennen sind hier insbesondere die Linien RE10, RE13, S8, S28 und S68. Auch bei den RE-Linien, die als Vorläufer des RRX verkehren, ist darauf hinzuwirken, dass diese konsequent mit der vorgesehenen Wagenzahl gefahren werden. Geprüft werden sollten darüber hinaus Möglichkeiten, Züge durch zusätzliche Fahrzeuge zu verstärken. Vor dem Hintergrund der auch in den nächsten Jahrzehnten zu erwartenden Ausbaumaßnahmen und der damit verbundenen Sperrungen, Umleitungen und Zugausfälle ist bei der Kapazitätsplanung mehr als bisher eine Reserve einzubauen, um Störungen besser auffangen zu können.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Auflistung KURZFRISTIGER Maßnahmen zu Taktverdichtungen, Bedienungsausweitung nachts, Kapazitätserhöhungen etc. zur Angebotsverbesserung</p>
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 4	<p>Hinsichtlich des langfristigen Angebotsausbaus ist durch das Zielkonzept 2040 des VRR grundsätzlich eine deutliche Verbesserung des SPNV-Angebots gegenüber heute vorgesehen. Dennoch sehen wir auch hier noch Verbesserungspotenzial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn-Anbindung Flughafen-Terminal: Das S-Bahn-Angebot zum Flughafen-Terminal soll von Seiten des VRR vom heutigen 20- auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt werden. Die Landeshauptstadt Düsseldorf fordert hier die Taktverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt. • Für die heutige S6 Essen – Ratingen Ost – Düsseldorf ist zukünftig kein exakter 15-Minuten-Takt vorgesehen. Stattdessen ist aus den halbstündlich verkehrenden Linien S6 und S7X nur ein angenäher-ter 15-Minuten-Takt geplant. Zudem wird die S7X die Halte Düsseldorf-Zoo und Düsseldorf-Rath nicht bedienen. Die Landeshauptstadt Düsseldorf fordert für die heutige S6-Relation einen konsequenten 15-Minuten-Takt. Die Infrastruktur ist für dieses Betriebsprogramm herzurichten. • SPNV-Anbindung der heute nicht per SPNV erreichbaren Städte im Düsseldorfer Umland Wülfrath, Heiligenhaus, ggf. Velbert und Monheim: Hierzu werden im VRR-NVP keine Perspektiven oder Untersuchungsbedarfe definiert und lediglich X-Busanbindungen in Aussicht gestellt. Eine Potenzialanalyse zur langfristigen Einbindung dieser Städte ins SPNV-Netz wäre sinnvoll. Hier ist insbesondere die der Niederbergbahn zu nennen. <p>Vor dem Hintergrund der geplanten Taktumstellung bei der S-Bahn ist für die Landeshauptstadt Düsseldorf zu entscheiden, wie das kommunale ÖPNV-Angebot angepasst werden soll, um zum einen ein integriertes Gesamtangebot sicherzustellen und zum anderen ausreichend Kapazitäten im innerstädtischen Bahn- und Busangebot zur Aufnahme der zusätzlichen Fahrgäste aus dem SPNV sowie aus der allgemeinen Entwicklung vorzusehen. Dies ist im Rahmen der anstehenden Neuaufstellung des Düsseldorf-</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Auflistung LANGFRISTIGER Maßnahmen zu Taktverdichtungen, Bedienungsausweitung nachts, Kapazitätserhöhungen etc. zur Angebotsverbesserung</p>

			fer Nahverkehrsplans vorgesehen. Der VRR ist zur intensiven Mitwirkung am Düsseldorfer Nahverkehrsplan eingeladen und zur Teilnahme am geplanten regionalen Arbeitskreis vorgesehen.	
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 4	<p>Mit Blick auf die unterschiedlichen Bahnsteighöhenkonzepte der S-Bahn Köln und der S-Bahn Rhein-Ruhr ist es wichtig, dass bereits beim Einstieg von einem 96 cm hohen Bahnsteig im Kölner S-Bahnnetz klar erkennbar ist, welche Türen sich beim Ausstieg in Düsseldorf im teilerhöhten Bereich der 76 cm hohen Bahnsteige befinden. Die Plätze für mobilitätseingeschränkte Menschen müssen sich an diesen Stellen befinden.</p> <p>Grundsätzlich ist aus Sicht der Landeshauptstadt am Ziel einer einheitlichen Bahnsteighöhe von 76 cm im Rhein-Ruhr und Kölner S-Bahnnetz festzuhalten. Im Bahnsteighöhenkonzept für NRW werden 76 cm als Zielstandardhöhe festgelegt. Im Konzept werden Bahnhöfe an S-Bahnstrecken benannt, an denen bei Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Modernisierung und Erneuerung abweichend von der definierten Zielhöhe mit einer Bahnsteighöhe von 96 cm gebaut werden darf, wenn gleichzeitig technische Vorkehrungen für eine spätere Anpassung auf 76 cm geschaffen werden. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) nennt die Bahnsteighöhe von 76 cm als Regelhöhe. Der 96 cm hohe Bahnsteig, den die EBO als Ausnahme für S-Bahnen aufführt, ist aufgrund der Fahrzeugentwicklung für einen höhengleichen Einstieg heute nicht mehr notwendig. Die Landeshauptstadt wird im Überlappungsbereich der S-Bahnlinien der SPNV-Aufgabenträger go.Rheinland und VRR mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen besonders von den damit verbundenen Nachteilen betroffen sein. Verkehrlich sind die durchgehenden S-Bahnlinien aufgrund der sich überschneidenden Einzugsbereiche von Köln, Leverkusen, Neuss, Dormagen und Düsseldorf sehr sinnvoll und daher auch Bestandteil des VRR-Zielnetzes 2032/2040. Aus Düsseldorfer Sicht ist die derzeitige Ausnahmeregelung mit 96 cm hohen S-Bahnsteigen, die der SPNV-Aufgabenträger go.Rheinland nutzt, allenfalls als Übergangslösung zu akzeptieren. Der VRR sollte sich beim Land und go.Rheinland für eine möglichst schnelle Entwicklung hin zur Zielbahnsteighöhe von 76 cm auch im S-Bahnnetz einsetzen.</p> <p>Zusätzlich zu den unterschiedlichen Bahnsteighöhenkonzepten kann es für die Landeshauptstadt mit Blick auf ein klares und leicht verständliches S-Bahnliniennetz problematisch werden, dass im S-Bahn-System im Zuständigkeitsbereich von go.Rheinland am 10-/20-Minuten-Taktschema festhalten wird, und nicht, wie im VRR, zum 15-/30-Minuten-Taktschema gewechselt wird.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Grundsätzlich Umsetzung einer einheitlichen Bahnsteighöhe von 76 cm für S-Bahnen in NRW (nicht nur VRR)</p>

1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 4	Die Aufnahme des zusätzlichen Haltepunkts Düsseldorf-Höxterweg als potenzielle neue SPNV-Station im SPNV-Zielnetz 2040 wird begrüßt. In diesem Zusammenhang entsteht für Düsseldorf die Notwendigkeit, Möglichkeiten zu dessen Verknüpfung mit dem kommunalen ÖPNV-Netz zu prüfen. Hierbei geht es beispielsweise um eine Neuordnung des Bus-Liniennetzes im Gebiet um das Mercedeswerk. Dies soll ebenfalls im neu aufzustellenden städtischen Nahverkehrsplan erfolgen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 4.6	Schienerersatzverkehr (SEV) Die Landeshauptstadt Düsseldorf begrüßt, dass sich der VRR in seinem NVP mit dem SEV befasst und seine Koordinierungsrolle ausbaut. Bisher hatte der SEV häufig Mängel wie fehlende Kapazitäten und Zuverlässigkeit. Für die Fahrgäste ist der SEV eine äußerst herausfordernde Situation, weil sich Fahrzeiten verlängern sowie Sitz- und Stehplätze gegenüber dem Zugangebot reduziert sind. Es besteht die Gefahr, dass statt des SEV der eigene Pkw genutzt wird, wodurch sich die Verkehrsbelastung in und um Düsseldorf erhöht. Die Baumaßnahmen in den kommenden Jahren erfordern einen SEV über einen langen Zeitraum, so war bisher die Korridorsanierung Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen - Dortmund – Hamm für das 2. Halbjahr 2027 vorgesehen. Diese Korridorsanierung wurde jedoch zwischenzeitlich im Hinblick auf Synergien mit dem RRX-Vorhaben auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Hier ist es dann notwendig, einen SEV mit hoher Kapazität und guter Zuverlässigkeit bereitzustellen. Wichtig ist auch die frühzeitige Kommunikation mit der kommunalen Verwaltung, um Lösungen für die zu erwartende große Anzahl an SEV-Bussen zu finden (Haltestellen, Abstellplätze für Busse in Pausenzeiten des Fahrpersonals und Busse zur Disposition). Ein größeres Augenmerk als bisher ist dabei auch auf die Fahrgastinformation zu richten, insbesondere sind auch im SEV zuverlässige Echtzeitinformation über Pünktlichkeit und Ausfälle in den digitalen Auskunftssystemen zu implementieren. In die Konzepte des SEV sind auch wesentliche Umsteigeverbindungen zu integrieren, wenn aufgrund des Entfalls eines Zugangebots diese Anschlüsse verloren gehen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Hinweis, dass ein SEV bereitgestellt werden muss, der hinsichtlich Kapazität und Qualität nachfrageberechtigt ist, damit Pendler nicht den Pkw nutzen.
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 5.3	XBus Das XBus-Konzept des VRR im Sinne einer Kompensation bestehender Lücken im SPNV-Netz wird grundsätzlich positiv eingeschätzt. Es fehlt jedoch eine konkrete zeitliche Perspektive für die mittelfristig umzusetzenden XBus-Linien, von denen auch die Landeshauptstadt Düsseldorf profitieren würde. Düsseldorf liegt im Schnittpunkt der jeweils stark ausgelasteten Rhein-Ruhr-Achse und Rhein-Wupper-Achse. Besonders für letztere Achse würden einige der geplanten Linien eine entlastende Wirkung haben: Die	zur fehlenden Zeitachse: Eine konkrete Zeitplanung ist nicht möglich, da hier insbesondere die Frage der Finanzierung der Linien zu klären ist. Ein entsprechender Hinweis zur Finanzierung wird in Kapitel 5.3 ergänzt.

			<p>Linie X54 (Düsseldorf Flughafen Terminal – Ratingen – Wülfrath – Wuppertal-Vohwinkel), die das Potenzial hat, Verkehr zum Flughafen am Knoten Düsseldorf vorbeizuführen, sowie die Linien X95 (Düsseldorf – Haan – Solingen-Mitte) und X96 (Düsseldorf – Haan) sind hier zu nennen. Perspektivisch ist aus Düsseldorfer Sicht auch eine XBus-Linie von Solingen-Ohligs über Hilden zum Bahnhof Benrath sinnvoll. Eine Weiterführung der Linie X49 über Meerbusch hinaus auf das Düsseldorfer Stadtgebiet könnte mit dem VRR erneut geprüft werden. VRR bzw. Land müssen die Mitfinanzierung der XBus-Linien durch Förderprogramme für Fahrzeuge und Betriebskosten sicherstellen, so dass ein konkreter Umsetzungsplan aufgestellt werden kann.</p>	<p>Zur Linie X49 sowie zur Relation Solingen-Ohligs – Hilden – Benrath: Zustimmung seitens VRR! In Kap. 5.2.1 wird ein Hinweis zur Prüfung einer Verlängerung der X49 eingefügt. Eine Linie Solingen-Ohligs – Hilden – Benrath prüfen wir gerne im Zuge der langfristigen Entwicklung eines XBus-Zielnetzes, nehmen sie aber nicht konkret in den VRR-Nahverkehrsplan 2025 auf. Zur Finanzierung der Linien: Zustimmung seitens VRR! Hinsichtlich der Finanzierungsproblematik wird ein entsprechender Text in Kapitel 5.3 ergänzt.</p>
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 6.1.4.3	<p>On-Demand-Verkehre</p> <p>Das Engagement des VRR für On-Demand-Verkehre wird grundsätzlich begrüßt. Kritisch überprüft werden sollte das Tarifkonzept des VRR für solche Angebote. Wenn On-Demand-Verkehre in den ÖPNV integriert werden sollen, ist aus Sicht der Landeshauptstadt auch eine Überarbeitung des VRR-Tarifs für On-Demand-Verkehre dringend dahingehend erforderlich, dass eine Anwendung des regulären ÖPNV-Tarifs (ggf. mit lokal festzulegendem Komfortzuschlag) möglich ist. Bei in den ÖPNV integrierten On-Demand-Verkehren muss – wie im ÖPNV generell – die barrierefreie Ausführung der Fahrzeuge sowie der Buchungs- und Kommunikationstechnik eine wichtige Rolle spielen, so dass auch mobilitätseingeschränkte Menschen das Angebot nutzen können. Bei der im VRR-NVP 2025 beschriebenen Entwicklung einer On-Demand-Technologieplattform NRW ist auf die Barrierefreiheit besonders zu achten.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR! Eine Anpassung des On-Demand-Tarifs inkl. der Möglichkeit zur Anwendung des regulären ÖPNV-Tarifs ist ebenfalls Ziel des VRR, der Text des Kapitels wird entsprechend ergänzt. Ein Hinweis auf die notwendige Barrierefreiheit der On-Demand-Plattform wird ergänzt.</p>
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 7	<p>Flankierende Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV</p> <p>Aus Sicht der Landeshauptstadt ist die Vereinfachung und Weiterentwicklung der Tariflandschaft sowie die integrierte Auskunft zu begrüßen. Mit der redy-App der Rheinbahn gibt es hierzu bereits einen Ansatz. Aus unserer Sicht ist es sinnvoll, wenn es im VRR einheitliche Standards für Apps gibt, die den Zugang zum ÖPNV und weiteren Mobilitätsdiensten erleichtern. Wichtig ist dabei, Handlungsspielraum für Ergänzungen bei Mobilitätsangeboten und Erkennbarkeit zu geben: Die Hintergrundtechnik sollte einheitlich sein, die Nutzeroberfläche lokal gestaltet werden können. Bei der</p>	<p>Zustimmung seitens VRR! einheitliche Standards für Apps mit Handlungsspielraum für Ergänzungen bei Mobilitätsangeboten und Erkennbarkeit. Der finale VRR-NVP wird wie folgt ergänzt: „Bei der sukzessiven Umstellung auf den digitalen Vertrieb (bargeldloser Ticketerwerb) sollen die Belange von Fahrgästen mit geringer Bonität in besonderem</p>

			<p>Digitalisierung des Vertriebs ist darauf zu achten, Menschen ohne Smartphone und ohne Möglichkeit, bargeldlos zu bezahlen, nicht von der Nutzung des ÖPNV auszuschließen. Der digitale Tarif eazy wird zukünftig für die nur gelegentliche ÖPNV-Nutzung gegenüber heute eine wichtigere Rolle spielen. Die Regeln dieses Tarifs müssen klar und deutlich kommuniziert werden, insbesondere auch weil ÖPNV-Seltennutzer der ausdrücklich genannte Adressatenkreis sind. Zu den erklärungsbedürftigen Regeln zählt beispielsweise die Funktionsweise der drei Preisdeckel (Preisdeckel pro Fahrt, Preisdeckel pro 24 Stunden, Preisdeckel pro Kalendermonat). Diese sind zudem in ihrer Effektivität zu überprüfen und ggf. weiterzuentwickeln.</p>	<p>Maße berücksichtigt werden.“ > in NVP2025 übertragen</p>
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 8.3	<p>Fachkräftemangel</p> <p>Der für die Verkehrs- bzw. Mobilitätswende notwendige massive Leistungsaufwuchs – für den SPNV ausgeführt im Zielnetz 2040 – steht und fällt mit der Verfügbarkeit von Fachkräften. Lösungen hierzu werden im VRR-NVP nur angerissen. Aus unserer Sicht sollte mit diesem Thema offensiv umgegangen werden. Neben Bemühungen, mehr Menschen für den Dienst im ÖPNV zu gewinnen, geht es auch um technische Lösungen wie die Automatisierung des Betriebs, aber auch um eine Priorisierung von Maßnahmen und Ersatzkonzepte, wenn Planungen nicht vollumfänglich umgesetzt werden können.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Der finale VRR-NVP wird wie folgt ergänzt: „Neben Bemühungen, mehr Menschen für den Dienst im ÖPNV zu gewinnen, geht es auch um technische Lösungen wie die Automatisierung des Betriebs, aber auch um eine Priorisierung von Maßnahmen und Ersatzkonzepte, wenn Planungen nicht vollumfänglich umgesetzt werden können.“</p>
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 6	<p>Koordinations- bzw. Hinwirkungsaufgabe</p> <p>Aus Sicht der Landeshauptstadt ist bei den Umsteigeverbindungen zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV eine ausgewogene Betrachtung erforderlich, die gleichermaßen die Umsteigeziehungen zwischen kommunalem ÖPNV und SPNV einbezieht, und beim Warten auf verspätete SPNV-Anschlüsse auch interne Anschlussbeziehungen des kommunalen ÖPNV berücksichtigt, besonders auch mit Blick auf den Abendverkehr.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 6.1.5.2	<p>Die Landeshauptstadt teilt die Auffassung von der Bedeutung dynamischer Fahrgastinformation und weist auf die Notwendigkeit eines flächendeckenden Ausbaus hin, sowohl an den Bahnhöfen als auch an wichtigen Haltestellen des kommunalen ÖPNV. An Bahnhöfen sind dabei großflächige Anzeiger an allen Bahnsteigen angemessen. Die heute zum Teil zum Einsatz kommenden kleinen einzeiligen Anzeiger mit Laufschrift entsprechen nicht heutigen Ansprüchen an umfassende und möglichst barrierefreie Fahrgastinformation.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis, dass kleine einzeilige Anzeiger mit Laufschrift nicht heutigen Ansprüchen an umfassende und möglichst barrierefreie Fahrgastinformation entsprechen. SPNV</p> <p>S33: Kapitel 4.7.5 behandelt bereits die SPNV-Ausstattung. Allerdings kann der VRR nur bedingt gestalten, die Hauptausstattung kommt über den Bund</p>

1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 6.1.7.3	Im Hinblick auf den Ausbau von Park & Ride weisen wir darauf hin, dass vermieden werden sollte, dass durch den Ausbau von P&R-Anlagen Zubringerverkehre mit dem ÖPNV auf den motorisierten Individualverkehr verlagert werden. Der konsequente Aus- und Neubau von P&R-Parkplätzen wird begrüßt. Positiv bewertet werden dabei insbesondere der regionale Ansatz des VRR bei P&R-Konzepten und das Ziel, dass möglichst wohnort-nah auf den ÖPNV umgestiegen werden soll.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Wie beschrieben erfolgt der Bau/Ausbau von P+R, also die Nutzung des eigenen Pkw als Zubringer zum ÖPNV nur in Räumen und zu Zeiten eines schlechten ÖPNV-Angebots (siehe Kap. 6.1.7.3, Langfristiges Ziel).
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 6.1.7.2	Grundsätzlich ist das Engagement des VRR für Bike & Ride-Anlagen zu begrüßen. Die Prüfung der Konditionen von „DeinRadschloss“ hat jedoch ergeben, dass Düsseldorf eine eigene Lösung realisiert. Mit „DeinRadschloss“ sind zu viele Zwänge beispielsweise bei der Preisgestaltung verbunden. In der Landeshauptstadt Düsseldorf wurde „DeinRadschloss“ daher bisher nur einmal umgesetzt und soll zukünftig nicht weiter ausgebaut werden. Sowohl die Rheinbahn als auch die Connected Mobility Düsseldorf (CMD) errichten als Stadttöchter in Kooperation / im Auftrag mit der Landeshauptstadt verschließbare Sammelaustellanlagen. Wichtig ist also auch hier, Handlungsspielraum für Ergänzungen bei Mobilitätsangeboten und Erkennbarkeit zu geben: Die Hintergrundtechnik sollte optimalerweise einheitlich sein, die Nutzeroberfläche lokal gestaltet und ggf. den lokalen Bedürfnissen angepasst werden können.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 6.1.2.6	Das Engagement des VRR für ein Qualitätsmanagementsystem und die erarbeitete Handreichung werden begrüßt. Die Rheinbahn verwendet bereits die aktualisierte Version.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 6.1.5.1.4	Die Landeshauptstadt teilt die Sichtweise des VRR, dass eine Freigabe der Standspuren auf den Autobahnen für Busse eine sinnvolle Maßnahme für einen attraktiven ÖPNV ist.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 6.1.3	Aus unserer Sicht entstehen Angebotsbrüche des ÖPNV-Angebots an Zuständigkeitsgrenzen von Aufgabenträgern neben unterschiedlichen Prioritäten beim Angebot und im Management – auch durch Unterschiede in der finanziellen Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger (Beispiel U79). Von essenzieller Bedeutung für die Weiterentwicklung interkommunaler ÖPNV-Angebote ist daher vor allem eine ausreichende finanzielle Ausstattung aller Aufgabenträger für ÖPNV-Zwecke.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Hinweis, dass insbesondere unterschiedliche finanzielle Rahmenbedingungen benachbarter Kommunen für interkommunale Angebotslücken verantwortlich sind. Anm.: Ursachen sind komplexer für interkommunale Angebotslücken wie Tabelle zeigt.

1	Stadt Düsseldorf	Kapitel 6.1.3	Nahverkehrspläne der kommunalen Aufgabenträger erarbeiten Lösungen für lokale Probleme. Wenn der räumliche Zuschnitt eines interkommunalen Nahverkehrsplans zu groß ist, kann dessen lokale Problemlösungskompetenz verloren gehen. Wichtig ist eine inhaltliche Synchronisierung der Planungen benachbarter kommunaler Aufgabenträger. Interkommunale Passagen sollten selbstverständlich auch in den kommunalen Nahverkehrsplänen verankert werden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Wie beschrieben und begründet dargelegt, wird nur der Ansatz der Harmonisierung der Nahverkehrsplanung (und nicht der zeitlichen Synchronisierung) weiter verfolgt.
1	Stadt Düsseldorf	allgemein	Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag NN	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)
2	Stadt Duisburg	allgemein	Sehr geehrter Herr NN, vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum VRR-Nahverkehrsplan 2025. Die Stadt Duisburg begrüßt grundsätzlich die Planungen des VRR. Durch die gute Zusammenarbeit der vergangenen Jahre hatte die Stadt Duisburg bereits die Möglichkeit auf der Arbeitsebene an vielen inhaltlichen Themen mitzuwirken. Im Detail ergeben sich folgende Anmerkungen:	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner lobender Einleitungstext)
2	Stadt Duisburg	Kapitel 1.2.1.2 (Exkurs 1)	Die Einbeziehung von verschiedenen Interessensvertretungen beim Aufstellungsprozess des Nahverkehrsplans wird begrüßt. Es fällt auf, dass bei der Auflistung auf Seite 23 die Einbeziehung des Fachverbands Fußverkehr Deutschland FUSS e. V. fehlt. Der Fußverkehr stellt im urbanen Kontext den wichtigsten Zu- und Ablaufverkehr des ÖPNV dar. Fast jeder Weg zur und von der Haltestelle in der Stadt wird zu Fuß zurückgelegt. Die Stadt Duisburg strebt an, dem Fußverkehr in der nächsten Aufstellung des Nahverkehrsplans mehr Beachtung zu schenken und sieht den Fußverkehr als integrierten Bestandteil der Nahverkehrsplanung.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kritischer Hinweis, dass der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e. V. nicht als TöB einbezogen wurde.
2	Stadt Duisburg	Kapitel 1.3.4.3	Derzeit wird in Zusammenarbeit der Stadt Duisburg mit dem städtischen Wohnungsunternehmen GEBAG eine Machbarkeitsstudie für eine urbane Seilbahnverbindung vom Duisburger Hauptbahnhof über die Entwicklungsfelder Dünen und TQW bis nach Wedau erstellt. In diesem Zusammenhang begrüßt die Stadt Duisburg die Ausführungen zu urbanen Seilbahnen im Nahverkehrsplan des VRR. Insbesondere ist die Klarstellung zu den Anwendungsfällen von urbanen Seilbahnen auf den Seiten 103 bis 104 zu nennen: „Urbane Seilbahnen können dabei auch als Zwischenlösung bzw. Vorstufe zur Einrichtung größerer Infrastrukturen eingesetzt werden, da große Anteile einer Seilbahn unkompliziert wieder zurückgebaut und an einem anderen Einsatzort erneut aufgebaut werden können.“ (S. 104) Unklar ist hier,	Zustimmung seitens VRR! Die möglichen Wechselwirkungen bei der Anwendung als Zwischenlösung werden in einer neu eingefügten Fußnote thematisiert.

			wie dies im Hinblick einer möglichen Förderung der Seilbahn einerseits und der größeren Infrastruktur andererseits zu sehen ist.	
2	Stadt Duisburg	Kapitel 4.1.2.2 Kapitel 4.1.5.2 Kapitel 4.1.5.3	<p>Die Stadt Duisburg begrüßt die Aufnahme der folgenden Maßnahmen in den Nahverkehrsplan Teil 4 Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebots mit dem Zeithorizont 2030 und 2045:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ratinger Weststrecke: Hierzu liegt bereits das positive Ergebnis einer Machbarkeitsstudie vor. Im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung mit dem VRR und den weiteren beteiligten Gebietskörperschaften werden derzeit die weiteren Planungsschritte nach HOAI-Leistungsphase 1 und 2 sowie die Durchführung einer Standardisierten Bewertung vorangetrieben. Ein stringenter Projektfortschritt wird begrüßt, um zeitnah belastbare Ergebnisse zu erzielen und damit Planungssicherheit für städtebauliche Entwicklungen zu schaffen. • Walsumbahn: Hierzu liegt bereits das positive Ergebnis einer Machbarkeitsstudie vor. Es wird daher angestrebt in Kooperation mit dem VRR und den weiteren beteiligten Gebietskörperschaften die weiteren Planungsschritte sowie die Durchführung einer Standardisierten Bewertung voranzutreiben. • Niederrheinbahn I und II: Durch die Realisierung eines Schienenangebotes nach Kamp-Lintfort und nach Neukirchen-Vluyn verbessert sich die Verbindung von Duisburg zum Niederrhein. • Ruhrortbahn und Brückenschlag an den linken Niederrhein: Durch die Maßnahme verbessert sich die Verbindung von Duisburger zum Niederrhein. Hierzu gibt es allerdings noch keine Abstimmungen zwischen der Stadt Duisburg dem VRR und den weiteren beteiligten Gebietskörperschaften. 	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobende Hinweise zu den Planungen des VRR (SPNV-Zielnetz 2040) und ihre Aufnahme in den NVP</p>
2	Stadt Duisburg	Kapitel 5.3.1	<p>Die Stadt Duisburg begrüßt die Aufnahme der folgenden Maßnahmen in den Nahverkehrsplan Teil 5 Bestandsanalyse und Weiterentwicklung des XBus-Netzes: XBus-Linie X38 Moers – Duisburg-Hamborn – Oberhausen-Sterkrade: die Stadt Duisburg unterstützt die Maßnahme und erhofft durch eine Bereitstellung von Fördermitteln das Vorhaben weiter voranbringen zu können.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR (XBus-Konzept) und ihre Aufnahme in den NVP</p>
2	Stadt Duisburg	Kapitel 6.1.3	<p>Zum Teil 6 Integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV sind folgende Hinweise zu beachten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zu den Angebotslücken (Stand Juli 2023) ergibt sich folgender Stand, der im Rahmen des mündlichen Teils des Beteiligungsverfahrens besprochen werden soll: 	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Die hier genannten kurz- und langfristig zu schließenden interkommunalen Angebotslücken und das weitere Vorgehen (Aufnahme in den VRR-NVP) werden diskutiert.</p>

			<ul style="list-style-type: none"> ○ Schnellbuslinie X 38 Oberhausen - Duisburg – Moers: siehe Punkte 4 ○ Verlängerung der 919 nach Oberhausen: Ab Ende des Jahres 2024 wird die Linie bis zur Stadtgrenze Oberhausen geführt. Es wird auf eine Fortsetzung der Linie auf Oberhausener Stadtgebiet ab Mitte 2025 gehofft. ○ Einführung einer neuen Linie von Oberhausen bis nach Duisburg Landschaftspark: Ab Ende des Jahres 2024 wird die Linie auf Duisburger Stadtgebiet verkehren. Es wird auf eine Fortsetzung der Linie auf Oberhausener Stadtgebiet ab Mitte 2025 gehofft. ○ Planung eines durchgehenden 10 Minuten Taktes auf der stadtübergreifenden Linie U79 Duisburg-Düsseldorf: Die Maßnahme ist weiterhin offen aufgrund einer fehlenden Finanzierungsmöglichkeit. <p>• DVG und Stadt Duisburg streben langfristig folgende weitere netzbezogene Lückenschlüsse an, jedoch wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass hierfür noch keine finanziellen Umsetzungsgrundlagen vorhanden sind und Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgerschaften und Verkehrsunternehmen erforderlich sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Lückenschluss Asterlagen/Winkelhausen – Moers ○ Lückenschluss DU Süd – Mülheim ○ Taktverdichtung 941 auf Stadtgrenzen überschreitendem Abschnitt nach KR-Uerdingen (30` -Takt statt heute 60` -Takt) ○ Verlängerung der Betriebszeiten auf der BVR-Linie 995 (Marxloh-Neumühl-Oberhausen), die eine wichtige Direktverbindung von Neumühl nach OB-Zentrum; derzeit sehr eingeschränkte Betriebszeiten (nur Mo-Sa; kein Spätverkehr; Sa Betriebsschluss bereits am Nachmittag) ○ Direkte Busverbindung von Hüttenheim/ Huckingen/ Wanheim zum Düsseldorfer Flughafen ○ Direktverbindung Kasserfeld - Moers durch einen Halt der Linie 29 in Kasserfeld ○ Harmonisierungen der Taktlagen/ verbessertes Stadtgrenzen überschreitendes Angebot der Straßenbahnlinien 901 und 903 in Mülheim und in Dinslaken (Kreis Wesel) <p>• Der Rat der Stadt Duisburg hat im November 2023 die Verwaltung beauftragt, an der Erarbeitung von raumdifferenzierten Standards und Qualitäten</p>	<p>Berücksichtigung, dass die Stadt Duisburg aktiv beim MobilitätsimpulsRUHR 2023 und MobilitätsimpulsRUHR 2027 (RVR) mitwirkt. Brisant: Duisburg grenzt an viele ÖPNV-AT, die nicht im RVR liegen und deshalb nicht beim MobilitätsimpulsRUHR mitwirken.</p>
--	--	--	---	--

			für die kommunalen Nahverkehrspläne in der Metropole Ruhr mitzuwirken und darauf aufbauend die Fortschreibung bzw. die Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes der Stadt Duisburg zum 1. Januar 2028 mit den übrigen teilnehmenden Aufgabenträgern vorzubereiten. Hierzu finden bereits Arbeitstermine mit dem RVR und weiteren Aufgabenträgern statt, bei denen auch der VRR eingebunden ist. Bei der Erarbeitung der Standards und Qualitäten sind die bereits verankerten Standards im VRR-Raum einzubeziehen. Durch die Städte Krefeld und Düsseldorf sowie die Kreise Mettmann und Wesel grenzt die Stadt Duisburg an Räume, deren Aufgabenträger nicht aktiv an diesem Prozess teilnehmen. Hier gilt es über die RVR-Grenzen hinaus zu denken und Lösungen zu erarbeiten, um auch hier eine Verbesserung der grenzüberschreitenden ÖPNV-Angebote zu erzielen. Ferner wird darauf hingewiesen, dass neben den inhaltlichen Überlegungen zur Optimierung des Angebotes auch die zukünftige Finanzierung des ÖPNV – sowohl des bestehenden Angebotes als auch bei einer Ausweitung – geklärt werden muss.	
2	Stadt Duisburg	Kapitel 6.1.7.1	Mobilstationen: die Stadt Duisburg ist weiterhin bestrebt Mobilstationen auf dem Stadtgebiet zu realisieren. Die Ergebnisse der VRR-Studie dienen dabei als eine Basis für die weiteren Planungsschritte.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
2	Stadt Duisburg	Kapitel	Für die Auswertung des P&R-Angebotes konnten keine aktuellen Angaben zum Angebot an ÖSPN-Stationen zur Verfügung gestellt werden. Hier wurden bei der weiteren Auswertung die fehlenden Angaben einem nicht vorhandenen Angebot gleichgesetzt. Weiter wurde bei der Quote Angebot je Pendler nicht die Anzahl der SPNV-Haltepunkte berücksichtigt. Das hat zur Folge, dass der Quotient für Duisburg sehr gering ausfällt. Eine Vergleichbarkeit z. B. mit Städten, die über eine bessere Datenlage und über mehr SPNV-Haltepunkte verfügen, kann unserer Meinung damit nicht hergestellt werden.	Zustimmung seitens VRR! Der verbundweite Vergleich ist tatsächlich unsauber, sofern die Daten zum P+R an den ÖSPV-Stationen von einzelnen Städten/Kreisen nicht vorliegen.
2	Stadt Duisburg	Kapitel	Die Stadt Duisburg unterstreicht die Einschätzung des VRR, dass die Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 erhebliche Herausforderungen für den ÖPNV mit sich bringt. Die Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden, zu der sich die Stadt Duisburg angeschlossen hat, setzt sich dafür ein, dass Kommunen mehr eigenen Spielraum bei der Anordnung von Tempo 30, z. B. vor sensiblen Einrichtungen oder aus Sicherheits-, Gesundheitsschutz- und Stadtgestalterischen Gründen bekommen. Mögliche Reisezeitverluste, die für den ÖPNV entstehen können, müssen durch andere Maßnahmen, wie bspw. die Priorisierung an Knotenpunkten oder eine eigene Trassierung kompensiert werden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Zustimmung, dass Tempo 30 Bereiche in Städten Probleme für den ÖPNV verursachen.

			Eine Vielzahl der oben aufgeführten Maßnahmen lassen sich im Abschlussbericht des Mobilitätskonzeptes der Stadt Duisburg wiederfinden. Der Rat der Stadt Duisburg hat im September 2024 die Verwaltung beauftragt auf Basis des Abschlussberichtes eine Handlungsstrategie zu entwickeln, in dessen Rahmen bereits laufende bzw. geplante Projekte aufgegriffen werden sollen.	
2	Stadt Duisburg	allgemein	Es wird davon ausgegangen, dass Rahmen weiterer Planungsschritten die notwendigen Abstimmungen zwischen VRR, den Aufgabenträgern sowie den Verkehrsunternehmen in bewährter Form beibehalten werden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
2	Stadt Duisburg	allgemein	Für Fragen sowie einer Terminvereinbarung für einen mündlichen Austausch stehen Ihnen Frau Nolte und Herr Faust unter den bekannten Kontaktdaten zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag NN	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)
3	Stadt Essen	Kapitel 1	Statistische Daten Es werden vielfach Daten genutzt, die auf dem Zensus 2011 beruhen. Daher wird die Aussage in Fußnote 16, die Daten mit den Werten des Zensus 2022 zu aktualisieren, unterstützt. Der Vergleichbarkeit würde es dienen, wenn die aktualisierten Daten denselben Stichtag hätten.	Zustimmung seitens VRR! Alle Daten werden für den finalen VRR-NVP aktualisiert. Sofern möglich (vorliegend) werden Daten zum selben Stichtag miteinander verglichen.
3	Stadt Essen	Kapitel 1.2.4.1.2	Demographischer Wandel Aussagen zur Bevölkerungsvorausberechnung und Tabelle auf Seite 50 Die Daten zur Bevölkerungsvorausberechnung basieren auf dem Zensus 2011 und sind daher beispielsweise in Folge des Ukrainekrieges und des damit verbundenen Zuzuges für die Stadt Essen nicht mehr aktuell. Es sollte geprüft werden, ob eine Bevölkerungsvorausberechnung auch aus anderen Quellen wie dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung oder der Bertelsmannstiftung übernommen werden kann.	Zustimmung seitens VRR! Alle Daten werden für den finalen VRR-NVP, sofern möglich aktualisiert. IT.NRW liefert mittlerweile Daten auf Basis des Zensus 2022 für den Bevölkerungsstand. Bei der Bevölkerungsvorausberechnung ist uns eine Aktualisierung zum derzeitigen Zeitpunkt nicht möglich, da IT.NRW erst frühestens im Sommer 2025 eine Aktualisierung vornimmt.
3	Stadt Essen	Kapitel 1.2.4.1.1	Studierendenzahlen großer Hochschulen Große Universitäts- und Hochschulstädte im Verbundgebiet	Zustimmung seitens VRR! Alle Daten werden für den finalen VRR-NVP aktualisiert. Die Daten zu den nicht staatlichen Hochschulen werden von IT.NRW übernommen (Datenstand: Semester 2023/24).

			Die Auswahl der Städte bzw. der Hochschulen erfolgten nicht stringent. In Essen fehlt u. a. die Folkwanghochschule mit über 1.600 Studierenden und die Hochschule für bildende Künste.	
3	Stadt Essen	Kapitel 1.2.4.1.1	Erwerbstätigkeit im VRR Die Erwerbstätigenzahl für Essen 2022 konnte nicht nachvollzogen werden. Die Landesdatenbank bei IT.NRW weist eine Zahl von 344.600 aus, siehe Tabellenblatt „13312_02d“.	Zustimmung seitens VRR! Alle Daten werden für den finalen VRR-NVP aktualisiert.
3	Stadt Essen	Kapitel 1.2.4.2	Städte werden rot und grün hinterlegt. Durch das Hinterlegen von roter und grüner Farbe wird eine Bewertung suggeriert, deren zugrundeliegenden Kriterien nicht dargestellt werden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Die Erläuterung zur Farbgebung ist im NVP enthalten: „In dieser Tabelle sind Städte bzw. Kreise mit einer im Vergleich zum VRR-Durchschnitt hohen Bedeutung (Quote Erwerbstätige zur Wohnbevölkerung über 52,1 %) grün hinterlegt und Städte bzw. Kreise mit einer im Vergleich zum VRR-Durchschnitt niedrigen Bedeutung (Quote Erwerbstätige zur Wohnbevölkerung unter 52,1 %) rot hinterlegt.“
3	Stadt Essen	Kapitel 1.2.4.2.1	Erwerbstätigkeit im VRR „Hier sind hohe Einpendlerströme in der morgendlichen und hohe Auspendlerströme in der nachmittäglichen bzw. abendlichen Hauptverkehrszeit zu beobachten.“ Diese Aussage sollte belegt werden. Könnte diese Aussage nicht besser mit Pendlerzahlen belegt werden?	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Es liegt in der Natur von Einpendlerstädten, dass bei diesen in der morgendlichen HVZ große Einpendler- und in der nachmittäglichen bzw. abendlichen HVZ große Auspendlerströme zu beobachten sind.
3	Stadt Essen	Kapitel 1.2.4.3.1	Tabelle PKW-Dichte Es werden Bevölkerungsdaten zum 01.01.2021 mit dem PKW-Bestand aus dem Jahr 2022 verglichen. Gibt es für diese verschiedenen Zeitpunkte einen methodischen Grund?	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Es werden stets die jeweils aktuellen Daten miteinander verglichen. Gelegentlich weisen diese nicht denselben Stichtag auf. Die Zahlen lassen Aussagen in ihrer Tendenz trotzdem zu.
3	Stadt Essen	Kapitel 1.3.1.1	Tabelle Antriebsarten und Schadstoffklassen Bus Es sollte ausgewiesen werden, wie viele Busse Hybrid- oder Mildhybrid - Technik verwenden, sofern die Zahlen verfügbar sind. Ggf. sollten grundsätzliche Aussagen zur Einsparung von Diesel bei diesen Techniken ergänzt werden. Damit kann deutlich werden, dass es bei der hohen Zahl der Dieselsebusse unterschiedliche Techniken gibt und die Umweltbelastung bei Dieselsebusen unterschiedlich ausfällt.	Ablehnung seitens VRR! Eine Differenzierung ist, auch vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Ausgestaltungsvarianten von Hybridantrieben, nicht sinnvoll möglich. Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgaben ist es zudem irrelevant, ob ein Fahrzeug als (Mild-)Hybrid ausgeführt ist, da es dennoch nicht als „sauber“ bzw. „emissionsfrei“ gilt.
3	Stadt Essen	Kapitel 1.3.5.3	Unvorhersehbare Ereignisse höherer Gewalt	Zustimmung seitens VRR!

			Es sollte ergänzt werden, dass der Klimawandel und die damit verbundenen intensiver ausgeprägten Wetterereignisse Auswirkungen auf den ÖPNV und damit auf die Zuverlässigkeit haben.	Folgender Satz wird im NVP ergänzt: „Ferner können durch den Klimawandel verursachte, intensiver ausgeprägte Wetterereignisse (Starkregen, Sturm etc.) Auswirkungen auf den ÖPNV hinsichtlich seiner Zuverlässigkeit (Fahrtausfälle, Pünktlichkeit etc.) haben.“
3	Stadt Essen	Kapitel 1.5	Herausforderungen für den VRR (Zwischenfazit) und Leitbild des VRR Effizienzoffensive Der Weg die Effizienz durch Standardisierung zu steigern ist sinnvoll, solange die Maßnahmen als Angebot und nicht als Pflicht verstanden werden. Angesichts des heterogenen VRR-Raums sollte stets Raum für individuelle Lösungen bleiben.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
3	Stadt Essen	Kapitel 2.3.1	Angebotsverbesserungen im ÖPNV (Pull-Maßnahmen) Ergänzung: Legt man das Autobahnnetz im VRR-Verbindungsraum, so wie...übereinander, erkennt man... Es wird vorgeschlagen, auch die Kundenzufriedenheitsmessungen der Verkehrsunternehmen zu erwähnen. Ein Vergleich der Infrastrukturen der Straßenbahn und Autobahnen ist nicht zielführend. Autobahnen dienen – auch wenn im Ruhegebiet teilweise der Binnenverkehr einzelner Städte über Autobahnen abgewickelt wird – überwiegend dem regionalen und überregionalen Verkehr. Straßenbahnen können zwar als Verkehrsmittel im regionalen Kontext zwischen den Stadtzentren genutzt werden, der Fokus liegt aber auf einer Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt und einer Verbindung von Stadtteilen (auch zwischen Nachbarstädten) untereinander. Eine Verbindung Stadtzentrum zu Stadtzentrum ist für die Straßenbahn weniger relevant. Auf vielen stadtgrenzenübergreifenden Relationen verkehrt der SPNV ebenfalls zwischen den Zentren und ist deutlich schneller als die kommunale Schiene. Die Linie U18 braucht zwischen Essen Hbf und Mülheim Hbf 21 Minuten, während der SPNV 8 Minuten braucht. Zwischen Gelsenkirchen und Essen benötigt der SPNV 9 Minuten und die Linie 107 34 bis 35 Minuten. Lediglich auf einzelnen Stadtbahnlinien in Nord-Süd-Richtung stellt die kommunale Schiene eine wichtige Netzergänzung im SPNV-Netz dar (z. B. Essener Nordstrecke oder U35). Die Straßenbahninfrastruktur ist in ihrer Verkehrsfunktion daher mit der Autobahninfrastruktur nicht vergleichbar. Hilfreicher wäre es, Quelle-Ziel-Daten zu nutzen und darauf hin den SPNV mit Berücksichtigung der regional relevanten Strecken der kommunalen Schiene zu überlagern.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kritischer Hinweis, dass ein Vergleich der Infrastrukturen von Straßenbahn und Autobahn (Gutachten KCW) nicht zielführend ist. Straßenbahn hat kommunale und Autobahnen haben regionale Erschließungsfunktion. Zielführend wäre Nutzung von Quelle-Ziel-Daten unter Hinzuziehung des SPNV mit Berücksichtigung regional relevanter Strecken.

3	Stadt Essen	Kapitel 3.2.3.2	<p>Personenbediente Verkaufsstellen</p> <p>Kooperation des SPNV-Vertriebs mit kommunalen Verkehrsunternehmen</p> <p>Eine Kooperation mit den Verkehrsunternehmen vor Ort ist grundsätzlich sinnvoll. Durch eine Kooperation können Doppelstrukturen vermieden werden. An fünf von sechs Standorten der KundenCenter von Transdev befinden sich ebenfalls KundenCenter der örtlichen Verkehrsunternehmen. Dies gilt ebenfalls für eine Vielzahl von Standorten der Verkaufsstellen. Eine flächendeckendere Verteilung der Verkaufsstellen ist besonders vor dem Hintergrund Sortimentsreduzierung im Fahrzeug und der damit einhergehenden Verlagerung auf den Vorverkauf geboten.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Hinweis, dass für den Vertrieb im SPNV eine Kooperation mit den kommunalen Verkehrsunternehmen grundsätzlich und insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Sortimentsreduzierung sinnvoll ist.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 3.3.2	<p>Mindestausstattung Fahrzeug</p> <p>Toilette</p> <p>Es ist auffällig, dass Toiletten zum Teil nicht verfügbar sind. Dies gilt zum Teil für beide Toiletten eines Zugteils.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis, dass auch bei Doppeltraktion (gelegentlich?) keine Toiletten nutzbar ist.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 3.3.3	<p>Entwicklung des Fahrzeugeinsatzes</p> <p>Mit dem Deutschlandticket steigt das Fahrgastaufkommen. Daher sollten insgesamt größere Zuglängen bestellt werden und besonders am Wochenende die vielfach für die Verkehrstage Mo – Fr benötigten Fahrzeuge ebenfalls genutzt werden, um auf eine Kürzung der Züge am Wochenende verzichten zu können.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Fahrzeugkapazitäten werden gemäß Nachfrage bestellt.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 4.1	<p>Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebotes</p> <p>Die Funktion der S-Bahnen und Stadtbahnen wandelt sich im VRR noch mehr in Richtung Zubringerverkehre zum schnellen RE-Verkehr</p> <p>Die S-Bahnen und vor allem die Stadtbahnen haben im Binnenverkehr der Großstädte eine hohe Bedeutung. Vor Einführung des Deutschlandtickets wurden rund 40% der Fahrten innerhalb der Preisstufe A und damit vornehmlich in einer innerstädtischen oder nachbarörtlichen (2-Waben-Tarif) Relation zurückgelegt. Das Deutschlandticket wird von Fahrgästen zum Teil als Ersatz für die Zeitkarte mit innerstädtischem Geltungsbereich genutzt. Daher sollten die S-Bahnen und vor allem die Stadtbahnen nicht auf Zubringerverkehre zum schnellen RE-Verkehr reduziert werden. Dies ist nur ein Element der Fahrgastnachfrage.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Anm.: Die Planung von Stadtbahnen obliegt den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 4.1.1.2	<p>24h-Betrieb</p> <p>Schließung der Nachtlücke auch unter der Woche</p> <p>Bei einer Schließung der Nachtlücken im SPNV muss auch das Angebot des kommunalen Linienverkehrs überprüft werden, um die Fahrgäste vom</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Wegen des kommunalen Verkehrs eher O3-Thema</p>

			Bahnhof weiterbefördern zu können. Das gilt insbesondere dort, wo schnelle RE-Linien mit wenigen Zwischenhalten angeboten werden, die in den Stadtteilzentren und Stadtrandlagen keine Erschließung bietet oder für Angebote in Stadtteile ohne SPNV-Anschluss. Eine Finanzierung der kommunalen Angebote ist derzeit nicht möglich. Bei sich konkretisierenden Planungen zu einem 24h-Betrieb ist eine frühzeitige Abstimmung mit den lokalen Aufgabenträgern sinnvoll.	
3	Stadt Essen	Kapitel 4.1.2.9	<p>Reaktivierung westliche Emschertalbahn</p> <p>Reaktivierung ist im Zielnetz 2040 vorgesehen und der VRR wird auf die Anrainerstädte zukommen. Die Bahn durchquert Karnap und kreuzt die U11 an der (H) Boyer Straße</p> <p>Die Stadt Essen steht für Gespräche zur Verfügung. Die Strecke bietet das Potential, neben der Strecke über Essen-Altenessen und Gelsenkirchen Hbf eine weitere parallele ÖPNV-Bedienung zur Achse der A42 herzustellen. Durch eine gute Verknüpfung an der heutigen Haltestelle Boyer Straße besteht ein Anschluss zur Linie U11 in Nord-Süd-Richtung.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>MBS wird durch VRR in Abstimmung mit den Anrainern angestrebt</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 4.1.4	<p>S-Bahn-Taktkonzept Düsseldorf</p> <p>Es kommt zu Taktänderungen auf der S6 und zur Einführung einer weiteren beschleunigten Linie.</p> <p>In der anstehenden NVP-Fortschreibung der Stadt Essen wird die Taktänderung berücksichtigt die die Auswirkungen auf die Linien 180, 772 und das Quartiersbuskonzept Werden geprüft.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 4.1.5.3.7	<p>Anbindung nördliches Ruhrgebiet</p> <p>Zweigleisiger Ausbau Essen-Dellwig - Bottrop Dieses Ziel wird durch die Stadt Essen ausdrücklich unterstützt.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zum zweigleisigen Ausbau Essen-Dellwig - Bottrop</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 4.2.1.5	<p>Neue Haltepunkte</p> <p>Essen-Ernestine</p> <p>Die Stadt Essen wird im anstehenden Nahverkehrsplan eine erste grobe Potentialabschätzung des Haltepunktes vornehmen. Das Ergebnis kann gerne vom VRR genutzt werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>VRR wird nach Vorlage der Potentialabschätzung durch die Stadt über die fahrplantechnische Prüfung auf der Strecke entscheiden.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 5.3.2	<p>Mittelfristige Entwicklung im XBus-Netz</p> <p>Tabelle der XBuslinien</p> <p>Kann für die Linie X15, die der Linie SB19 entspricht, die Nummer X19 vorgesehen werden, um auch bei einem späteren Produktwechsel eine Wiedererkennbarkeit für Fahrgäste anhand der Nummer zu erhalten?</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Im NVP wird in den Kapiteln 5.3.1 und 5.3.2 jeweils ein Hinweis ergänzt, dass es sich bei den Liniennummern um Arbeitstitel handelt. Die finale Benennung der Linien kann im Rahmen der Vorbereitung</p>

				der Umsetzung der Linien gemeinsam festgelegt werden.
3	Stadt Essen	Kapitel 6	<p>Integrierte Verkehrsgestaltung im VRR</p> <p>Im folgenden Text werden umfassende Handlungsansätze definiert, die sich erhebliche auf die tägliche Arbeit der Verkehrsunternehmen und den Gestaltungsspielraum und damit auch in die Finanzierungsverpflichtung der lokalen Aufgabenträger auswirken. Es ist vielfach nicht erkennbar, wann der VRR mit seinem Nahverkehrsplan Vorgaben gemäß § 8 Abs. 2 ÖPNVG NRW macht oder wann er Themen auf informellem Weg vorantreiben möchte. Angesichts des erheblichen Einflusses der in Kapitel 6 genannten Themen sollte dies deutlich werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Der VRR hat nach § 5 (3) ÖPNVG NRW eine Koordinierungsaufgabe für den ÖPNV (siehe Kapitel 1.2.1.3.1 des NVP) und in seiner Rolle als Koordinator beschreibt der VRR in Kapitel 6 seine Aufgaben. Dabei greift er weder in Planungshoheit der ÖPNV-Aufgabenträger noch in die betrieblichen Belange der Verkehrsunternehmen ein – wie es an zahlreichen Stellen – so auch in Kapitel 6 selbst – vermerkt ist.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.1	<p>Anschlüsse</p> <p>Langfristiges Ziel: Sicherung der Anschlüsse vom SPNV zur letzten Fahrt oder Sicherung bei einer Taktzeit ab 60 Minuten sowie bei wichtigen Anschlüssen ab 30 Minuten.</p> <p>Allgemeiner Hinweis: Die Abfahrtszeiten im SPNV sind wegen verschiedener Gründe in der Regel nicht so gleichmäßig, wie es die Takte des kommunalen ÖPNV sind (Beispiel: Abfahrtszeiten auf den Linie RE14 und S9 in Borbeck Bf und künftig entlang der heutigen S6). Da im polyzentrischen Raum häufig beide Fahrtrichtungen relevant für einen Umstieg sind und beide Richtungen eine hohe Fahrgastnachfrage aufweisen (z. B. Altenessen Bf), ist eine stringente Anschlussplanung kaum möglich.</p> <p>Viele Linien berühren in großstädtischem Raum nicht nur Bahnhöfe, sondern auch Verknüpfungspunkte mit der kommunalen Schiene. Hier muss geprüft und abgewogen werden, ob die Verknüpfungen mit der kommunalen Schiene wichtiger sind, wenn die Takte auf der kommunalen Schiene in der SVZ nicht mehr so dicht sind.</p> <p>Sollte es zu einer Anschlussicherung kommen, stellt sich die Frage, welcher Aufgabenträger die Anschlussicherung planerisch verantwortet und wer die Kosten – z. B. für Taxifahrten bei einer Anschlussgarantie – trägt.</p> <p>Der Gedanke, dass eine Sichtbeziehung zwischen Zug und abbringendem Verkehrsmittel bestehen soll, ist nachvollziehbar. Allerdings ist dieser Gedanke in der Praxis kaum umsetzbar. Die Bahnstrecken liegen im städtischen Raum zur Vermeidung von Bahnübergängen in der Regel nicht niveaugleich zur Straße, es stehen Lärmschutzwände und Bahnhofsgebäude in der Sichtachse oder der Bahnhof ist durch seine vielen Gleise nicht zu überblicken. Daher lässt sich dieser Anspruch in der Praxis nicht umsetzen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Zahlreiche kritische Hinweise für die praktische Umsetzung der Anschlussicherung.</p> <p>Anm.: Der VRR wirkt auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV – also die beiden Teilsysteme SPNV und ÖSPV betreffend – hin, weshalb das Thema Abschlussicherung SPNV/ÖSPV wichtig genug ist, um es im VRR-NVP zu behandeln. In Kapitel 6.1.1 sind nach einem Problemaufriss zahlreiche Lösungsideen genannt, die einen Beitrag zur Anschlussicherung leisten können und die gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen dahingehend diskutiert werden, welcher Lösungsansatz angesichts der konkreten Örtlichkeit verfolgt wird, sofern Interesse seitens des Verkehrsunternehmens besteht. Der VRR ist dabei nicht nur Koordinator für dem ÖPNV, sondern liefert auch die für die Anschlussicherung wichtigen Ist-Daten.</p>

3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.1	<p>Anschlüsse</p> <p>„Dabei fungiert der ÖSPV stets als Zu- und/oder Abbringerverkehrsmittel zum/vom SPNV.“</p> <p>Eine ÖSPV-Linie hat in der Regel viele weitere Aufgaben und nicht nur die Anbindung zum SPNV. Dies entspricht nicht der kommunalen Planungswirklichkeit und sollte dringend auch im Text deutlich gemacht werden. In den Randbereichen der Stadt Essen gibt es Linien, die eine Verkehrsfunktion erfüllen, aber keine Anbindung an den SPNV haben (z. B. Linie 129, 134, 139, 173, 774).</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Der Satz wird im VRR-NVP wie folgt geändert: „Dabei fungiert der ÖSPV – neben seiner Erschließungsfunktion für das Stadt- bzw. Kreisgebiet - stets auch als Zu- und/oder Abbringerverkehrsmittel zum/vom SPNV.“</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.1	<p>Anschlüsse</p> <p>Gemeinsame Leitstelle</p> <p>Für die Arbeit in einer Leitstelle sind Ortskenntnisse, Kenntnisse des Liniennetzes und der Infrastruktur sowie betriebliches Hintergrundwissen über die verschiedenen Linien unabdingbar, um im Störfall ad hoc über Maßnahmen zu entscheiden und die Folgen einer Störung durch schnelles Handeln zu begrenzen. Daher ist das Zusammenlegen von Leitstellen ein schwieriger Prozess und eine von mehreren Verkehrsunternehmen betriebene Leitstelle würde das Personal in Bezug auf Ortskenntnisse, Kenntnisse des Liniennetzes und der Infrastruktur sowie betriebliches Hintergrundwissen überfordern und damit die qualitative Arbeit der Leitstelle senken.</p> <p>Der Nahverkehrsplan der Stadt Essen sieht daher vor, dass sich die Leitstellen benachbarter Unternehmen bei der Betriebssteuerung abstimmen sollen.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis zu gemeinsamen Leitstellen benachbarter Verkehrsunternehmen (fehlende Orts- und Liniennetzkenntnisse etc.).</p> <p>Der Absatz zu gemeinsamen Leitstellen sowie die zugehörige Fußnote wird entfernt. Stattdessen wird folgender Satz im VRR-NVP eingefügt: „Ebenso kann durch eine intensive Zusammenarbeit der Leitstellen benachbarter Verkehrsunternehmen und damit verbundene direkte Kommunikationswege die Verkehrsunternehmensübergreifende Anschlussicherung erleichtert und verbessert werden.“</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.2.1	<p>VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummersystem“</p> <p>Benennung Taxibusse</p> <p>Nach Absprache mit der Ruhrbahn soll die Benennung der Taxibusse als Verlängerung der NE-Linien erhalten bleiben. Das System ist bei den Fahrgästen bekannt und zeigt die Zugehörigkeit der Taxibuslinie zur zu-/abbringenden NE-Linie.</p>	<p>Ablehnung seitens VRR!</p> <p>Die in Essen verkehrenden Taxibusse sind eine gemäß Richtlinie begründete Ausnahme. Der konkrete Umgang mit diesem Fall wird bilateral besprochen und nicht im VRR-NVP thematisiert.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.2.4	<p>Stadtbahn-Richtlinie</p> <p>Aktualisierung der Stadtbahnrichtlinie</p> <p>Eine Aktualisierung berührt auch die Haltestellenausstattung der kommunalen NVP der Aufgabenträger mit Stadtbahn. Die Stadtbahnrichtlinie setzt auch den Rahmen für weitere Ausbauten. Daher sollten die Kommunen</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Hinweis, dass die Vorgaben der Stadtbahnrichtlinie auch die in den lokalen NVP der Städte/Kreise mit Stadtbahnen festgelegte Haltestellenausstattung tangieren und deshalb einbezogen werden müssen.</p>

			nicht nur als Eigentümer, sondern auch als Aufgabenträger bei der Aktualisierung direkt miteinbezogen werden.	Kommunen und ÖPNV-Aufgabenträger wurden als Akteure ergänzt.
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.2.6	<p>Qualitätsmanagement</p> <p>Tabelle und Aussagen zu einem möglicherweise verbundweiten Qualitätsbericht</p> <p>Ein QMS-System ist in Essen im öDA vereinbart. Dies soll bitte in der Tabelle auf Seite 309 ergänzt werden. Grundsätzlich sollten die Spaltenüberschriften angepasst werden, da ein verankertes QMS (3. Antwortmöglichkeit) ausschließt, dass ein solches QMS erst noch geplant wird.</p> <p>Ein gemeinsamer Qualitätsbericht ist kaum sinnvoll umzusetzen, weil</p> <ul style="list-style-type: none"> • das System modular aufgebaut und daher lokal unterschiedliche Kriterien erfasst werden • die Zielwerte auf die örtliche Situation angepasst sind. <p>Die Werte der verschiedenen Verkehrsunternehmen sind im Gegensatz zum SPNV-Qualitätsbericht nicht vergleichbar, stünden aber in einem Bericht – soweit vorhanden – nebeneinander und suggerieren damit eine Vergleichbarkeit.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Die Tabelle wird für den finalen VRR-Nahverkehrsplan überarbeitet.</p> <p>Hinsichtlich eines gemeinsamen Qualitätsberichtes sagt der Text des VRR-Nahverkehrsplan lediglich aus, dass über einen solchen Bericht nachgedacht werden kann. An diesem Prüfauftrag wird festgehalten.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.3	<p>ÖPNV-Koordination</p> <p>Interkommunale Angebotslücken – Tabelle</p> <p>Die Stadt Essen schlägt 2 Maßnahmen zur späteren Prüfung vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linie Kray – Wattenscheid als Ersatz für die Verbindung vom künftig aufzulassenden Haltepunkt Kray Süd nach Wattenscheid. • Erschließung Freiheit Emscher mit der Stadt Bottrop. 	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Konkrete Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linie Kray – Wattenscheid (Ersatz für die Verbindung vom künftig aufzulassenden Haltepunkt Kray Süd nach Wattenscheid) • Erschließung Freiheit Emscher mit der Stadt Bottrop <p>Das weitere Vorgehen bei diesem Thema wird im AK der ÖPNV-Aufgabenträger diskutiert.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.3 (Exkurs 8)	<p>Gemeinsamer NVP</p> <p>Es ist explizit ein gemeinsamer NVP zwischen der Stadt Essen und der Stadt Mülheim als möglicherweise sinnvolles Projekt beschrieben, da es ein gemeinsames Verkehrsunternehmen gibt.</p> <p>Die Stadt Essen ist nicht nur mit Nachbarstädten vernetzt, sondern auch mit Kommunen im weiteren Umfeld (z. B. Dorsten). Daher ist ein gemeinsamer Nahverkehrsplan mit der Begründung eines gemeinsamen Verkehrsunternehmens nicht sinnvoll.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Zahlreiche (gute) kritische Hinweise, die die Vorgehensweise des VRR in der Tendenz unterstützen.</p> <p>Kritischer Hinweis, dass ein NVP über das gesamte Verbundgebiet sinnvoll ist (enge verkehrliche Verflechtung), aber unrealistisch ist (notwendige räumliche Detaillierung, Abstimmungsprozesse/Beschlussfassung in den Gremien etc.).</p>

			<p>Bei der Bildung einer „Gruppe von Behörden“ im Zuge der Direktvergabe wurde untersucht, ob im VRR-Raum mehrere Gruppen oder eine Gruppe von Behörden gebildet werden soll. Im Ergebnis wurde eine Gruppe gebildet, da die verkehrlichen Vernetzungen der Aufgabenträger so vielfältig sind. Analog dazu müsste ein kommunaler NVP den kompletten VRR-Raum umfassen. Dies ist in angesichts der notwendigen räumlichen Detaillierung eines NVP unrealistisch.</p> <p>Bei einem gemeinsamen Nahverkehrsplan ist die Beschlussfassung komplex, insbesondere, wenn aus einem Gremium Änderungswünsche kommen. Die Beschlüsse zur Anpassung des regionalen Flächennutzungsplans (RFNP), die in jeder RFNP-Kommune auch ohne räumliche Betroffenheit gefasst werden müssen, sollten ein Beispiel sein.</p> <p>Die Ruhrbahn hat die Qualitätsstandards der NVP aus Mülheim und Essen verglichen und festgestellt, dass eine Angleichung stattgefunden hat. Daher ist auch aus diesem Grund kein gemeinsamer Nahverkehrsplan notwendig. Aktuell wird eine zeitliche Harmonisierung vollzogen, wo regional relevante Themen zeitgleich in den neuen Nahverkehrsplänen verankert werden.</p> <p>Daher ist ein gemeinsamer Nahverkehrsplan insgesamt wesentlich aufwendiger in der Erstellung, ohne dass die im NVP vorgeschlagene Gebietsabgrenzung anhand eines gemeinsamen Verkehrsunternehmens überhaupt den gesamten verkehrlichen Verflechtungsraum einer Kommune erfassen würde.</p>	<p>Daher Vorschlag: Verständigung auf eine Harmonisierung von Teilbereichen des NVP (z. B. Qualitätsstandards) und eine zeitliche Synchronisierung der NVP.</p> <p>Folgender Satz wird in den finalen VRR-NVP aufgenommen: „Ein erster Schritt hin zu einer inhaltlichen Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im Verbundgebiet des VRR ist die Verständigung auf eine inhaltliche Harmonisierung von Teilbereichen in lokalen Nahverkehrsplänen sein (z. B. gemeinsame Formulierung von Qualitätsstandards).“</p>
3	Stadt Essen	Kapitel	<p>ÖPNV-Koordination</p> <p>Gemeinsamer Arbeitskreis zur Angebotskoordination</p> <p>Auf einen weiteren Arbeitskreis sollte zur Vereinfachung verzichtet werden. Auf regionaler Ebene gibt es die politischen Gremien des VRR, zum Beispiel den Ausschuss für Verkehr und Planung. Auf lokaler Ebene haben sich einige Formate herausgebildet. Auf fachlicher Ebene gibt es den AK Aufgabenträger. Zu umfassenden Themen sollten wie bisher eigene Termine anberaumt werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis zu einem weiteren AK (Kein Gemeinsamer Arbeitskreis zur Angebotskoordination, sondern AK der ÖPNV-Aufgabenträger)</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.4.1	<p>Harmonisierung Spät-/Nacht-/Wochenendverkehre</p> <p>Mit den Änderungen der Betriebszeiten sind erhebliche Anpassungen der Betriebsleistung verbunden, da die Betriebszeiten deutlich ausgeweitet werden und die abbringenden Linien auch nach der Ankunft des letzten Zuges noch verkehren müssen. Dies kostet erhebliche Summen. Zur Klarstellung sollte beim Thema „weitestgehende Angleichung des Beginns des Nacht-/Spätverkehrs“ offengelassen werden, ob das Angebot im Spätverkehr von Tages- oder Nachtnetz bestritten wird.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis, dass die Harmonisierung der Spät-/Nacht-/Wochenendverkehre zu einer (erheblichen) Anpassung der Betriebsleistung und zu hohen Kosten führt (hoher personeller und finanzieller Aufwand). Also: Keine Aufnahme verpflichtender Vorgaben in den NVP (Zustimmung: VRR ist ohnehin nur Koordinator)</p>

			<p>Die Qualität der Anschlüsse hängt auch am Takt. Bei einem 60-Minuten-Takt der Essener NE-Linien, ergänzt um eine Fahrt um 0:00 Uhr, sind Anschlüsse außerhalb des Sternanschlusses am Hbf nur bedingt herzustellen und auch „Zufallsanschlüsse“ treten seltener auf.</p> <p>Eine verpflichtende Zielsetzung ist angesichts des hohen personellen und finanziellen Aufwandes bei den lokalen Aufgabenträgern kaum realistisch.</p>	
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.4.2	<p>Störfallmanagement</p> <p>VRR-koordiniertes Krisenmanagement</p> <p>Das Angebot während der verschiedenen Coronaphasen richtete sich hauptsächlich nach den Vorgaben der lokalen Krisenstäbe und Ordnungsbehörden. Diese verfolgten eigene Herangehensweisen in Abhängigkeit von den Inzidenzzahlen.</p> <p>Auch bei künftigen Krisen richtet sich das Angebot nach den Vorgaben der lokalen Krisenstäbe oder das Angebot ist der Dynamik der Situation unterworfen. Der Wunsch nach einem abgestimmten Vorgehen ist im Sinne der Fahrgäste nachvollziehbar, aber kaum umzusetzen. Da die Kundenkommunikation durch die Internetseiten der Verkehrsunternehmen kurzfristig sichergestellt werden kann, kann unter 6.1.4.2 im Krisenfall eine kurzfristige Kommunikation der Verkehrsunternehmen auf ihren Kanälen aufgenommen werden. Für relevante Szenarien können dazu auch Vorabstimmungen durchgeführt werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Hinweis, dass sich das Störfallmanagement bei (künftigen) Krisen grundsätzlich nach den Vorgaben der lokalen Krisenstäbe richtet oder der Dynamik der Situation unterworfen ist. Ein VRR-koordiniertes Krisenmanagement wird deshalb kritisch gesehen. Ein verbundweit abgestimmtes Vorgehen im Sinne der Fahrgäste ist nachvollziehbar, aber kaum umsetzbar.</p> <p>Im Krisenfall stellen die Verkehrsunternehmen kurzfristig sicher, dass die Kommunikation mit den Fahrgästen in den Auskunftsmedien aufgenommen wird. Also kein koordiniertes Vorgehen!</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.4.3	<p>Umsetzung eines VRR- und landesweit abgestimmten On-Demand-Systems</p> <p>(Tiefen-)Integration in die Auskunftssysteme</p> <p>Die (Tiefen-)Integration in die Auskunftssysteme wird begrüßt. Dies sollte auch eine Buchungsmöglichkeit enthalten. Auch die Bereitstellung einer gemeinsamen Plattform ist sinnvoll. Die Abstimmung interkommunaler Angebote sollte durch die Aufgabenträger erfolgen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zur (Tiefen-)Integration von On-Demand-Angeboten in die Auskunftssysteme des VRR</p> <p>Die Buchungsmöglichkeit ist bereits im VRR-NVP enthalten: „...ist es das Ziel des VRR, den Kund*innen die Möglichkeit einer einfachen Planung, Buchung und Bezahlung ihrer On-Demand-Fahrten ohne das Erfordernis von Vorwissen, mehreren Apps oder verschiedenen Registrierungsprozessen anzubieten.“</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.5.1	<p>Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen für den ÖPNV</p> <p>Es sollten auch sog. Freisperreinrichtungen, also Lichtsignalanlagen, die das Abbiegen von Bussen aus untergeordneten Straßen durch Sperrungen der Hauptrichtungen erleichtern, aufgenommen werden. Diese Anlagen werden in Essen an mehreren Stellen eingesetzt.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Aufnahme von Freisperreinrichtungen (Lichtsignalanlagen, die das Abbiegen von Bussen aus untergeordneten Straßen durch Sperrungen der Hauptrichtungen erleichtern) in den finalen VRR-NVP?</p>

				Freisperreinrichtungen wurden im Kapitel 6.1.5.1.1 ergänzt.
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.5.1.1	Vorrangschaltungen für den ÖPNV Das Thema ist wichtig. Daher ist es zu begrüßen, dass der VRR dieses Thema aufnimmt. Es sollte auch die Bedeutung von Straßen.NRW als Bau- lastträger an vielen hochbelasteten und im Busverkehr wichtigen Straßen- abschnitten erwähnt werden.	Zustimmung seitens VRR! Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (StraßenNRW) wird als weiterer Relevanter Akteur ergänzt.
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.5.1.2	Busspur Das Thema ist wichtig. Daher ist es zu begrüßen, dass der VRR dieses Thema aufnimmt. Es sollte auch die Bedeutung von Straßen.NRW als Bau- lastträger an vielen hochbelasteten und im Busverkehr wichtigen Straßen- abschnitten erwähnt werden.	Zustimmung seitens VRR! Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (StraßenNRW) wird als weiterer Relevanter Akteur ergänzt.
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.5.2	Dynamische Fahrgastinformation in Echtzeit DFI-light-Systeme können auch über Solarpanele mit Pufferakku betrieben werden.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Hinweis, den Strom für DFI-light-Systeme über Solarpanele mit Pufferakku zu gewinnen? Der Hinweis wurde in Kapitel 6.1.5.2 aufgenommen.
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.5.3	Baulich geeignete Umsteigepunkte Umsteigefreundlichkeit erhöhen Das Ziel wird grundsätzlich unterstützt. Allerdings ist die Positionierung der Haltestellen verschiedenen Zwängen unterworfen, die bei einer Anpassung der Umsteigesituation gelöst werden müssen. Die Haltestellenabstände sollen gleichmäßig sein, um lange Zugangswege zu vermeiden, aber auch um Zeitverluste durch zu häufiges Halten zu vermeiden. Die Anpassung der Weiterleitungsrichtlinie um den Aspekt der guten Umsteigebeziehung wird kritisch gesehen, da dieser Aspekt stark auslegungsbedürftig ist und daher keine Berechenbarkeit bietet. Hinzu kommt, dass an vielen Örtlichkeiten im Stadtraum eine Verlegung der Haltestellen wegen der Belange anderer Verkehrsarten oder aus fahrdynamischen Gründen nicht möglich ist. Dann stellt sich die Frage, ob der Ausbau solcher Haltestellen überhaupt noch gefördert werden kann oder welcher Aufwand getrieben werden muss, um eine Nichtverlegung gegenüber dem Fördergeber begründen zu können.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Kritischer Hinweis, den Aspekt einer guten Umsteigebeziehung als konkrete Anforderung und damit als Voraussetzung einer Förderung nach § 12 ÖPNVG NRW – ohne Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten einer Haltestelle – in die Weiterleitungsrichtlinie des VRR aufzunehmen. Vorgehen kann zu Verzögerungen beim barrierefreien Haltestellenausbau führen. Das Langfristige Ziel wurde wie folgt geändert. Angesichts der beschriebenen Vorteile von Haltestellen mit guten Umsteigebeziehungen aufgrund von Barrierefreiheit, guten Sichtbeziehungen und kurzen, sicheren Fußwegen, sollte die Umsetzung bei Haltestellen- und Straßenumbaumaßnahmen geprüft und förderfähig gemacht werden. wird der

			<p>Da noch viele Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden müssen, verzögert ein solches Vorgehen den Ausbau weiter. Die Förderung nach § 12 ÖPNV deckt wegen der Deckelung der Kosten ohnehin nur einen Teil der Ausbaukosten. Ein aufwendiges Planungs- oder Prüfverfahren verteuert den Bau einer Haltestelle zusätzlich.</p> <p>Die Schaffung attraktiver Umsteigesituationen ist das Eigeninteresse der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger. Ergänzend muss beachtet werden, dass Straßenbaubehörden und Aufgabenträger zwei verschiedene Behörden sein können und selbst in kreisfreien Städten häufig eine organisatorische Trennung gegeben ist.</p>	VRR nur noch Haltestellen fördern, die diese Kriterien sinnvoll umsetzen.
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.7	<p>Stärkung des ÖPNV und der intermodalen Angebote der vernetzten Mobilität</p> <p>Es sollten auch die On-Demand-Verkehre als Zu- und Abbringer erwähnt werden. Außerdem sollte auch ein Kapitel zum Bikesharing ergänzt werden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Thema Bikesharing in den finalen VRR-NVP aufnehmen?</p> <p>Ein eigenes Kapitel für Bike-Sharing könnte grundsätzlich sinnvoll sein. Vgl. Stellungnahme TöB VU, 42 Ruhrbahn Essen, Kap. 6.1.7.2.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.7.1	<p>Mobilstationen</p> <p>Finanzierung</p> <p>Die Investitionskosten können durch Fördermittel getragen werden. Allerdings stellen die laufenden Kosten eine Hürde dar, besonders wenn schon einige Mobilstationen im Stadtgebiet bestehen und sich die Kosten summieren.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Nur Investitions- und nicht Betriebskosten sind Gegenstand der Investitionsförderung.</p> <p>Förderrichtlinie wurde aktualisiert; Weitere Unterstützungsangebote sind in Planung.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.7.2	<p>B+R-Anlagen</p> <p>Tabelle mit Daten Die Daten werden noch erhoben und später ergänzt.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Aktuelle Daten zum B+R an ÖSPV-Stationen in der Stadt Essen werden nachgereicht.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.7.3	<p>P+R-Anlagen</p> <p>Tabelle mit Daten Die Daten werden noch erhoben und später ergänzt.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Aktuelle Daten zum P+R an ÖSPV-Stationen in der Stadt Essen werden nachgereicht.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.7.3	<p>P+R-Anlagen</p> <p>Berechnung Verhältnis P+R-Plätze in der Zielstadt</p> <p>Die Stadt Essen hat im Masterplan Verkehr das Ziel formuliert, dass die P+R-Plätze möglichst wohnortnah gelegen sein sollten, um eine lange Strecke mit dem ÖPNV zurückzulegen. Dies entspricht der langfristigen Strategie des VRR und Maßnahme 1 (S. 351). Daher ist die Berechnung der Tabelle, die sich auf den Arbeitsplatz bezieht, nicht sinnvoll.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis, dass die Anzahl P+R-Plätze in der Ziel-/Einpendlerstadt als Grundlage für die Berechnung nicht sinnvoll ist.</p> <p>Anm.: Berechtigter Hinweis. Die Quote soll anhand verfügbarer Daten lediglich das grundsätzlich geringe P+R-Angebot im VRR aufzeigen.</p>

3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.7.3	<p>P+R-Anlagen</p> <p>Berechnung Verhältnis P+R-Plätze in der Zielstadt</p> <p>Der Wert, dass für 20% der PKW-Einpendler ein P+R-Stellplatz zur Verfügung stehen soll, sollte hergeleitet werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis zum Umfang des P+R-Ausbaus.</p> <p>Der Wert stellt das langfristige Ziel des VRR.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.7.3	<p>P+R-Anlagen</p> <p>Maßnahme 5a: Reservierung von P+R-Stellplätzen durch „Premiumkunden*innen“</p> <p>Diese Möglichkeit hängt von der straßenrechtlichen und straßenverkehrsrechtlichen Situation vor Ort ab. Die sog. Präferenz- und Privilegienfeindlichkeit der StVO sollte mitbedacht werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis zur Reservierungsmöglichkeit von P+R-Stellplätzen durch Premiumkunden</p> <p>Anm.: Berechtigter Hinweis. Die Umsetzung dieser Maßnahme wird geprüft und eventuell nur die Bewirtschaftung von P+R-Anlagen weiterverfolgt.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.7.6	<p>Mikromobilität</p> <p>Der VRR unterstützt – gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen – die Möglichkeit, dass die Angebote der Mikromobilität (e-Tretroller) in Bussen und Bahnen in der Regel in eingeklapptem Zustand kostenfrei als Gepäck mitgenommen werden dürfen.</p> <p>Vor dem Hintergrund des aktuellen Mitnahmeverbotes von E-Scootern sollte die Aussage weiter differenziert werden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Widerspruch! Der Text im VRR-NVP widerspricht dem faktischen Mitnahmeverbot von E-Scootern (auch von E-Tretrollern?) in Bussen und Bahnen.</p> <p>Wird von Verkehrsunternehmen unterschiedlich bewertet.</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.8.1	<p>Standardisierung von Linienbussen</p> <p>Gleiche Sitzplatzaufteilung</p> <p>Es stellt sich die Frage, welchen Mehrwert die Fahrgäste tatsächlich von einer Standardisierung haben. Die Fahrgäste müssen sich beim Einstieg im Fahrzeug ohnehin orientieren, um einen freien Sitzplatz zu finden.</p> <p>Eine gleiche Sitzplatzaufteilung ist allein deshalb nicht möglich, da die Sitzplätze je nach Hersteller des Busses unterschiedlich angeordnet sind.</p> <p>Der Einsatzzweck der Busse ist darüber hinaus sehr unterschiedlich. Für Busse im Stadtverkehr werden in der Regel anders gestaltet als Busse im regionalen Verkehr, Überlandbusse oder X-Busse.</p> <p>Daher sollte die gleichen Sitzplatzaufteilung nicht Ziel im NVP sein.</p> <p>Ergänzend sollte darauf hingewiesen werden, dass die barrierefreie Ausstattung der Busse häufig mit den lokalen Interessengruppen abgestimmt werden. Hinzu kommen Vorgabe der EU sowie Empfehlungen des VDV. Innerhalb dieser Vorgaben und Empfehlungen passen die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger die Fahrzeugausstattung auf die lokalen Bedürfnisse an.</p>	<p>Ablehnung seitens VRR!</p> <p>Eine Vereinheitlichung der Sitzplatzanordnung hilft insbesondere solchen Fahrgästen, die auf spezielle Sitzplätze angewiesen sind. Dies wurde auch im Text des NVP so ausgeführt. Die Vereinheitlichung der Sitzplatzaufteilung stellt ein mögliches Handlungsfeld dar. Die Formulierung im NVP wurde zur Klarstellung dahingehend angepasst („ Mögliche Handlungsfelder wurden oben dargestellt.“).</p> <p>Die Berücksichtigung der Barrierefreiheit ist ein wichtiges Anliegen. Um dieser Bedeutung gerecht zu werden, sollten allerdings auch diese Anforderungen verbundweit und nicht lokal abgestimmt werden.</p> <p>Auf die Empfehlungen des VDV wird im Text von Kapitel 6.1.8.1 mehrfach verwiesen.</p>

3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.8.2	<p>Ausstattung und Konfiguration als einheitliche Qualitätsstandards bei Straßenbahnfahrzeugen</p> <p>Beschaffung längerer Straßenbahnen</p> <p>Die Ruhrbahn plant Straßenbahnen mit einer Länge von 40m zu beschaffen.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.8.4	<p>Gemeinsame Beschaffung und Instandhaltung von Fahrzeugen</p> <p>Gemeinsame Beschaffung von Fahrzeugen</p> <p>Die Straßenbahnen müssen hinsichtlich ihres Fahrzeugkonzeptes, ihrer Innenraumgestaltung usw. auf die Belange des Netzes, in dem die Fahrzeuge eingesetzt werden sollen, und die verkehrlichen Aufgaben der Straßenbahnlinien abgestimmt werden. Eine gemeinsame Beschaffung ist im Einzelfall möglich und wird dann auch praktiziert.</p> <p>Die Verkehrsunternehmen sind bemüht, eine betriebsinterne Kompatibilität von Fahrzeugen zu erreichen. So sind die Hochflurfahrzeuge HF1 der Ruhrbahn soweit wie möglich dem Straßenbahnfahrzeug NF4 angepasst. Dies erleichtert die Gewöhnung des Werkstatt- und Fahrpersonals an die Fahrzeugtypen.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
3	Stadt Essen	Kapitel 6.1.8.4	<p>Gemeinsame Beschaffung und Instandhaltung von Fahrzeugen</p> <p>Betreiben gemeinsamer Werkstätten</p> <p>Die Umsetzung passender Werkstattkonzepte ist eine originäre Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Dennoch möchte die Stadt Essen folgendes zu bedenken geben.</p> <p>Eine gemeinsame Werkstatt mehrerer Verkehrsunternehmen bedeutet einen erheblichen Platzbedarf. Gleichzeitig muss die Fläche für eine gemeinsame Werkstatt günstig in das Hauptstraßennetz bzw. das Schienennetz eingebunden sein und die Lage muss so gewählt sein, dass die Aus- und Einrückwege aller beteiligten Verkehrsunternehmen nicht zu lang werden. An solchen geeigneten Standorten müssen dann Flächen in ausreichender Größe verfügbar, trotz der guten Verkehrsanbindung bezahlbar und bauleitplanerisch als Betriebshof/Werkstatt entwickelbar sein.</p> <p>Dies schränkt die Auswahl sinnvoller Flächen erheblich ein, während zu lange Ein- und Ausrückwege die Wirtschaftlichkeit senken. Daher sollte diese Frage individuell durch die Verkehrsunternehmen betrachtet werden und auf pauschale Empfehlungen im Nahverkehrsplan verzichtet werden.</p> <p>Kooperationen im Werkstattbereichen haben sich in der Vergangenheit dann gebildet, wenn es für die Beteiligten Vorteile geboten hat.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Der Text des Kapitels 6.1.8.4 wird dahingehend angepasst, dass Kooperationsmöglichkeiten bei der Instandhaltung im Allgemeinen geprüft werden sollten, da diese ggf. zu einer Effizienzsteigerung beitragen können.</p>

			Beispielsweise wurden die B-Wagen der MVG von der EVAG instandgehalten und die Ruhrbahn unterhält die Straßenbahnfahrzeuge der STOAG.	
3	Stadt Essen	Kapitel 6.3.2	<p>Vertriebsstrategie Stärkung des digitalen Vertriebs</p> <p>Die Forderung einer Stärkung des digitalen Vertriebs ist verständlich. Allerdings muss im Sinne der Daseinsvorsorge ein Angebot für Kinder oder Personen mit geringer Bonität geschaffen werden, damit nicht wie bei der Einführung des Deutschlandtickets Bestellungen wegen mangelnder Bonität abgelehnt werden. Jugendlichen, die nicht mehr unter den Kindertarif fallen, aber noch keine 18 Jahre alt sind, können den digitalen Tarif ebenfalls nicht nutzen und zahlen auf Verbindungen, die mit dem heutigen 2-Wagen-Tarif zurückgelegt werden können, nach der Tarifreform im Jahr 2025 deutlich höhere Preise als bisher.</p> <p>Daher sollte für diese Gruppen bei weiterer Digitalisierung des Tarifes eine Möglichkeit geschaffen werden, das Ticketsortiment einfach und ohne erhöhte Preise gegenüber dem „normal-digitalen Vertrieb“ zu erwerben.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis, bei der Vertriebsstrategie bestimmte Personengruppen nicht zu vergessen (Kinder oder Personen mit geringer Bonität).</p> <p>Ticketsortiment für diese Personen fortführen (ohne erhöhte Preise gegenüber dem „normal-digitalen Vertrieb“)</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 8.1	<p>Barrierefreiheit im ÖPNV</p> <p>Zielzeitpunkt, an dem alle SPNV- und ÖSPV-Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden.</p> <p>Die Benennung eines Zieljahres ist wünschenswert, aber angesichts der schwierigen Ausbausituation im städtischen Raum und insbesondere bei der Schiene, bei der vielfach auch langwierige Genehmigungsverfahren erforderlich sind, unrealistisch.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis zur Benennung eines Zieljahres für den vollständigen barrierefreien Haltestellenausbau.</p> <p>Anm.: Das PBefG gibt einen noch früheren Zeitpunkt (konkret das Jahr 2022) vor!</p>
3	Stadt Essen	Kapitel 8.1.2	<p>Tabelle Bauliche Barrierefreiheit im ÖPNV (barrierefreier Haltestellenausbau)</p> <p>Im Essener Schienennetz gibt es 278 Haltekanten, von denen 137 barrierefrei ausgebaut sind. 141 Haltekanten sind nicht barrierefrei ausgebaut.</p> <p>Bei den Bushaltestellen gibt es 1.282 Haltestellenkanten. Davon sind 392 Kanten barrierefrei, 890 Kanten nicht.</p> <p>Da Haltestellen, die von Bus und Straßenbahn angefahren werden (sog. Kombibord), in beiden Listen erwähnt werden, können die Werte für Bus und Schiene nicht addiert werden, da die Kombiborde in beiden Zählungen enthalten sind.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Die Angaben zum aktuellen Stand des barrierefreien Haltestellenausbaus wird in den Gesprächen abgefragt.</p>
4	Stadt Krefeld	allgemein	<p>Sehr geehrter Herr NN, sehr geehrte Damen und Herren,</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Einleitungstext)</p>

			<p>zunächst möchte ich mich für die Möglichkeit bedanken gemäß § 9 ÖPNVG NRW eine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans abgeben zu dürfen.</p> <p>Frist für die Abgabe der Stellungnahme ist der 11.10.2024. Da der zuständige Ausschuss für Planung, Bauen, Mobilität, Stadtentwicklung und Liegenschaften erst am 07.11.2024 über die Stellungnahme beraten kann, erhalten Sie die Stellungnahme unter dem Vorbehalt des Beschlusses.</p> <p>Anmerkungen zum Entwurf:</p>	
4	Stadt Krefeld	Kapitel 1.1.1	Die Werte zum ÖPNV- und ÖSPV-Leistungsangebot beziehen sich nicht auf den aktuellen Verbundetat und sollten aktualisiert werden.	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Alle (Grundlagen-)Daten werden für den finalen NVP aktualisiert.</p>
4	Stadt Krefeld	Kapitel 1.2.4.1.1	Bei der Tabelle der Großen Universitäts- und Hochschulstädte im Verbundgebiet wurde die Hochschule Niederrhein mit den Standorten Krefeld und Mönchengladbach vergessen. Im Wintersemester 23/24 waren 12.803 Studierende eingeschrieben.	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Alle (Grundlagen-)Daten werden für den finalen NVP ergänzt und aktualisiert.</p>
4	Stadt Krefeld	Kapitel 2.3.1	Krefeld steht beim ÖPNV-Angebot unter den kreisfreien Städten an letzter Stelle. Eine Angebotsausweitung würde einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf auslösen. Um das Angebot nicht von der Finanzlage der Kommune anhängig zu machen, sind hier zusätzliche Finanzierungsvorschläge wünschenswert.	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kenntnisnahme</p>
4	Stadt Krefeld	Kapitel 3.1.2	Mit der Verlängerung der Linie RE 42 ab Essen über Duisburg und Krefeld nach Mönchengladbach wurde im Fahrplanjahr 2016/2017 zwischen Duisburg und Mönchengladbach das Angebot des RE 11 ersetzt. Für Krefeld entfiel damit die letzte durchgängige Verbindung in das südliche Ruhrgebiet (u.a. Bochum). Eine Verbindung die bis heute fehlt und auch im Zielnetz 2032/2040 bedauerlicherweise nicht vorgesehen ist.	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Fehlende durchgängige Verbindung von Krefeld ins südliche Ruhrgebiet seit 2026/17.</p> <p>Soll dieser Aspekt in den Text des finalen VRR-NVP aufgenommen werden?</p> <p>Kenntnisnahme</p>
4	Stadt Krefeld	Kapitel 3.1.2.2	Im Fahrplanjahr 2017/2018 wurden einige lang gewünschte zusätzliche Angebote auf den Linien RB 33 und RE 10 in den Randzeiten ergänzt.	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kenntnisnahme</p>
4	Stadt Krefeld	Kapitel 3.1.2.8	Zuletzt kam im Fahrplanjahr 2023/24 die neue Linie RB 37 zwischen Krefeld und Neuss hinzu, die die unbefriedigende Situation mit der häufig verspäteten und von Ausfällen betroffenen RE 7 abmildert. So dass auf diesem stark frequentierten Streckenabschnitt zumindest an den Werktagen ein 30-Minuten Takt angestrebt wird.	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kenntnisnahme</p>
4	Stadt Krefeld	Kapitel 3.2.1	In seiner Rolle als Bewilligungsbehörde für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse (§13 ÖPNVG NRW) hat der VRR in den letzten	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>

			Jahren im Rahmen der „Modernisierungsoffensive“ sowohl Sanierungsmaßnahmen im und am Krefelder Hauptbahnhof wie auch am Haltepunkt Krefeld Oppum mitfinanziert.	Kenntnisnahme
4	Stadt Krefeld	Kapitel 3.2.1.5	<p>Dass der Krefelder Hauptbahnhof in der dritten Säule der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) berücksichtigt wurde, ist sehr zu begrüßen.</p> <p>Der Krefelder Hauptbahnhof weist eine Vielzahl von Leerständen und Missständen auf, die dringend beseitigt werden müssen, um ihn wieder zu einem attraktiven Ziel, Start- und Umsteigepunkt machen zu können.</p> <p>Darüber hinaus sind drei der sechs SPNV-Haltepunkte in Krefeld im Stationsbericht 2023 des VRR als „entwicklungsbedürftig“ eingestuft worden. Hier wären dringend Verbesserungen vonnöten. Zumindest der Haltepunkt Krefeld-Linn verfügt über keinerlei barrierefreien Zugang.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Barrierefreier Ausbau (Zugang) des Haltepunkts Krefeld-Linn</p> <p>Soll dieser Aspekt in den Text des finalen VRR-NVP aufgenommen werden?</p> <p>Kenntnisnahme</p>
4	Stadt Krefeld	Kapitel 3.2.2.4	Die Verbesserungen im Niederrhein-Münsterland-Netz, insbesondere die Umstellung auf batterieelektrische Züge auf der Linie RE 10 werden begrüßt. Mit der Linie RB 37 (Niers-Erft-Bahn) ist bereits ein zusätzliches Angebot zwischen Neuss und Krefeld unterwegs, dass perspektivisch noch bis Geldern verlängert werden soll.	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kenntnisnahme</p>
4	Stadt Krefeld	Kapitel 3.7 Kapitel 4.6	Die Stadt Krefeld begrüßt, dass das Thema Schienenersatzverkehr (SEV) im NVP thematisiert wird. Ein funktionierender SEV ist bei der Vielzahl der anstehenden Baustellen unverzichtbar für die Akzeptanz und kontinuierliche Nutzung des SPNV. In der Vergangenheit ist es häufig zu Unzuverlässigkeiten und mangelnden Kapazitäten gekommen. Insbesondere eine frühzeitige aktive Kommunikation, verlässliche Auskunftssysteme und eine gute (digitale und analoge) Auffindbarkeit der Haltestellen sind hier wesentlich. Deshalb ist es erfreulich, dass der VRR seine Koordinierungsrolle im dem Zusammenhang ausbauen wird.	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kenntnisnahme</p>
4	Stadt Krefeld	Kapitel 4.1.2.1	Zu begrüßen ist auch die Reaktivierung der ehemaligen Zechenbahn zwischen Moers und Kamp-Lintfort. Damit wird die bereits im Vorlaufbetrieb eingerichtete RE 44 (Fossa- Emscher-Express) über Moers hinaus verlängert. In den ITF-NRW eingebunden ist dann in Rheinhausen ein Anschluss an die Linie RE 42 Richtung Krefeld und Mönchengladbach möglich.	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kenntnisnahme</p>
4	Stadt Krefeld	Kapitel 4.1.2.7	Die Stadt Krefeld unterstützt auch die im Zielnetz 2040 enthaltene Reaktivierung der seit 1983 eingestellten Personenverkehrsverbindung zwischen den Städten Krefeld und Moers. Um Güter- und Personenverkehr in diesem Bereich befriedigend abwickeln zu können, sind aufwendige	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kenntnisnahme</p>

			Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, deren Umfang aktuell ermittelt wird. Über Moers hinaus ist der weitere Verlauf über die Haus-Knipp-Brücke nach Meiderich- Süd und bis Oberhausen geplant.	
4	Stadt Krefeld	Kapitel 4.1.5 Kapitel 4.1.5.1 Kapitel 4.1.5.2	Insgesamt führen die im Zusammenhang mit dem Zielnetz 2032/2040 genannten Maßnahmen zu einer Verbesserung des Angebots im Hinblick auf die Linienführung, Takt und Betriebszeiten. Am linken Niederrhein werden zusätzliche Angebote geplant, von der mittelbar auch Krefeld profitieren wird. Allerdings ist kein durchgehender Verlauf ins südliche Ruhrgebiet mehr vorgesehen, so dass in jedem Fall verlässliche bahnsteiggleiche Umstiege in Duisburg erforderlich sind.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Fehlende durchgängige Verbindung von Krefeld ins südliche Ruhrgebiet (Umstieg in Duisburg nötig). Soll dieser Hinweis in den Text des finalen VRR-NVP aufgenommen werden? Kenntnisnahme
4	Stadt Krefeld	Kapitel 4.1.5.3.4	Die stark frequentierte Linie RE 10 leidet seit Jahren unter der schlechten Betriebsqualität. Hier sind die geplanten Maßnahmen dringend erforderlich, sowohl die Verlängerung der RB 37 bis Geldern und die Elektrifizierung der Strecke, um dann wie im Zielnetz 2040 vorgesehen den Takt zu verdichten und die RB 37 in eine RE 9 zu überführen und bis Köln zu verlängern. Auch die Planung den Knoten Krefeld zu einen ITF-Vollknoten auszubauen ist eine gute Nachricht. Schließlich ist die Großstadt am linken Niederrhein vom Fernverkehrsnetz weitgehend abgehängt. Da sind verlässliche Anschlüsse zu jeder Tageszeit nötig, um den SPNV attraktiv zu machen. Das Ziel die RE 10 nach Nijmegen zu verlängern sollte weiterhin verfolgt werden.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Verlängerung der RB 37 bis Geldern und die Elektrifizierung der Strecke (danach Taktverdichtung und Verlängerung der RB 37 / RE 9 bis Köln) Soll dieser Hinweis in den Text des finalen VRR-NVP aufgenommen werden? Kenntnisnahme
4	Stadt Krefeld	Kapitel 4.1.5.3.5	Die im Zielnetz 2040 geplanten Änderungen auf der Ost-West-Achse Venlo/Mönchengladbach - Krefeld - Duisburg/Oberhausen verbinden Krefeld besser mit dem nördlichen linken Niederrhein (Richtung Moers) und über Oberhausen mit dem nordwestlichen Ruhrgebiet. Die Ergänzung der RE 42 im 30 Minuten Takt durch die Linie RE 37 (Aachen - Mönchengladbach - Krefeld - Duisburg - Oberhausen) ist eine deutliche Verbesserung, zumal damit in Viersen auch ein halbstündiger Anschluss an die Linie RE 8 von Köln über Mönchengladbach nach Venlo eingerichtet werden soll. Damit gäbe es für den unzuverlässigen und kapazitätsmäßig häufig unzureichenden Anschluss an die RE 13 endlich eine Alternative. Das Fazit engmaschiger und schneller gilt aber leider nicht für die Fahrgäste, die über Duisburg hinaus ins östliche Ruhrgebiet reisen wollen. Hier verkehrt nur noch der RE 42, der aber auch in Essen nach Norden, Richtung Münster abknickt. Alle anderen Linien knicken bereits in Duisburg nach Norden Richtung Oberhausen ab.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Unzureichendes SPNV-Angebot zwischen Krefeld und dem östlichen Ruhrgebiet. Soll dieser Hinweis in den Text des finalen VRR-NVP aufgenommen werden? Kenntnisnahme
4	Stadt Krefeld	Kapitel 4.2.1.4	Im Zusammenhang mit Investitionen in die Infrastruktur ist der Haltepunkt Krefeld-Obergplatz erwähnt, der bereits seit 2016 im Programm	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			„Stationsoffensive“ (mittlerweile umbenannt in „Kapazitätsoffensive Bahnhöfe“) enthalten ist, bis 2029 umgesetzt werden soll und aus GVFG-Mitteln finanziert wird.	Kenntnisnahme
4	Stadt Krefeld	Kapitel 4.2.1.5	<p>Neu ist für die Stadt Krefeld, dass im Rahmen der „Kapazitätsoffensive Bahnhöfe“ weitere potentielle SPNV-Stationen auf Krefelder Stadtgebiet untersucht werden. Um dem Ziel der Maßnahme der „Gewinnung von Neukund*innen für den SPNV durch die Schaffung neuer Haltepunkte und eine grundsätzliche Attraktivitätssteigerung des SPNV durch seine bessere Erreichbarkeit“ gerecht zu werden, sind gegebenenfalls zusätzliche Haltepunkte im SPNV-Zielnetz 2040 möglich.</p> <p>Genannt werden bekannte und in der Vergangenheit gewünschte Haltepunkte, wie Krefeld-Oppum-Süd und Krefeld-Benrad. Neu hingegen sind Krefeld-Bösinghoven (zumal Bösinghoven zu Meerbusch gehört) und Krefeld-Op de Pley.</p> <p>Über die potentielle Stationen ist eine möglichst frühzeitige Abstimmung mit der Stadt Krefeld erforderlich, um Missverständnisse wie am Haltepunkt Obergplatz von vornherein zu vermeiden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Nennung weiterer potenzieller SPNV-Stationen: Krefeld-Oppum-Süd und Krefeld-Benrad (mitgeteilt) sowie Krefeld-Bösinghoven und Krefeld-Op de Pley (neu). Frühzeitige Einbeziehung der Stadt Krefeld bei den Planungen gewünscht.</p> <p>VRR hat bereits den Korridor Krefeld – Mönchengladbach untersuchen lassen und die Ergebnisse den beteiligten Kommunen vorgestellt.</p>
4	Stadt Krefeld	Kapitel 4.2.3	In der Tabelle Maßnahmen Robustes Netz II ist in der letzten Zeile von der Betriebsqualität der RB 41 die Rede. Diese Linie hat nichts mit Krefeld zu tun.	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Redaktioneller Fehler?</p> <p>Kenntnisnahme</p>
4	Stadt Krefeld	Kapitel 5.3.2	<p>Weder die bereits umgesetzten sieben XBus-Linien im VRR-Gebiet noch die kurzfristig umzusetzenden Linien tangieren das Stadtgebiet der Stadt Krefeld. Im Portfolio der weiteren sinnvollen, zwischen den Akteuren grundsätzlich abgestimmten potenziellen XBus-Linien sind aber einige, die Krefeld betreffen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • X 45 Moers - Krefeld • X47 Krefeld Hbf - Willich - Schiefbahn - Neuwerk - Mönchengladbach • X50 Mönchengladbach-Hardt - Dülken - Süchteln - Vorst - Töisvorst - Krefeld • X51 Korschenbroich) - Kaarst - Osterrath - Krefeld-Grundend • X75 Krefeld - Düsseldorf-Wittlaer - Düsseldorf-Flughafen • X85 Krefeld - Grefrath - Venlo <p>Das mittelfristiges Ziel, möglichst viele dieser Linien zu realisieren, wird begrüßt. Zumal einige auch dem Ausbau von Schieneninfrastruktur vorlaufen sollen. Wichtig ist hierbei, wie auch bei den kurzfristig umzusetzenden</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Der Text des Kapitels 5.3 wird entsprechend ergänzt.</p>

			Linien, dass die Bereitstellung entsprechender Finanzmittel durch das Land Nordrhein-Westfalen erforderlich ist.	
4	Stadt Krefeld	Kapitel 6.1.1	Das Ansinnen des VRR auf optimale Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und ÖPNV hinzuwirken, ist allenthalben zu loben. Gerade zu Randzeiten und am Wochenende kommt es häufig zu Brüchen in den Wegeketten, die zu unerfreulichen Wartezeiten führen und ganze Fahrbeziehungen unattraktiv machen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den geplanten Aktivitäten des VRR im Bereich der Anschlusssicherung
4	Stadt Krefeld	Kapitel 6.1.4.3	Die Aktivitäten des VRR zur Vereinheitlichung und Vernetzung der On-Demand-Angebote wird grundsätzlich begrüßt. Allerdings sollten die Tarife Eingang in den regulären ÖPNV-Tarif finden.	Zustimmung seitens VRR! Das Ziel der tariflichen Weiterentwicklung im Bereich der On-Demand-Verkehre wird in den Text des Kapitels aufgenommen.
4	Stadt Krefeld	Kapitel 6.1.7.2	Das System DeinRadschloss wird in Krefeld gut angenommen. Eine Ausweitung des Angebotes und ein landesweit einheitliches System, das die Nutzung von Radboxen und Kollektivanlagen ermöglicht, ist sehr begrüßenswert.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den geplanten Aktivitäten des VRR im Bereich B+R (DeinRadschloss)
4	Stadt Krefeld	Kapitel 6.1.7.3	In Krefeld gibt es bislang nur eine relativ geringe Anzahl an P+R-Plätzen. So wollte man vermeiden, dass Zubringerverkehre zum SPNV auf den motorisierten Individualverkehr verlagert werden. Der regionale Ansatz des VRR zum Ausbau von wohnortnahen P+R- Anlagen wird begrüßt. Die 170 P+R-Plätze am ÖSVP in Krefeld befinden sich sämtlich an den Bahnhöfen der K-Bahn, der U 79, die Krefeld mit Düsseldorf verbindet.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den geplanten Aktivitäten des VRR im Bereich P+R
4	Stadt Krefeld	Kapitel 8.1.2	Die Tabelle zum aktuellen Stand des barrierefreien Haltestellenausbaus stellt den Stand Dezember 2022 dar. Hier ist eine Aktualisierung der Daten wünschenswert.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Die Daten zum barrierefreien Haltestellenausbau im VRR wurden aus der landesweit einheitlichen Abfrage (MUNV) entnommen. Sobald neue (landes- oder verbundweite und zum selben Stichtag erhobene) Daten vorliegen, werden diese verwendet.
4	Stadt Krefeld	Thematische Karten im Anhang	Sonstige Anmerkungen: Bei den Thematischen Karten 4 ist bei der Darstellung der Gesamtbevölkerung Krefeld fälschlicherweise mit HR statt KR abgekürzt.	Zustimmung seitens VRR! Redaktioneller Fehler
4	Stadt Krefeld	allgemein	Für Rückfragen zur Stellungnahme steht Ihnen Frau NN gerne zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen NN	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusssatz)

5	Stadt Mönchengladbach	allgemein	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>nachfolgend lesen Sie die Stellungnahme der Stadt Mönchengladbach zum neuen Nahverkehrsplan (NVP) für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR):</p> <p>Im NVP sind viele Infrastrukturmaßnahmen enthalten, auf deren Basis die Klimaschutzziele bis 2045 erreicht werden können. Bis dahin soll der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im VRR klimaneutral sein.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungssatz)</p>
5	Stadt Mönchengladbach	Kapitel 4	<p>Aktuelle Planungen des VRR im Bereich des SPNV – Zielnetz 2040</p> <p>Der Zielfahrplan Deutschlandtakt auf Bundesebene bildet die Grundlage für die Planung. Die Vision des Deutschlandtaktes beinhaltet folgende Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fernzug-Verbindungen zwischen den größten deutschen Städten alle 30 Minuten (u.a. IC, ICE) - Abstimmung in den Knotenpunkten mit dem Regionalverkehr - Vorteil: mehr Züge, bessere Anschlüsse und kürzere Reisezeiten <p>Mit dem VRR-Zielnetz 2040 soll die Attraktivität des SPNV im gesamten Verbundgebiet in Zukunft deutlich gesteigert und zugleich den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen der Menschen Rechnung getragen werden. Für die Umsetzung des VRR-Zielnetzes 2040 ist ein längerer zeitlicher Vorlauf genauso notwendig wie eine sichere Finanzierung der dafür erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen und der künftig höheren Betriebskosten. Die Stadt Mönchengladbach wünscht sich, dass der VRR hierfür auch den finanziellen Rahmen schafft, um die Maßnahmen auch umsetzen zu können.</p> <p>Im Rahmen der Planungen zum NRW-Zielnetz hat der VRR bei der Entwicklung seines eigenen regionalen Zielnetzes ebenfalls wesentliche Prämissen berücksichtigt, so beispielsweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Räumliche Ausdehnung des 15-Minuten-Taktes bei der S-Bahn - Mindestens 30-Minuten-Takt auf allen Strecken - Linienverlängerungen zur Schaffung neuer Direktverbindungen- - Reisezeitverkürzungen - Ausdehnung der Betriebszeiten, insbesondere an Wochenenden - Durchgehender Nachtverkehr auf allen Strecken - montags bis freitags mindestens alle zwei Stunden, am Wochenende mindestens stündlich <p>Für Mönchengladbach ergeben sich daraus etliche und erfreuliche Verbesserungen, welche seitens der Stadt Mönchengladbach schon lange gefordert wurden. Folgende Maßnahmen werden avisiert:</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobende Hinweise zu den Planungen des VRR im Rahmen des SPNV-Zielnetzes 2040</p>

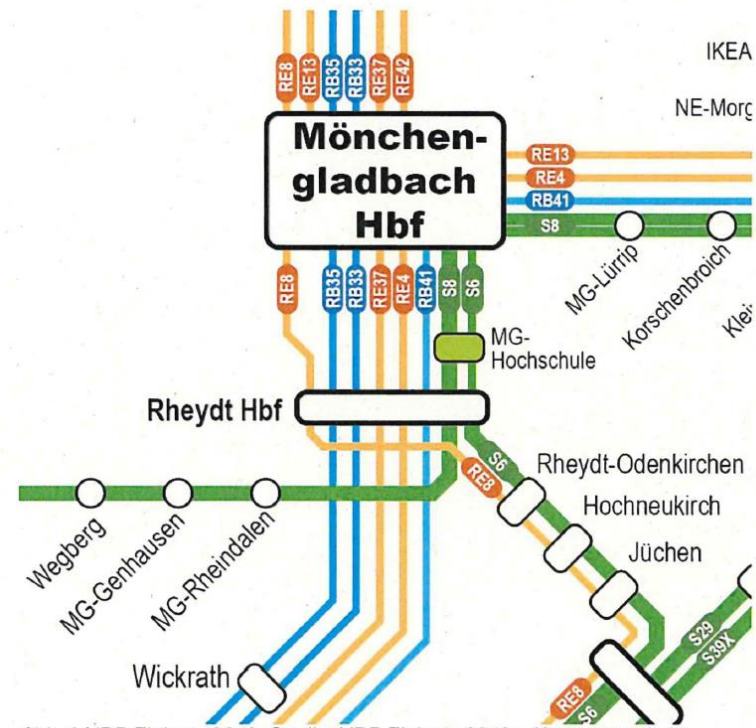


Abb. 3 VRR Zielnetz 2040, Quelle: VRR Zielnetz 2040 – Kartenausschnitt

- Neuer Haltepunkt Hochschule zwischen Mönchengladbach Hbf. und Rheydt Hbf.
- Durchbindung der S 8 aus Düsseldorf bis Rheydt Hbf (und weiter nach Rormond) einmal pro Stunde
- Durchbindung einer S 6 pro Stunde aus Köln bis Mönchengladbach Hbf
- Modernste Signaltechnik soll die Streckenkapazität auf der Hauptstrecke zwischen Mönchengladbach und Rheydt ohne Infrastrukturausbau signifikant erhöhen
- Taktverdichtung der Linie S 8 zwischen Mönchengladbach und Düsseldorf auf 15 Minuten
- Viersen/MG — Köln ca. 10 Min schneller (heute 65 min)

			<p>- Bessere Anbindung im attraktiven 30 Min-Takt nach Venlo, Moers, Duisburg und Oberhausen sowie bis Krefeld im 15 Min-Takt</p> <p>Demnach wurden bereits viele Verbesserungen für die Stadt Mönchengladbach in die Planungen des VRR aufgenommen.</p>	
5	Stadt Mönchengladbach	Kapitel 4	<p>Meldung weiterer Maßnahmen für den neuen NVP des VRR</p> <p>Die Fachverwaltung hat basierend auf den oben genannten Maßnahmen weitere strategische Überlegungen angestellt, um die Verlagerung hin zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes weiter voranzutreiben, um die Luft- und Lebensqualität in der Innenstadt zu verbessern und dem Klimanotstand entgegenwirken zu können. Zudem stiege die Attraktivität des Oberzentrums Mönchengladbach mit einer optimalen SPNV-Erreichbarkeit nachhaltig.</p> <p>Für die Fachverwaltung stehen hierbei zwei Dinge im Fokus. Zum einen sind die Anbindungen zu den benachbarten Oberzentren Düsseldorf, Köln und Aachen zu stärken. Zum anderen ist ein stadtbahnähnliches Netz anzustreben. Dies erreicht man mit der Durchbindung wichtiger S-Bahnlinien in einem echten S-Bahn-Takt sowie einer hohen Haltepunktdichte. So kann die Bahn zur idealen Ergänzung des bestehenden Busnetzes werden</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Stärkung der (SPNV-)Anbindungen der Stadt Mönchengladbach mit den benachbarten Oberzentren Düsseldorf, Köln und Aachen.</p> <p>Ist in der Zielnetzplanung des VRR berücksichtigt.</p> <p>Umsetzung eines innerstädtischen stadtbahnähnlichen Netzes mittels Durchbindung wichtiger S-Bahnlinien in einem echten S-Bahn-Takt sowie einer hohen Haltepunktdichte</p> <p>Innerstädtisches stadtbahnähnliches Netz war bislang nicht Gegenstand der SPNV-Planung. Planung Stadtbahn fällt auch nicht in den Zuständigkeitsbereich des VRR.</p>

			<p>Abbildung: Zukünftige Haltepunkte</p>	
<p>5</p>	<p>Stadt Mönchengladbach</p>	<p>Kapitel 4</p>	<p>Neue Haltepunkte</p> <p>Anhand der Abbildung und der Umkreise von 1km Radius ist sehr gut zu erkennen, dass mit den zusätzlichen Haltepunkten, welche zum ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet werden sollen, jeder Stadtteil an der Hauptbahnstrecke Bahnhaltepunkte erhalten würde, die zu Fuß oder per Rad in sehr kurzer Zeit erreichbar wären. Der neue Haltepunkt Hochschule ist bereits in das VRR Konzept übernommen, da die Fachverwaltung mit einer Vorplanung in Vorleistung gegangen ist und die grundsätzliche Machbarkeit nachgewiesen werden konnte.</p> <p>Die Fachverwaltung schlägt vor, ergänzend den Bedarf für folgende Haltepunkte zu melden:</p> <p>1. Verlegung Haltepunkt Rheindahlen</p> <p>Die Verlegung des Haltepunktes Rheindahlen ist bereits seit langem in Abstimmung mit dem VRR und der Deutschen Bahn (DB) geplant. Die Fachverwaltung ist hierbei mit einer Vorplanung in Vorleistung gegangen und hat die</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Forderung nach Verlegung bestehender Haltepunkte (Rheindahlen) bzw. Bau neuer Haltepunkte im SPNV (Regiopark, Eicken/Hoven und Geistenbeck/Mülfort)</p> <p>1. Verlegung wird weiterhin verfolgt und unterstützt durch den VRR.</p> <p>2. + 4. Auf der Achse Mönchengladbach – Grevenbroich sind keine weiteren Halte möglich.</p> <p>3. VRR hat bereits den Korridor Krefeld – Mönchengladbach untersuchen lassen und die Ergebnisse den beteiligten Kommunen vorgestellt.</p>

			<p>Planung nach bestandener Qualitätsprüfung an die DB übergeben. Jedoch ist die Maßnahme gekoppelt an eine Umstellung auf das elektronische Stellwerk in Rheindahlen. Diese Maßnahme wiederum wurde seitens der DB schon mehrfach verschoben. Die Fachverwaltung wird sich weiterhin um eine Priorisierung dieser Maßnahme bemühen.</p> <p>2. Haltepunkt Regiopark</p> <p>Der Haltepunkt Regiopark würde das Gewerbegebiet an die Bahnverbindung nach Köln und Mönchengladbach anbinden und so die Attraktivität des Standortes nachhaltig erhöhen.</p> <p>3. Haltepunkt Eicken/Hoven</p> <p>Der Haltepunkt Eicken/Hoven würde die umgebenden Stadtteile ideal ans Bahn- und Busnetz angliedern und die Chancen auf eine weitere Reduzierung von Pendelverkehren mit dem Kfz innerhalb des Stadtgebiets sowie zu Nachbarstädten signifikant reduzieren.</p> <p>4. Haltepunkt Geistenbeck/Mülfort</p> <p>Der Haltepunkt würde die Lücke in der Erreichbarkeit des Bahnsystems zwischen Rheydt Hbf und Rheydt-Odenkirchen schließen und die Attraktivität des gesamten Stadtteils nachhaltig steigern.</p>	
5	Stadt Mönchengladbach	Kapitel 4	<p>Infrastrukturausbau</p> <p>In Anbetracht der Klimaschutzziele mit der avisierten Klimaneutralität für das Schienenverkehrssystem sieht die Stadt Mönchengladbach auch weitere Infrastrukturmaßnahmen als notwendig an:</p> <p>1. Anbindung Nordpark</p> <p>Die Anbindung des Nordparks an den SPNV wäre ein positiver und wichtiger Schritt für die Stadtentwicklung Mönchengladbachs, da so die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe und insbesondere der Stadien mit dem ÖPNV deutlich verbessert und der motorisierte Individualverkehr (MIV) reduziert werden könnte; Sie ist als langfristige Perspektive zu betrachten. Hier wird vorgeschlagen, über eine Machbarkeitsstudie sowie eine Kosten-Nutzenanalyse die passende Trasse zu identifizieren und zu verifizieren. Auch könnten sich zukünftig alternative Betriebskonzepte ergeben. Daher sollte man sich diese Option offenhalten. Die Aufstellung des PNV-Bedarfsplanes bietet die Möglichkeit, die Kosten-Nutzen-Relation der Anbindung zu untersuchen.</p> <p>2. Drittes Gleis zwischen Mönchengladbach Hbf. und Rheydt Hbf.</p> <p>Wie im VRR-Zielnetz 2040 zu erkennen, können mit Hilfe von Lichtsignaloptimierungen einige Verbesserungen erzielt werden auf der momentan</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Forderung nach einer Anbindung des Gewerbebereichs Nordpark an den SPNV und nach einem dritten Gleis auf der Hauptstrecke zwischen Mönchengladbach Hbf. und Rheydt Hbf.</p> <p>1. Eine betriebliche Untersuchung zur Anbindung liegt vor und wird zeitnah vorgestellt. Noch keine Aufnahme in den NVP.</p> <p>2. Ein belastbarer Nachweis zur Notwendigkeit des</p> <p>3. Gleises wurde bisher noch nicht erbracht. Ergebnis der Fahrplanrobustheitsprüfung fürs Zielnetz 2040 wird abgewartet, um ggf. weiteren Infrastrukturbedarf abzuleiten.</p>

			<p>zweigleisigen Strecke zwischen MG Hbf. und Rheydt Hbf. Allerdings sind die Gestaltungsmöglichkeiten darüber hinaus begrenzt. So kann bspw. stündlich nur eine S 6 von Köln bis MG Hbf. durchgebunden werden. Auch die Durchbindung aller S 8-Linien von Düsseldorf bis Rheydt Hbf. ist nicht möglich. Parallel dazu prognostiziert man einen sehr starken Anstieg des Schienengüterverkehrs, der auf der Schiene zudem gesetzlich Vorrang hat. Auf der Hauptstrecke zwischen MG Hbf. und Rheydt Hbf. werden bis 2030 allein 2,5 zusätzliche Trassenbelegungen pro Stunde durch den Güterverkehr prognostiziert. Um eine adäquate S-Bahnanbindung sowie das stadtbahnähnliche Netz mittel- und langfristig erreichen zu können, wird aus Sicht der Fachverwaltung ein drittes Gleis auf der Hauptstrecke notwendig sein. So könnten die S-Bahn-Anbindungen optimiert werden, welche nachfolgend beschrieben werden.</p>	
5	Stadt Mönchengladbach	Kapitel 4	<p>Bessere Linientaktung</p> <p>Bei der besseren Linientaktung stehen vor allem zwei Verbindungen im Fokus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Durchbindung aller S 6-Verbindungen über Grevenbroich hinaus bis Rheydt Hbf. und MG Hbf. <p>Nach aktuellem Planungsstand werden zukünftig drei S 6-Bahnen pro Stunde von Köln bis Grevenbroich fahren. Nachdem der Bau des zweiten Gleises zwischen Rheydt Hbf. und Rheydt-Odenkirchen abgeschlossen ist, werden zwei S 6 pro Stunde weiter bis Rheydt Hbf. fahren und nur eine S 6 stündlich wird nach der Lichtsignaloptimierung auf der Hauptstrecke bis MG Hbf. durchgebunden. Das ist aus Sicht der Fachverwaltung kein adäquates S-Bahn-Angebot. "Eine S-Bahn sollte mindestens alle 20 Minuten im Stadtgebiet alle Bahnhöfe anfahren, um auch ohne genaue Fahrplankenntnis eine Beförderungsgarantie in einem gewissen Zeitkorridor zu haben. Daher sollte es das Ziel sein, mittel- und langfristig die Infrastruktur in Form eines dritten Gleises an der Hauptstrecke zu erweitern, um die Möglichkeiten der Attraktivitätssteigerung des Bahnverkehrs signifikant zu erhöhen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Durchbindung aller S 8-Verbindungen über Rheydt Hbf. bis Erkelenz <p>Wie oben für die S 6 aus Richtung Köln beschrieben, strebt die Fachverwaltung gleichermaßen eine ideale Anbindung aus Richtung Düsseldorf bis Rheydt Hbf. an. Hierfür sollten bei einer Infrastrukturerweiterung auf der Hauptstrecke ebenso alle S-Bahn-Verbindungen der Linie S 8 bis Rheydt Hbf. durchgebunden werden. So steigt auch die Attraktivität des zukünftigen Haltepunktes Hochschule. Das große Ziel bei den vorgeschlagenen Maßnahmen ist die Attraktivitätssteigerung der Stadt Mönchengladbach als</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Forderung nach einer Durchbindung aller S 6-Verbindungen über Grevenbroich hinaus bis nach Rheydt Hbf. und Mönchengladbach Hbf. und aller S 8-Verbindungen über Rheydt Hbf. bis nach Erkelenz</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gemäß S6-Ausbau ist eine Durchbindung des 20'-Taktes bis Mönchengladbach Hbf nicht möglich. 2. Die Durchbindung zweier S8-Leistungen pro Stunde und Richtung bis Rheydt Hbf ist bereits im Zielnetz 2040 vorgesehen. Die Durchbindung weiterer Linien oder Takte in Richtung Erkelenz wird im Rahmen der Untersuchungen zur Reaktivierungsstrecke geprüft.

			Oberzentrum am linken Niederrhein mit einer idealen Anbindung an die benachbarten Oberzentren Düsseldorf, Köln und Aachen.	
5	Stadt Mönchengladbach	Kapitel 6.1.1	Anschlussicherung zwischen SPNV und dem städtischen Busverkehr Für die Stadt Mönchengladbach ist es eine Priorität, dass alle Maßnahmen aus dem Zielnetz 2040 des VRR auf das städtische Busnetz abgestimmt werden, sodass alle wichtigen Anschlüsse beim Umstieg zwischen beiden Verkehrssystemen gehalten werden können. Hier steht die Fachverwaltung der Stadt Mönchengladbach jederzeit für Detailabstimmungen zur Verfügung.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kenntnisnahme
5	Stadt Mönchengladbach	Kapitel 5.3 Kapitel 5.4	Ausbau des Schnellbusnetzes im VRR-Raum Der VRR plant, das Schnellbusnetz nachhaltig auszubauen. Für die Stadt Mönchengladbach ist vor allem die Schnellbuslinie SB 83 nach Roermond interessant. Diese Maßnahme ist bereits seit 2017 im Nahverkehrsplan der Stadt Mönchengladbach enthalten und wird weiterhin als sinnvolle Maßnahme angesehen. Eine zukünftige Förderung dieser sogenannten X-Bus Maßnahme durch den VRR wird als wünschenswert angesehen. Sollten im Rahmen des derzeit in Aufstellung befindlichen neuen NVP der Stadt Mönchengladbach weitere Maßnahmen für potenzielle X-Bus Linien entwickelt werden, so werden diese Maßnahmen zu gegebener Zeit an den VRR weitergegeben.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kenntnisnahme
5	Stadt Mönchengladbach	allgemein	Zusammenfassung: Die Stadt Mönchengladbach begrüßt viele Maßnahmen aus dem NVP des VRR. Die zusätzlichen Forderungen werden mit Blick auf die benötigte Verkehrswende und die zu erreichenden Klimaschutzziele als notwendig angesehen. Wir bitten daher, die Maßnahmen in die zukünftigen Planungen des Verkehrsnetzes im VRR-Gebiet aufzunehmen. Mit freundlichen Grüßen In Vertretung NN	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner lobender Abschluss text, Bitte um Berücksichtigung der genannten Maßnahmen im finalen VRR-NVP im Sinne der Verkehrswende)
6	Stadt Mülheim a. d. Ruhr	allgemein	Sehr geehrter Herr NN, sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Übersendung der Entwurfsfassung Ihres Nahverkehrsplans 2025 und die Einbindung der Stadt Mülheim an der Ruhr als Träger öffentlicher Belange im Rahmen des Beteiligungsverfahrens.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)

6	Stadt Mülheim a. d. Ruhr	Kapitel 6.1.8.1 Kapitel 6.1.8.2	Allgemein ist anzumerken, dass einige der angesprochenen Themen zwischen dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen bereits im städtischen Nahverkehrsplan, dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag sowie durch andere Vereinbarungen abgestimmt und geregelt sind. Ein Beispiel dafür sind die Ausstattungsstandards bei Linienbussen und Straßenbahnen (Kapitel 6.1.8.1 und 6.1.8.2). Die verbundweite Vereinheitlichung der Standards wird in diesem Fall schwierig umzusetzen sein.	Zustimmung seitens VRR! In Kapitel 6.1.8.1 wurde der Text dahingehend angepasst, dass die Rolle der Aufgabenträger stärker in den Fokus rückt. Ziel soll eine Verständigung der Aufgabenträger auf einheitliche Standards sein, welche durch die Verkehrsunternehmen umzusetzen sind.
6	Stadt Mülheim a. d. Ruhr	Kapitel 6.1.7.3	In Kapitel 6.1.7.3 Park and Ride (P+R) wird davon ausgegangen, dass vor allem Einpendelnde die entsprechend ausgewiesenen Parkplätze (in Stadtrandlagen) anfahren, um von dort aus mit dem ÖPNV in die Innenstädte zu gelangen. Park and Ride wird allerdings eher von Auspendelnden genutzt, die in ihrer Wohnstadt am nächsten geeigneten SPNV-Haltepunkt ihr Auto abstellen und dann mit dem Zug zur Arbeit (in einer anderen Stadt) weiterfahren. Sitzt man bereits im Auto auf dem Weg zur Arbeitsstätte, wird man sich eher weniger „kure vor dem Ziel entscheiden, das Verkehrsmittel zu wechseln.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Der kritische Hinweis ist bezogen auf die Tabelle mit den Quoten Einpendler zu P+R-Stellplätze in den Einpendlerstädten korrekt. Die Tabelle soll einen Hinweis zur heiklen Situation (hohe Einpendlerströme/-volumina vs. geringes P+R-Angebot) geben. Die Strategie des VRR zielt – wie beschrieben – klar auf einen wohnortnahen Umstieg vom Auto auf den ÖPNV ab.
6	Stadt Mülheim a. d. Ruhr	Kapitel 4.1.5.1	<p>Ausführlich möchte ich noch zum Kapitel 4.1.5 SPNV-Zielnetz 2032/2040 und der entsprechenden Abbildung im Unterpunkt 4.1.5.1 Stellung nehmen:</p> <p>Mit dem SPNV-Zielnetz 2040 steht dem VRR ein wichtiges Instrument zur Verfügung, in den kommenden Jahren passgenau notwendige Investitionen in den Schienenverkehr zu fordern bzw. zu fördern. Leider gibt das Konzept aus Sicht der Stadt Mülheim an der Ruhr aber erheblichen Anlass zur Sorge über die künftige Anbindung des Hauptbahnhofes.</p> <p>Der Mülheimer Hauptbahnhof liegt im geographischen Zentrum der Stadt. Der Großteil der 173.000 Einwohner sowie der Arbeits- und Ausbildungsplätze befinden sich im Radius von weniger als 4 km vom Bahnhof entfernt. Mehr als 43.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln täglich nach Mülheim an der Ruhr ein, mehr als 47.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte täglich sind Auspendelnde. Der Hauptbahnhof ist mit einer U-Bahnlinie, zwei Straßenbahnlinien und 6 Buslinien hervorragend erschlossen. Dementsprechend weist der Mülheimer Hauptbahnhof bereits heute als Verknüpfungspunkt 31.000 tägliche Fahrgäste im öffentlichen Verkehr auf.</p> <p>Zukünftig sollen in Mülheim an der Ruhr lediglich 3 der 5 hier verkehrenden RRX-Linien halten. Dies ist im geplanten RRX-System beispiellos. Lediglich im Stadtteilbahnhof Bochum-Wattenscheid fährt ebenfalls ein Teil der RRX-Züge durch. In allen sonstigen Stadtteilbahnhöfen mit RRX-Bedienung</p>	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Die Wünsche der Stadt Mülheim sind aufgrund der Komplexität der aktuellen Zielnetzplanung zurzeit nicht umsetzbar. „Darstellung der Zielnetzplanung durch die Stadt Mülheim sehr einseitig!“

		<p>werden alle RRX-Linien halten (z. B. Düsseldorf-Benrath mit 4 von 4 Linien). Umso unverständlicher ist, dass ausgerechnet in Mülheim(Ruhr)Hauptbahnhof Züge der Linien RRX 1 und RRX 2 nicht halten sollen. Dies ist offensichtlich dem vorgesehenen Fahrplangerüst geschuldet. Den nicht in Mülheim an der Ruhr haltenden Regionalzügen soll im Zielfahrplan jeweils im kurzen zeitlichen Abstand ein Fernzug folgen. Bei einem Halt der Regionalzüge käme es deshalb zu einem Trassenkonflikt. Ein Zielfahrplan, der nach Jahrzehnten des Planens und Bauens ein solches Ergebnis hervorbringen soll, ist aus Sicht der Stadt Mülheim an der Ruhr aus folgenden Gründen jedoch abzulehnen:</p> <p>VRR-Versprechen „Vielzahl neuer Direktverbindungen“</p> <p>Mülheim an der Ruhr verlöre sämtliche Direktverbindungen aus/in Richtung Aachen (heute 2x in der Stunde durch RE1 und RB33) sowie Direktverbindungen aus/in Richtung Soest, Lippstadt, Paderborn, Kassel (heute 1x pro Stunde durch RE11), aus/in Richtung Velbert und Wuppertal (RE49), was durch die neue Direktverbindung nach Witten und Hagen lediglich zum Teil ausgeglichen wird. Heute bestehen aus Richtung Mönchengladbach und Krefeld zwei stündliche Verbindungen nach Mülheim an der Ruhr und Essen (RE42 und RB33). Zukünftig soll es nur noch eine stündliche Verbindung aus Mönchengladbach und Krefeld nach Mülheim an der Ruhr und Essen (RE42) geben. Dafür soll dann halbstündlich von Mönchengladbach und Krefeld nach Duisburg-Overbruch gefahren werden. Wie viele Menschen aus Mönchengladbach und Krefeld haben das Ziel Duisburg-Overbruch anstelle von Mülheim an der Ruhr und Essen?. Die Relation Mönchengladbach/Krefeld – Oberhausen wird bereits heute über Duisburg Hbf (RB35) und zukünftig über Moers bedient, auch hierfür bedarf es keiner Linie nach Duisburg-Overbruch über Oberhausen. Das geplante Linienkonzept geht aus Sicht der Stadt Mülheim an der Ruhr an der tatsächlichen Verkehrsnachfrage vorbei. Bereits heute gehört die RB33 (gemessen an deren Kapazität) zu den am meisten ausgelasteten Zügen. Es ist inakzeptabel, dass ausgerechnet diese Direktverbindung zu Gunsten völlig abseitiger Verkehrsrelationen aufgegeben werden soll.</p> <p>VRR-Versprechen „Reisezeitverkürzungen“</p> <p>Die Reisezeiten würden sich durch den erzwungen zusätzlichen Umstieg Richtung Westfalen und ins Rheinland gemäß bisheriger Planungen zum SPNV-Zielnetz 2040 auf zahlreichen wichtigen Relationen verlängern. Hinzu potenziert sich die Gefahr verpasster Anschlüsse durch den zusätzlichen Umstieg.</p> <p>VRR-Versprechen „Dichter Takt“</p>	
--	--	--	--

			<p>Heute halten in Mülheim an der Ruhr stündlich 6 RE je Richtung. Laut dem SPNV-Zielnetz 2040 sollen in Mülheim an der Ruhr nur noch 4 RRX bzw. RE je Richtung halten. Nach Düsseldorf fahren hiervon heute 4 Züge (RE) je Stunde, zukünftig sollen es nur noch 3 Züge (RXX) sein.</p> <p>Nach alldem kann ich die sich im SPNV-Zielnetz 2040 andeutenden Verschlechterungen in der Schienenanbindung der Stadt Mülheim an der Ruhr nicht akzeptieren. Dies gilt umso mehr, als dass in Mülheim Hbf auch nur wenige Fernzüge halten und daher die Stadt auf ein entsprechend gutes Regionalverkehrsangebot angewiesen ist. Eine Verschlechterung zugunsten von Verbesserungen beim DB-Fernverkehr, von denen Mülheim an der Ruhr noch nicht einmal profitiert, kann ich insoweit nicht widerspruchlos hinnehmen.</p> <p>Das SPNV-Zielnetz 2040 ist entsprechend nachzubessern, so dass die Nachteile in der Bedienung der Stadt Mülheim an der Ruhr entfallen.</p>	
6	Stadt Mülheim a. d. Ruhr	allgemein	<p>Ich bitte darum, diese Punkte im weiteren Bearbeitungsprozess des NVPs zu berücksichtigen und auch die separat übersendeten Korrekturwünsche unseres kommunalen Verkehrsunternehmens, der Ruhrbahn GmbH, zu beachten. Sollten sich im Zuge Ihres Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens zum vorgelegten Entwurf sowie im weiteren Verlauf der Bearbeitung des Nahverkehrsplans Änderungen ergeben, die das Bedienungsgebiet der Stadt Mülheim an der Ruhr betreffen, bitte ich um die erneute Beteiligung des Amtes für Verkehrswesen und Tiefbau.</p> <p>Für Rückfragen und weitere Anmerkungen/Anregungen stehen die Kolleg*innen des Amtes für Verkehrswesen und Tiefbau und ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>i. V. NN Dezernent für Umwelt, Klima, Bauen, Stadtplanung und Wirtschaftsförderung</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)
7	Stadt Oberhausen		gemeinsame Stellungnahme der Stadtwerke Oberhausen AG (Stoag) und der Stadt Oberhausen	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
7	Stadt Oberhausen	allgemein	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Ich danke Ihnen für die Gelegenheit zur aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2025 im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Stellung zu nehmen.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)

			Die Stellungnahme erfolgt auf Grundlage des Entwurfsstandes vom 05. Mai 2024 aus Sicht der Stadtwerke Oberhausen AG und der Stadt Oberhausen wichtigen fachlichen Aspekte.	
7	Stadt Oberhausen	Kapitel 1	<p>Statistische Daten – Zahlen und Datengrundlage</p> <p>Vielfach werden Daten herangezogen, die auf den Zensus 2011 beruhen und nicht auf den aktuelleren Zensus aus 2022. Die Daten zur Bevölkerungsvorausberechnung basieren auf dem Zensus von 2011 und sind aufgrund des Flüchtlingszustroms 2015/16 und dem in Folge des Ukrainekrieges nach Deutschland eingewanderter Kriegsflüchtlinge nicht mehr aktuell.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Alle Grundlagen- und sonstige Daten werden für den finalen NVP aktualisiert. Grundlagendaten zu Demographie, Pendlerverflechtungen, Erwerbstätigkeit etc. werden – der verbundweiten Vergleichbarkeit wegen – auf den aktuellen Daten der IT.NRW (Basis Zensus) basieren.</p>
7	Stadt Oberhausen	Kapitel 2.4.1	<p>Finanzierung</p> <p>Auf den Seiten 153 und 154 führt der VRR aus, dass die Finanzierung des ÖPNV-Systems seit der Einführung des Deutschlandtickets nicht mehr hauptsächlich Nutzer finanziert ist und deshalb auch alternative Finanzierungsquellen in Betracht zu ziehen sind. Seit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 sind die Einnahmen der Verkehrsunternehmen und damit die Nutzerfinanzierungsquote rückläufig. Gleichzeitig steigt zwangsläufig der Anteil der Zuschüsse durch die öffentliche Hand, um den ÖPNV weiterhin finanzieren zu können. Der öffentlich gebundene Straßenpersonennahverkehr leidet besonders, im Vergleich zum Schienen gebundenen Personennahverkehr, aufgrund der verhältnismäßigen niedrigen Nutzkilometerkosten. Hierdurch fällt die rückläufige Nutzerfinanzierung besonders stark im ÖSPV zur Geltung und verursacht eine höhere finanzielle Belastung der kommunalen Aufgabenträger. Eine Anpassung der ÖPNV-Finanzierung ist daher anzustreben.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Eine Anpassung der ÖPNV-Finanzierung wird begrüßt.</p> <p>Hinweis, dass durch die Einführung des Deutschlandtickets, durch das der ÖPNV nicht mehr hauptsächlich durch Nutzer finanziert wird, eine höhere finanzielle Belastung der kommunalen Aufgabenträger resultiert.</p>
7	Stadt Oberhausen	Kapitel 3.3.3	<p>Entwicklung des Fahrzeugeinsatzes</p> <p>Auf der Seite 185 führt der VRR die Entwicklung des Fahrzeugeinsatzes seit dem VRR-Nahverkehrsplan 2017 aus. In dem Unterkapitel fehlt die perspektivische Weiterentwicklung der Fahrzeuge im SPNV. Mit dem Deutschlandticket steigt das Fahrgastaufkommen im ÖPNV. Hieraus resultiert ein erhöhter Bedarf an der Gefäßgröße im SPNV. Daher sollten insgesamt größere Zuglängen bestellt werden und auch am Wochenende zum Einsatz kommen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Fahrzeugkapazitäten werden nach Nachfrage bestellt.</p>
7	Stadt Oberhausen	Kapitel 4.1	<p>Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebotes</p> <p>Auf der Seite 204 beschreibt der VRR die bereits beschlossenen Maßnahmen zur Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebots. Im SPNV sollte das System S-Bahn nicht nur als Zubringerverkehr zum Regionalverkehr</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>

			gesehen werden. Die S-Bahn hat zudem eine Erschließungs- und Verbindungsfunktion der Nebenzentren in verschiedenen Städten. Deshalb wird gefordert die S-Bahn im polyzentrischen Verbundraum zu fördern.	
7	Stadt Oberhausen	Kapitel 4.1.2.1	Niederrheinbahn I (Kamp-Lintfort – Rheinkamp (– Moers – Duisburg)) Die Stadt Oberhausen begrüßt auf Seite 213 grundsätzlich die geplante RE 44 Verlängerung der bereits im Vorlaufbetrieb verkehrenden Bahnverbindung bis nach Kamp-Lintfort im Dezember 2026. Zurzeit verkehrt die RE 44 von Bottrop, über Oberhausen und Duisburg, bis nach Moers im Stundentakt. Ich bitte um eine Taktverdichtung des RE 44 in der Hauptverkehrszeit einen 30-Minutentakt anstatt einen 60-Minutentakt zwischen Bottrop und Duisburg, über Oberhausen, anzubieten.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR hinsichtlich Verlängerung des RE 44. Im Rahmen der Zielnetzplanung wird die RE44 im 30-Minuten-Takt zwischen Bottrop und Moers verkehren.
7	Stadt Oberhausen	Kapitel 4.1.2.3	Walsumbahn (Wesel – DU-Walsum – Oberhausen) Begrüßenswert ist die Thematisierung der Walsumbahn in dem Kapitel 4.1.2 Reaktivierungen. In der Abbildung zur Reaktivierung der Walsumbahn auf Seite 217 sind zwar die beiden vorgesehenen Haltepunkte Buschhausen und Alstaden auf dem Oberhausener Stadtgebiet dargestellt, jedoch finden sich in dem Kapitel keine textlichen Erwähnungen, welche eine Reaktivierung bzw. einen Neubau des Haltepunkts Alstaden, im Zuge der Reaktivierung der Walsumbahn und der in Betracht gezogenen S3 Verlängerung nach Wesel thematisiert. In diesem Zusammenhang ist die Darstellung des Haltepunkts Alstaden mit einem roten Ausrufezeichen in der Abbildung dargestellt. Eine Erklärung zu dem Ausrufezeichen in der Legende der Abbildung fehlt zudem. Ich bitte daher die Abbildung gemäß den oben aufgeführten Anmerkungen zu ändern und insgesamt deutlicher hervorzuheben, dass die Reaktivierung der Walsumbahn einen Einfluss auf den Neubau des Haltepunktes Oberhausen Alstaden auf dem bereits bestehenden S 3 Streckenabschnitt zwischen Mülheim und Oberhausen haben wird.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR hinsichtlich Walsumbahn. Der Halt Oberhausen-Alstaden soll im Rahmen der Reaktivierung umgesetzt werden. Satz wird in den finalen VRR-NVP aufgenommen.
7	Stadt Oberhausen	Kapitel 4.1.5.3.1	Betuwe-Strecke und Walsumbahn Die Stadt Oberhausen begrüßt auf Seite 231, die im Rahmen des SPNV-Zielnetzes geplante 15-Minutentakt Verbindung zwischen den Hauptbahnhöfen in Essen und Oberhausen durch die zukünftige RB 40 und die S 3. Die Erwähnung des Haltepunktes Alstaden findet erst in diesem Kapitel erstmals Erwähnung. Wie im vorherigen Kapitel darauf hingewiesen, muss die Thematik der Haltepunkte im vorangegangenen Kapitel bereits eine Erwähnung finden.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR hinsichtlich Verbindung der Hauptbahnhöfe Essen und Oberhausen durch die zukünftige RB 40 und die S 3. siehe oben
7	Stadt Oberhausen	Kapitel 6.1.1	Anschlussicherung im ÖPNV	Zustimmung seitens VRR!

			<p>Das vom VRR angeregte Zusammenlegen von Leitstellen in Verkehrsunternehmen, wird auf Seite 298 und 299 beschrieben und ist kritisch zu betrachten. In der operativen Planung, wie z.B. Beispiel die Einrichtung von Umleitungen, müssen die Mitarbeiter neben detaillierten Netzkenntnissen, auch über umfangreiche Ortskenntnisse verfügen. Werden die zu betrauten Gebiete zu groß, ist dies in der Praxis nicht mehr leistbar. Der Mitarbeiter weiß auf Grundlage mangelnder Kenntnisse nicht, ob bei einer notwendigen Umleitung über die alternative Parallelstraße auch ein Gelenkbus fahren kann. Für die Arbeit in einer Leitstelle sind Ortskenntnisse, Kenntnisse des Liniennetzes und der Infrastruktur sowie betriebliches Hintergrundwissen über die verschiedenen Linien unabdingbar, um im Störfall ad hoc über Maßnahmen zu entscheiden. Daher ist das Zusammenlegen von Leitstellen ein schwieriger Prozess und eine von mehreren Verkehrsunternehmen betriebene Leitstelle würde das Personal in Bezug auf Ortskenntnisse, Kenntnisse des Liniennetzes und der Infrastruktur sowie betriebliches Hintergrundwissen überfordern und damit die qualitative Arbeit der Leitstelle senken.</p>	<p>Kritischer Hinweis zu gemeinsamen Leitstellen, v. a. bei Busumleitungen (fehlende Orts- und Linienverlaufskennnisse, fehlendes betriebliches Hintergrundwissen über die verschiedenen Linien etc.).</p> <p>Der Absatz zu gemeinsamen Leitstellen sowie die zugehörige Fußnote wird entfernt. Stattdessen wird folgender Satz im VRR-NVP eingefügt: „Ebenso kann durch eine intensive Zusammenarbeit der Leitstellen benachbarter Verkehrsunternehmen und damit verbundene direkte Kommunikationswege die verkehrsunternehmensübergreifende Anschlussicherung erleichtert und verbessert werden.“</p>
7	Stadt Oberhausen	Kapitel 6.1.2.3	<p>VRR Richtlinie zu Fahrplanwechseldaten im ÖSPV: Auf den Seiten 304 und 305 wird die VRR-Richtlinie zu Fahrplanwechseldaten im ÖSPV thematisiert. Ich möchte darauf hinweisen, dass auch nach der sehr zu begrüßenden Einigung auf je zwei Alternativtermine zum Fahrplanwechsel im Sommer und zwei Alternativtermine im Winter, die Problematik grundsätzlich leider weiterhin bestehen bleibt. Im Summe sind somit weiterhin vier Fahrplanwechseltermine im Jahr möglich. Aufgrund von Gemeinschaftskonzessionen von Verkehrsunternehmen (VU) mit ihren Nachbarverkehrsunternehmen wird es trotz Richtlinie zum Fahrplanwechsel weiterhin vorkommen, dass sich zwei oder mehrere VU für zwei unterschiedliche zeitlich hintereinanderliegende Termine entscheiden. Den Fahrgästen sind zwei zeitlich aufeinanderfolgende Fahrplanwechseltermine und die damit notwendigen Anpassungen im Alltag nicht zuzumuten. Zudem hat die STOAG nicht die personellen Kapazitäten zwei im kurzen Zeitabstand aufeinanderfolgende Fahrplanwechseltermine umzusetzen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis, dass es trotz VRR-Richtlinie immer noch 4 Fahrplanwechsel pro Jahr geben wird.</p> <p>Anm.: Der Hinweis ist berechtigt, aber die Vorgaben in dieser VRR-Richtlinie waren ein Kompromiss aller VU und ÖPNV-Aufgabenträger im VRR. Sie stellt bei Umsetzung eine deutliche Verbesserung der bis dahin gewohnten Situation mit deutlich mehr Fahrplanwechsel pro Jahr dar.</p>
7	Stadt Oberhausen	Kapitel 6.1.3	<p>Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR</p> <p>Auf der Seite 317 führt der VRR aus, dass zur Vermeidung von interkommunalen Angebotslücken im ÖSPV-Leistungsangebot an Zuständigkeitsgrenzen die Erarbeitung eines kommunikativen gemeinsamen Prozesses mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bedarf und dies in Form eines regelmäßigen Informationsaustausches zwischen allen Akteuren erfolgen</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis, dass auf einen weiteren Arbeitskreis zur gemeinsamen Angebotskoordination im ÖPNV verzichtet werden sollte und Kritik, dass der MobilitätsimpulsRUHR 2023 nicht erwähnt wird.</p> <p>Der finale VRR-NVP wird wie folgt ergänzt: „Der VRR verfolgt bei der Behandlung des Themas der</p>

			<p>soll. Auf einen weiteren Arbeitskreis zur gemeinsamen Angebotskoordination im ÖPNV sollte zur Vereinfachung verzichtet werden. Auf regionaler Ebene gibt es die Gremien des VRR, zum Beispiel den Ausschuss für Verkehr und Planung oder auch den Arbeitskreis der kommunalen Aufgabenträger. Auf lokaler Ebene finden regelmäßige Termine zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen statt, in dem Angebotslücken über Zuständigkeitsgrenzen erörtert werden.</p> <p>Gleichzeitig findet in dem Kapitel keine Erwähnung des seit 2022 regelmäßig stattfindenden Arbeitskreises zur Nahverkehrsplanung im Regionalverbund Ruhr. In dem Arbeitskreis wurde bereits ein gemeinsames regionales Aktionsprogramm zur Verbesserung des interkommunalen ÖPNV in der Metropole Ruhr – Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 erarbeitet und von den politischen Gremien der Aufgabenträger verabschiedet. Ich bitte den Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 und die weitere gemeinsame Zusammenarbeit im Mobilitätsimpuls.Ruhr 2027 zur Identifizierung von gemeinsamen Qualitätsstandards in den neu aufzustellenden Nahverkehrsplänen der kommunalen Aufgabenträger im RVR zu erwähnen.</p>	<p>interkommunalen Angebotslücken im ÖPNV und der Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR einen eher langfristigen Planungsansatz. Die Erfordernisse zur Umsetzung der Verkehrswende im VRR, also die Klimaneutralität im Verkehrssektor bis zum Jahr 2045 (siehe Kapitel 2) bedingen einen umfassenden Leistungsaufwuchs im ÖPNV – sowohl im SPNV als auch im ÖSPV –, der nur mit umfassenden und langfristigen Zielen zu erreichen sind. Für diesen Leistungsaufwuchs sind langfristig auch immense investive Maßnahmen in der ÖPNV-Infrastruktur notwendig, zu deren Finanzierung der VRR einen Beitrag leisten kann (Fördermanagement des VRR). Somit stellt der vom VRR verfolgte Ansatz bei der Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR eine sinnvolle Ergänzung des vom RVR verfolgten eher kurzfristigen Ansatzes im Rahmen des MobilitätsimpulsRUHR 2023 dar.“</p>
7	Stadt Oberhausen	Kapitel 6.1.4.1	<p>Harmonisierung der Spät-/Nacht- und Wochenendverkehre</p> <p>Die Harmonisierung der Spät-/ Nacht und Wochenendverkehre werden auf den Seiten 321 und 322 thematisiert. Mit den Änderungen der Betriebszeiten sind erhebliche Anpassungen der Betriebsleistung verbunden, da die Betriebszeiten deutlich ausgeweitet werden und die abbringenden Linien auch nach der Ankunft des letzten Zuges noch verkehren müssen. Die Änderungen der Betriebszeiten einzelner Linien kann zu erheblichen Kostensteigerungen der finanziell angespannten Haushaltsslage der kommunalen Aufgabenträger führen. Zudem haben in Oberhausen Buslinien die über das Centro geführt werden, zeitlich einen späteren Übergang von der Hauptverkehrszeit zur Schwachverkehrszeit aufgrund der dort längeren Öffnungszeiten als die restlichen Buslinien. Eine Harmonisierung der Fahrpläne mit Ausrichtung auf die HVZ und SVZ wäre hierbei kontraproduktiv.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis, dass eine verbundweite Harmonisierung des Spät-, Nacht- und Wochenendverkehrs im ÖPNV bei einigen VU zu erheblichen Kostensteigerungen führen kann.</p> <p>Kritischer Hinweis, dass verbundweit einheitliche Zeiten für den Spät-, Nacht- und Wochenendverkehr nicht sinnvoll, da die örtlichen Gegebenheiten relevanter sind (Beispiel: Öffnungszeiten Centro).</p> <p>Im Sinne der Fahrgäste sind verbundweit einheitliche Zeiten für den Spät-, Nacht- und Wochenendverkehr sinnvoll (Merkbarkeit), aber der VRR greift in seiner Rolle als Koordinator für den ÖPNV NICHT in die betrieblichen Belange der Verkehrsunternehmen ein, wozu auch dieses Thema fällt.</p>
7	Stadt Oberhausen	Kapitel 6.1.4.3	<p>Umsetzung eines VRR- und landesweit abgestimmten On-Demand-Systems</p> <p>Auf Seite 325 erörtert der VRR sein langfristiges Ziel, in dem die Vielzahl von On-Demand-Ridepooling-Systemen, die derzeit bei den einzelnen kommunalen Aufgabenträgern zum Einsatz kommen, in ein landesweit</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zum Ziel des VRR, alle On-Demand-Ridepooling-Systeme in ein landesweit einheitliches Auskunftssystem zu integrieren.</p>

			<p>einheitliches Auskunftssystem integriert werden sollte. Die Integration der bestehenden On-Demand-Systeme innerhalb der Zuständigkeiten der verschiedenen kommunalen Aufgabenträger in ein gemeinsames Auskunftssystem wird begrüßt. Hierbei sollte auch die Buchungsmöglichkeit für die Fahrgäste zentral für den Verbundraum möglich sein. Eine Abstimmung von kommunal grenzübergreifenden On-Demand-Angeboten sollte unbedingt durch die kommunalen Aufgabenträger erfolgen.</p>	<p>Die Buchungsmöglichkeit ist bereits im VRR-NVP enthalten: „...ist es das Ziel des VRR, den Kund*innen die Möglichkeit einer einfachen Planung, Buchung und Bezahlung ihrer On-Demand-Fahrten ohne das Erfordernis von Vorwissen, mehreren Apps oder verschiedenen Registrierungsprozessen anzubieten.“</p>
7	Stadt Oberhausen	Kapitel 6.1.7.3	<p>P+R-Anlagen, zum Maßnahmenschnitt 5b:</p> <p>Auf Seite 351 werden kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Erreichung von Zielen bezüglich der Verbesserung von bestehenden und zukünftigen P+R-Anlagen erwähnt. Im Maßnahmenschnitt 5b wird darauf hingewiesen, dass eine Reservierung von P+R-Stellplätzen für zu definierende „Premiumkund*innen“ des ÖPNV und zur Vermeidung von Fremdnutzung insbesondere bei innenstadtnahen P+R-Anlagen erfolgen sollte. Dem Vorhaben kann die Stadt Oberhausen auf stadt eigenen (nicht privaten) Verkehrsflächen nur vehement widersprechen und auf das Straßenverkehrsrecht verweisen. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht auf öffentlichen Verkehrsflächen keine Bevorzugung durch eine Reservierung von Stellplätzen für zu definierende „Premiumkunden“ des ÖPNV vor. Auch im Regelwerk ist keine Option enthalten eine Fremdnutzung vom Parken auf einem P+R-Parkplatz auszuschließen. Somit darf auf diesen Parkplätzen jede Person mit einem Kraftfahrzeug parken, auch wenn Sie nicht den ÖPNV nutzen möchte. Verkehrsflächen stehen grundsätzlich dem Gemeingebrauch zur Verfügung und müssen für jedermann zugänglich sein. Aufgrund dessen ist es nach der StVO auch nicht vorgesehen, eine Verkehrsfläche für einen bestimmten Personenkreis zu reservieren.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis zur Reservierungsmöglichkeit von P+R-Stellplätzen durch Premiumkunden</p> <p>Anm.: Berechtigter Hinweis. Die Umsetzung dieser Maßnahme wird geprüft und eventuell nur die Bewirtschaftung von P+R-Anlagen weiterverfolgt.</p> <p>Der finale VRR-NVP wird wie folgt ergänzt (als Fußnote zum Maßnahmenschnitt 5b): „Bei der Umsetzung dieses Maßnahmenschnitts muss bedacht werden, dass die Straßenverkehrsordnung (StVO) auf öffentlichen Verkehrsflächen keine Bevorzugung durch eine Reservierung von Stellplätzen für zu definierende „Premiumkunden“ des ÖPNV vorsieht. Auch im Regelwerk ist keine Option enthalten, eine Fremdnutzung vom Parken auf einem P+R-Parkplatz auszuschließen. Somit darf auf diesen Parkplätzen jede Person mit einem Kraftfahrzeug parken, auch wenn Sie nicht den ÖPNV nutzen möchte. Verkehrsflächen stehen grundsätzlich dem Gemeingebrauch zur Verfügung und müssen für jedermann zugänglich sein. Aufgrund dessen ist es nach der StVO auch nicht vorgesehen, eine Verkehrsfläche für einen bestimmten Personenkreis zu reservieren. Vor diesem Hintergrund wird der Fokus auf die Entwicklung von geeigneten Maßnahmen zur Bewirtschaftung von P+R-Anlagen gelegt.“</p>
7	Stadt Oberhausen	allgemein	<p>Ich bedanke mich recht herzlich für die Möglichkeit der Mitwirkung und verbleibe mit freundlichen Grüßen.</p> <p>Im Auftrag</p> <p>NN</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)</p>

			----- Stadt Oberhausen Der Oberbürgermeister Verkehrsplanung, Signalwesen Technisches Rathaus Sterkrade Bahnhofstraße 66 46145 Oberhausen	
8	Stadt Remscheid	allgemein	Sehr geehrter Herr NN, sehr geehrte Damen und Herren, gemäß Ihrer Mail vom 03.07.2024 zum VRR-Nahverkehrsplan und der damit verbundenen Aufforderung zu einer Stellungnahme zu dem Entwurf des Nahverkehrsplans im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens gemäß § 9 ÖPNVG NRW kommen wir gerne nach. Die Stadt Remscheid bedankt sich für die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum VRR-Nahverkehrsplan 2025 abzugeben. Wir schätzen die frühzeitige Einbindung im Planungsprozess und die Möglichkeit, unsere Ansichten und Anmerkungen darzulegen. Die nachfolgenden Kapitel beleuchten unsere wesentlichen Themen und Vorschläge:	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)
8	Stadt Remscheid	Kapitel 1.2.1.3	Die gemäß Kapitel 1.2.1.3 getätigte Aussage, dass kommunale Nahverkehrspläne den VRR-Nahverkehrsplan ergänzen, könnte den Eindruck erwecken, dass der VRR-Plan über den kommunalen Plänen steht und keine Abweichungen zulässt. Daher wird eine Formulierung vorgeschlagen, die die Verantwortung und Entscheidungsfreiheit der Kommunen klarer hervorhebt. Es wird außerdem gemäß Kapitel 1.2.1.4 widersprüchlich darauf hingewiesen, dass der VRR-Nahverkehrsplan keine bindende Wirkung für die kreisfreien Städte als ÖPNV-Aufgabenträger besitzt. Die Stadt Remscheid begrüßt die an dieser Stelle gemäß Kapitel 1.2.1.3.1 erfolgte Betonung der kommunalen Zuständigkeit und die unterstützende Rolle des VRR. Wir stehen auch weiterhin für eine enge Zusammenarbeit bereit, wie sie bereits erfolgreich praktiziert wurde und wird.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Es wird an vielen Stellen darauf hingewiesen, dass der VRR nicht die Planungshoheit der ÖPNV-Aufgabenträger eingreift. Konkretisierung im finalen VRR-NVP: Der VRR-Nahverkehrsplan hat eine bindende Wirkung für die kreisfreien Städte und Kreise als ÖPNV-Aufgabenträger.
8	Stadt Remscheid	Kapitel 1.2.2.3	Im Hinblick auf die Herausforderungen des VRR (Kapitel 1.2.2.3) wird dringend angeregt, die finanziellen Schwierigkeiten, die bereits bei der Aufrechterhaltung des bestehenden ÖPNV-Angebots in den Kommunen bestehen, detaillierter darzustellen. Während im Plan die Finanzierungsstrukturen des SPNV und ÖSPV angesprochen werden, bleibt die kritische Lage	Zustimmung seitens VRR! Ergänzung im finalen VRR-NVP: Bereits jetzt stellt die Aufrechterhaltung des vertraglich bestellten Nahverkehrsangebots für viele Städte und Kreise im VRR eine große finanzielle

			<p>vieler Kommunen, die oft keine Spielräume für Angebotsausweitungen zulässt, unterbeleuchtet. Besonders in Anbetracht steigender Kosten durch Personal, Energie und Instandhaltung wird die Situation für viele Städte wie Remscheid zunehmend schwieriger. Zusätzliche Belastungen durch den notwendigen Ausbau der Infrastruktur und die Umstellung auf klimafreundliche Technologien, wie etwa batterieelektrische Fahrzeuge, verschärfen diese Problematik weiter. Es ist daher wichtig, realistische Lösungen für die Finanzierung sowohl des bestehenden Angebots als auch zukünftiger Erweiterungen zu entwickeln.</p>	<p>Herausforderung dar. Besonders in Anbetracht steigender Kosten durch Personal, Energie und Instandhaltung wird die Situation für viele Städte im Verbundgebiet VRR zunehmend schwieriger. Zusätzliche Belastungen durch den notwendigen Ausbau der Infrastruktur und die Umstellung auf klimafreundliche Technologien, wie etwa batterieelektrische Fahrzeuge, verschärfen diese Problematik weiter. Es ist daher wichtig, realistische Lösungen für die Finanzierung sowohl des bestehenden Angebots als auch zukünftiger Erweiterungen zu entwickeln.</p>																				
<p>8</p>	<p>Stadt Remscheid</p>	<p>Kapitel 1.2.4.1.1</p>	<p>Zu Kapitel 1.2.4.1.1 lässt sich festhalten, dass die Bevölkerungsanalysen im VRRNahverkehrsplan nach wie vor auf den Daten des Zensus 2011 basieren und die seit Mitte 2024 verfügbaren Ergebnisse des Zensus 2022 nicht berücksichtigen. Dies kann zu einer verzerrten Darstellung der aktuellen Bevölkerungsentwicklung führen. Besonders die Auswirkungen von Wanderungsbewegungen, wie sie durch den Ukraine-Krieg verstärkt wurden, müssen ebenfalls einbezogen werden.</p> <p>Beispielsweise stellen sich Bevölkerungszahlen des Bergischen Städtedreiecks wie folgt dar:</p> <table border="1" data-bbox="728 885 1494 1029"> <thead> <tr> <th></th> <th>VRR-NVP für 2021</th> <th>KECK-Atlas für 2021</th> <th>Zensus 2022</th> <th>Differenz NVP 2021 – Zensus 2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Remscheid</td> <td>111.516</td> <td>X</td> <td>113.743</td> <td>+2.227</td> </tr> <tr> <td>Solingen</td> <td>159.193</td> <td>162.790</td> <td>164.621</td> <td>+5.428</td> </tr> <tr> <td>Wuppertal</td> <td>355.004</td> <td>X</td> <td>356.768</td> <td>+1.764</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ein Vergleich der Bevölkerungszahlen im Bergischen Städtedreieck zeigt deutliche Abweichungen zwischen den Prognosen für 2021 und den tatsächlichen Zensuswerten von 2022. So wies Remscheid im VRR-Plan für 2021 eine Bevölkerung von 111.516 aus, während der Zensus 2022 eine Zahl von 113.743 ergab – ein Anstieg von 2.227 Personen. Ähnliche Differenzen zeigen sich in Wuppertal (+1.764) und Solingen (+5.428). Dies verdeutlicht, dass die bisherigen Bevölkerungsprognosen unterschätzt wurden, wo der Zuwachs größer als erwartet ausfiel. Der VRR sollte dringend prüfen, inwiefern die aktualisierten Zensusdaten die demografische Entwicklung in den betroffenen Kommunen beeinflussen. Diese Änderungen können erhebliche Auswirkungen auf das potenzielle Fahrgastaufkommen im ÖPNV und auf die zukünftige Angebotsplanung des VRR haben. Auch der</p>		VRR-NVP für 2021	KECK-Atlas für 2021	Zensus 2022	Differenz NVP 2021 – Zensus 2022	Remscheid	111.516	X	113.743	+2.227	Solingen	159.193	162.790	164.621	+5.428	Wuppertal	355.004	X	356.768	+1.764	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Alle Grundlagen- und sonstige Daten werden für den finalen NVP aktualisiert. Grundlegenden Daten zu Demographie, Pendlerverflechtungen, Erwerbstätigkeit etc. werden – der verbundweiten Vergleichbarkeit wegen – auf den aktuellen Daten der IT.NRW (Basis insbesondere Zensus 2022) basieren.</p> <p>Der Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2024 wurde den VRR-Gremien im Sitzungsblock im Juni 2024 zum Beschluss vorgelegt. Der Gremienlauf startete am 5. Mai 2024, weshalb die aktuellen Daten der IT.NRW noch nicht vorlagen (Juni 2024). Für den finalen VRR-Nahverkehrsplan 2025 werden selbstverständlich die aktuellen Daten der IT.NRW – basierend auf den Ergebnissen des Zensus 2022 – verwendet.</p>
	VRR-NVP für 2021	KECK-Atlas für 2021	Zensus 2022	Differenz NVP 2021 – Zensus 2022																				
Remscheid	111.516	X	113.743	+2.227																				
Solingen	159.193	162.790	164.621	+5.428																				
Wuppertal	355.004	X	356.768	+1.764																				

			demografische Wandel, der durch den Zensus 2022 genauer sichtbar wird, könnte die Struktur der ÖPNV-Nutzer verändern und muss in der weiteren Planung berücksichtigt werden.	
8	Stadt Remscheid	Kapitel 1.3.2.2	<p>Im Abschnitt 1.3.2.2 wird auf die Pendlerströme im VRR-Gebiet eingegangen. Aus Sicht der Stadt Remscheid ist die Fokussierung auf die sechs bevölkerungsreichsten Städte nicht ausreichend. Die Bedeutung der Pendlerverkehre für die Stadt Remscheid wird besonders deutlich, wenn man die Ergebnisse der letzten Haushaltsbefragung berücksichtigt. Diese hat gezeigt, dass ein großer Anteil der Bevölkerung täglich aus Remscheid in umliegende Städte pendelt, aber auch eine erhebliche Zahl von Berufspendlern nach Remscheid einströmt. Dies unterstreicht die zentrale Rolle der Stadt als Wohn- und Arbeitsstandort im Bergischen Städtedreieck. Die Fokussierung im VRR-Nahverkehrsplan auf die sechs bevölkerungsreichsten Städte wird daher der tatsächlichen Bedeutung der Pendlerströme nicht gerecht. Um diese Verflechtungen besser darzustellen, wäre eine Übersichtskarte sinnvoll, die die wichtigsten Pendlerströme ab einem bestimmten Mindestaufkommen abbildet (kann auch gerne im Anhang zur Verfügung gestellt werden). Auch Verbindungen in die angrenzenden Verkehrsverbünde sollten einbezogen werden. Eine genaue Analyse der Pendlerbewegungen kann zudem helfen, gezielte Taktverdichtungen und Linienanpassungen vorzunehmen, um den steigenden Bedarf zu bewältigen und gleichzeitig den Verkehrsfluss zu optimieren. Eine detaillierte Darstellung der Pendlerverbindungen wäre hilfreich, um den Bedarf an ÖPNV-Kapazitäten und -Angeboten genauer zu erfassen. Diese Pendlerverkehre stellen nicht nur eine Herausforderung, sondern auch eine Chance dar, den öffentlichen Nahverkehr durch gezielte Maßnahmen wie Taktverdichtungen oder neue Linienführungen weiter zu stärken. Verbindungen in angrenzende Ballungszentren wie Leverkusen, Köln und Düsseldorf sind besonders für Remscheid von hoher Relevanz und sollten in der Planung berücksichtigt werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Die Tabelle beinhaltet die bei der IT.NRW verfügbaren Daten zu den 10 wichtigsten Pendlerströme in NRW, davon 6 im VRR.</p> <p>Der Vollständigkeit halber wäre die Darstellung aller Pendlerverflechtungen im VRR selbstverständlich wünschenswert.</p>
8	Stadt Remscheid	Kapitel 1.3.5.1	<p>In Kapitel 1.3.5.1 wird die schwierige finanzielle Situation des ÖPNV thematisiert, was die Stadt Remscheid ausdrücklich unterstützt. Die finanziellen Engpässe der kommunalen Aufgabenträger sind gravierend, da sie nicht nur den Betrieb des bestehenden Nahverkehrsnetzes, sondern auch andere kommunale Ausgabenbereiche stark belasten. Remscheid sieht sich, wie viele andere Städte, vor der Herausforderung, das aktuelle ÖPNV-Angebot zu sichern und gleichzeitig notwendige Erweiterungen umzusetzen, etwa um den wachsenden Pendlerströmen und der steigenden Bevölkerungszahl gerecht zu werden. Die Stadt Remscheid hat bereits im eigenen Nahverkehrsplan die finanziellen Hürden bei möglichen Angebotsausweitungen</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Positiver Hinweis, dass der VRR Lösungsansätze für die Finanzierung des Leistungsaufwuchses anbietet (Herausforderungen)</p>

			<p>identifiziert. Insbesondere die Modernisierung der Infrastruktur, die Einführung klimafreundlicher Technologien und die Digitalisierung des ÖPNV erfordern erhebliche Investitionen. Um diese Maßnahmen erfolgreich umzusetzen, sind kurzfristige finanzielle Lösungen notwendig, die sowohl den laufenden Betrieb als auch zukünftige Projekte absichern. Remscheid unterstützt daher die Forderung nach einer verstärkten finanziellen Unterstützung durch den VRR, um gemeinsam tragfähige Strategien für die Weiterentwicklung des ÖPNV zu entwickeln. Nur so kann die Stadt die erforderlichen Verkehrs- und Klimaziele erreichen und gleichzeitig den steigenden Mobilitätsbedarf bewältigen.</p>	
8	Stadt Remscheid	Kapitel 2.3.2	<p>Die Stadt Remscheid begrüßt die bisherigen Bemühungen des VRR, den öffentlichen Nahverkehr zu stärken und weiterzuentwickeln. Um die ambitionierten Ziele im Bereich der Verkehrs- und Klimapolitik zu erreichen, sehen wir jedoch die Notwendigkeit, dass der VRR verstärkt zusätzliche Akteure einbindet, um die kommunalen Aufgabenträger bei der Umsetzung von Push-Maßnahmen Kapitel 2.3.2 zu unterstützen. Push-Maßnahmen, wie die Reduzierung des Autoverkehrs zugunsten des ÖPNV, erfordern einen umfassenden Ansatz, der über die klassischen Aufgaben der kommunalen Verkehrsplanung hinausgeht. Hierbei müssen auch Akteure aus der Wirtschaft, dem Wohnungsbau, der Stadtentwicklung sowie aus dem Bereich der Mobilitätsdienstleistungen eingebunden werden. Nur durch die Kooperation mit diesen Partnern kann ein nachhaltiger Wandel im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger erreicht werden. Es wird daher angeregt, zumindest auf die Notwendigkeit der Einbindung weiterer Akteure aufmerksam zu machen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Klares Plädoyer, Push-Maßnahmen zur Stärkung der Pull-Maßnahmen in den NVP aufzunehmen! Einbeziehung aller relevanten Akteure.</p>
8	Stadt Remscheid	Kapitel 3.1.2.7	<p>Die Stadt Remscheid erhebt hiermit Widerspruch gegen die als umgesetzte Maßnahme gemäß Kapitel 3.1.2.7 bezeichnete RE 47, da es bedauerlicherweise nicht gelungen ist, einen durchgehend stabilen Betrieb zu gewährleisten. In Anbetracht der gegenwärtigen Umstände ist zudem keinerlei Aussicht auf eine baldige Verbesserung der für die Stadt Remscheid äußerst unzufriedenstellenden Situation erkennbar.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! RE 47 wird 2026 wieder in Betrieb genommen</p>
8	Stadt Remscheid	Kapitel 3.3.1 Kapitel 3.6	<p>Wir bitten um einen Abgleich der Tabellen bei Kapitel 3.1.1 und Kapitel 3.6. Hier sind bei der Linie S7 unterschiedliche Betreiber eingetragen. Entsprechend der Auflistung der verschiedenen Betreiber auf Seite 161 bitten wir um Änderung des Betreibers der S7 bei Kapitel 3.1.1 von „NordWestBahn“ in „Transdev“. Wir empfehlen dies für alle Linien zu ändern, wo die Transdev als Dachorganisation tätig ist, um eine einheitliche Bezeichnung zu verwenden. Alternativ sollte die NordWestBahn als Betreiber aufgenommen werden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Aktueller Betreiber „Transdev“ wird ergänzt</p>

8	Stadt Remscheid	Kapitel 3.2.1.5 Kapitel 4.2.1.2	In Bezug auf Kapitel 3.2.1.5 und Kapitel 4.2.1.2 wird darauf hingewiesen, dass die Barrierefreiheit an den beiden SPNV-Haltepunkten RS-Lennep und RS-Hauptbahnhof, trotz der guten Bewertung gemäß des Stationsberichtes 2023, aufgrund der bereits seit mehreren Monaten funktionsunfähigen Aufzüge bzw. aufgrund des regelmäßigen Ausfalls dieser praktisch nicht gegeben ist. An dieser Stelle müssen die zuständigen Stellen stärker in die Pflicht genommen werden, um die Funktionsfähigkeit sicherzustellen und einen einwandfreien Zustand zu gewährleisten.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Aufgrund der defekten Aufzüge an den SPNV-Stationen RS-Lennep und RS-Hauptbahnhof ist Barrierefreiheit (aktuell) nicht gegeben.
8	Stadt Remscheid	Kapitel 4.1.2	Im Kapitel 4.1.2 fehlt der Stadt Remscheid die Unterstützung der Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Balkantrasse. Diese soll im Nahverkehrsplan vorgemerkt werden, sodass sie im Falle eines positiven Ergebnisses der Machbarkeitsstudie in die Planung integriert wird. In der heutigen Zeit, in der nachhaltige Mobilität und Erreichbarkeit immer wichtiger werden, ist es von besonderer Bedeutung, dass auch Pendlerströme, die den Verbundraum verlassen oder betreten, sorgfältig berücksichtigt werden. Eine bessere Anbindung an die angrenzenden Verbundräume – insbesondere an die, welche nur bedingt vom SPNV erschlossen sind – ist dabei ein wesentlicher Baustein, um den Verkehr auf eine nachhaltige und effiziente Weise zu gestalten.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Fehlende Unterstützung des VRR bei der Unterstützung der Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Balkantrasse (?) Dem VRR ist nur eine länger zurückliegende, unkonkrete Absichtserklärung zu einer MBS bekannt. Weitere Informationen sind dazu bislang nicht erfolgt.
8	Stadt Remscheid	Kapitel 4.1.5	Auf S. 228 Kapitel 4.1.5 wird angekündigt, für das Zielnetz 2040 eine sog. Fahrplanrobustheitsprüfung (FRP) vorzunehmen. Um dieses sehr aufwendige Verfahren auf möglichst aktuelle und valide Füße zu stellen, seien die Zielnetzgrafik 2040 und damit auch die Vorstufe 2032 im Vorfeld der geplanten FRP aktualisiert worden. Letzter offiziell zu recherchierender Stand ist der Gutachterentwurf von 04/2023. Sollte es aktuellere Pläne geben, wäre es schön, wenn diese den TÖBs zeitnah zur Verfügung gestellt und dann auch dem finalen VRR-NVP beigelegt würden.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Aktueller Stand der Grafik zum SPNV-Zielnetz 2040 in den finalen VRR-Nahverkehrsplan 2025 einfügen. Der Prüfungsprozess ist dynamisch. Grundlegende Änderungen sind nicht vorgenommen worden.
8	Stadt Remscheid	Kapitel 4.1.5.3.23	Wir bitten um Korrektur eines Bezeichnungsfehlers zur Reaktivierung der Rätinger-Weststrecke gemäß Kapitel 4.1.5.3.23. Hier muss die Linie S 49 in S 47 bzw. RE 47 geändert werden.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Redaktioneller Fehler (?) Tipfehler ist korrigiert.
8	Stadt Remscheid	Kapitel 4.2.1.5	In dem Kapitel 4.2.1.5 werden potenzielle neue SPNV-Haltepunkte benannt, die im Rahmen der „Kapazitätsoffensive Bahnhöfe“ in Betracht gezogen werden. Unter der Kapazitätsoffensive ist auch der Haltepunkt RS-Honsberg/Kremenholz aufgeführt, der zudem auch im Zielnetz 2024 verankert ist. Allerdings ist festzustellen, dass der Haltepunkt RS-Honsberg in diesem Kapitel nicht näher thematisiert wird. Dies wirft die Frage auf, inwieweit eine perspektivische Berücksichtigung dieses Haltepunkts im Rahmen der geplanten Maßnahmen gewährleistet ist. Es ist von großer Bedeutung,	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Hohe Bedeutung des Haltepunkts RS-Honsberg/Kremenholz im Rahmen der „Kapazitätsoffensive Bahnhöfe“ deutlicher herausstellen Die Station Remscheid-Honsberg wird im Rahmen der Kapazitätsoffensive weiter geplant. Das Kapitel 4.2.1.5 Potenzielle neue SPNV-Stationen betrachtet

			dass der Haltepunkt RS-Honsberg als Teil der zukünftigen Infrastrukturentwicklung klar angesprochen wird, um den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger Rechnung zu tragen und die Anbindung zu optimieren. Wir fordern daher eine explizite Berücksichtigung des Haltepunkts in den weiteren Planungen.	darüber hinaus solche, die noch in einem frühen Stadium der Überlegungen sind und noch nicht klar ist, ob diese weiter verfolgt werden. Es wurde bislang nur eine fahrplantechnische Untersuchung vorgenommen, nicht aber eine Abschätzung der Fahrgastpotenziale oder der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme. Dies ist bei Remscheid-Honsberg, ebenso wie bei den anderen Stationen aus dem Programm der Kapazitätsoffenisve, bereits geschehen.
8	Stadt Remscheid	Kapitel 4.3.4	Der SPNV in Remscheid erfolgt aktuell auf der S7 (Wuppertal – Remscheid – Solingen) sowie dem RE47 (Düsseldorf Hbf – Remscheid-Lennep) unter Nutzung von Dieseltriebwagen. Vor dem Hintergrund der herausfordernden finanziellen Situation und der unklaren Perspektiven für die Zukunft äußert die Stadt Remscheid den Wunsch per Kapitel 4.3.4 nach einem deutlicheren Engagement für die Umstellung der bestehenden Strecken auf BEMU-Fahrzeuge. Es wäre wünschenswert, dass ein konkreter Zeitrahmen für die Umsetzung dieser Umstellung festgelegt wird. Die Herausforderungen der Elektrifizierung, insbesondere in Bezug auf die Müngstener Brücke, machen die Einführung von BEMU-Fahrzeugen zu einer sinnvollen und realisierbaren Alternative. Remscheid setzt sich für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung ein und sieht in dieser Maßnahme eine Chance, sowohl die Umweltbelastungen zu reduzieren als auch die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu verbessern.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Klareres Bekenntnis des VRR zur Umstellung der auf den Linien S7 und S47 eingesetzten Fahrzeug auf alternative Antriebe (BEMU) mit Angabe eines konkreten Umsetzungszeitpunkts Ein konkreter Zeitpunkt der BEMU-Fahrzeuge kann erst nach gesicherter Finanzierung erfolgen. Diese liegt bislang noch nicht vor.
8	Stadt Remscheid	Kapitel 5.1.2	Die Stadt Remscheid befürwortet das Konzept des XBus-Verkehrs des VRRs, wie es in den Plänen dargelegt wird. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die derzeitige Förderung in Höhe von 0,50 € pro neu eingeführtem Kilometer gemäß Kapitel 5.1.2 als unzureichend angesehen wird – dies betrifft vor allem die Einführung des Schnellbusses X56 zwischen Remscheid und Köln. Diese finanzielle Begrenzung erschwert die Realisierung und den nachhaltigen Betrieb der XBus-Linien. Besonders herausfordernd sind die gemäß Kapitel 5.1.4 strengen Vorgaben in Bezug auf die einzusetzenden Fahrzeuge sowie die festgelegten Fahrzeitschemata, die die Flexibilität der Umsetzung zusätzlich einschränken.	Zustimmung seitens VRR! Der Text des Kapitels 5.3 wird entsprechend ergänzt.
8	Stadt Remscheid	Kapitel 5.4	Die Stadt Remscheid begrüßt, dass der VRR die Notwendigkeit einer langfristig gesicherten Finanzierung des XBus-Verkehrs gemäß Kapitel 5.4 anerkennt. Eine stabile finanzielle Grundlage ist unerlässlich, um dieses zukunftsweisende Konzept flächendeckend zu realisieren und somit auch die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in Remscheid und der umliegenden Region zu verbessern. Zudem erhofft sich die Stadt Remscheid, dass die	Zustimmung seitens VRR! Der Text des Kapitels 5.3 wird entsprechend ergänzt.

			Anpassung der Fördermodelle und eine flexible Handhabung der Vorgaben eine effizientere Umsetzung der XBus-Verkehre ermöglichen.	
8	Stadt Remscheid	Kapitel 6.1.2.2	Die Stadt Remscheid steht dem Vorhaben gemäß Kapitel 6.1.2.2, ein einheitliches Haltestellendesign im gesamten VRR-Gebiet umzusetzen, mit einer gewissen Zurückhaltung gegenüber. Obwohl ein solches Konzept optisch ansprechend und funktional sinnvoll erscheinen mag, sollte es stets im Kontext der bestehenden Finanzierungsproblematik betrachtet werden. In Zeiten knapper Kassen dürfen Maßnahmen, die nicht zwingend erforderlich sind, keine zusätzlichen und vermeidbaren Kosten verursachen. Ein flächendeckender Austausch der bestehenden Infrastruktur wäre daher kritisch zu bewerten, wenn dies zu erheblichen finanziellen Belastungen für die Kommunen und/oder deren Verkehrsunternehmen führt. Gleichzeitig befürworten wir die Einführung einheitlicher Ausstattungsmerkmale, die je nach Kategorie der Haltestelle definiert werden. Solche Standards können zur Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit beitragen, indem sie eine gewisse Einheitlichkeit schaffen, ohne die kommunalen Budgets übermäßig zu belasten. Dies gilt insbesondere für zentrale Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen und regionaler Bedeutung. Was die Wegweisung zu Haltestellen betrifft, so empfehlen wir deren Einsatz ausschließlich in touristisch geprägten Gebieten oder an stark frequentierten Knotenpunkten. In diesen Bereichen kann eine solche Maßnahme die Orientierung und den Zugang für ortsfremde Fahrgäste erheblich erleichtern. An Haltestellen mit rein lokaler Bedeutung hingegen, wo der Großteil der Nutzer bereits mit dem Standort vertraut ist, erscheint eine Wegweisung überflüssig und sollte aus Kostengründen vermieden werden.	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Lobender Hinweis zur Umsetzung einer Haltestellenrichtlinie (Einheitlichkeit)</p> <p>Ergänzung in Kapitel 6.1.2.2 im finalen NVP (Vorschlag):</p> <p>Die in der VRR-Haltestellenrichtlinie enthaltenen Vorgaben bedingen keinen sofortigen und flächendeckenden Austausch der bestehenden Haltestelleninfrastruktur. In der Weiterleitungsrichtlinie werden die Inhalte der VRR-Haltestellenrichtlinie nur für neue und vom VRR geförderte Haltestellen angewendet.</p>
8	Stadt Remscheid	Kapitel 6.1.2.5	Eine Stellungnahme zur VRR-Richtlinie für Park and Ride Kapitel 6.1.2.5 ist wegen fehlender Angaben leider nicht möglich. Es wird um gesonderte Beteiligung gebeten.	Zustimmung seitens VRR!
8	Stadt Remscheid	Kapitel 6.1.3	Hinsichtlich der inhaltlichen Abstimmung gemäß Kapitel 6.1.3 unterstützen wir den Ansatz, eine Zusammenarbeit zwischen den kommunalen Aufgabenträgern im Rahmen der Beteiligung an den jeweiligen Nahverkehrsplänen zu fördern. Die Stadt Remscheid beteiligt sich aktiv an diesem Prozess und strebt weiterhin einen konstruktiven Austausch mit den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern an, um Synergien zu nutzen und interkommunale Angebotslücken zu schließen. Eine zeitliche Synchronisierung der Nahverkehrspläne hingegen betrachten wir äußerst kritisch. Wie bereits in vorangegangenen Stellungnahmen dargelegt, erschweren verschiedene Betrauungszeiträume und die unterschiedlichen Aufwands- und Kostenstrukturen der Kommunen eine einheitliche zeitliche Abstimmung. Diese Faktoren	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Lobender Hinweis zur inhaltlichen Harmonisierung der Nahverkehrsplanung.</p> <p>Kritischer Hinweis zur zeitlichen Synchronisierung der Nahverkehrspläne. Eventuell ein noch kritisches Resümee (Abschlusstext/Ausblick) einfügen!</p>

			machen eine solche Synchronisierung in der Praxis kaum umsetzbar. Die Stadt Remscheid sieht daher in einer flexiblen, aber inhaltlich abgestimmten Herangehensweise den besten Weg, um die Nahverkehrsplanung nachhaltig und effizient zu gestalten.	
8	Stadt Remscheid	Kapitel 6.1.7.2	Im Rahmen der zunehmenden Förderung des Radverkehrs in der Stadt Remscheid bitten wir um erneute Abfrage zu der Tabelle der B+R-Anlagen Kapitel 6.1.7.2 für die Endversion des VRR-Nahverkehrsplans. Es wird allgemein empfohlen, alle Zahlen in Grafiken und Tabellen so spät wie möglich erneut abzufragen und zu aktualisieren.	Zustimmung seitens VRR! Alle Grundlagen- und sonstige Daten werden für den finalen NVP aktualisiert. Aktuelle Daten zum P+R, B+R und QMS werden in den Gesprächen erfragt.
8	Stadt Remscheid	Kapitel 6.3.2	Gemäß Kapitel 6.3.2 sind umfassende digitale Veränderungen im Vertriebssystem vorgesehen. Dabei ist es von großer Bedeutung, dass keine Fahrgastgruppen durch die Einführung rein digitaler oder bargeldloser Zahlungsmethoden ausgeschlossen werden. Der ÖPNV muss als Teil der Daseinsvorsorge sicherstellen, dass alle Menschen, unabhängig von ihrem Zugang zu digitalen oder bargeldlosen Lösungen, weiterhin uneingeschränkt den öffentlichen Nahverkehr nutzen können. Gerade ältere Menschen, Personen ohne digitale Zahlungsmöglichkeiten oder Fahrgäste, die aus finanziellen oder persönlichen Gründen keine bargeldlosen Systeme nutzen, dürfen durch die Digitalisierung des Vertriebs nicht benachteiligt werden. Die Stadt Remscheid fordert daher, dass auch in Zukunft alternative Zahlungsmethoden angeboten werden, um die Zugänglichkeit für alle Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten. Hilfreich wäre zudem, wenn der Übergang zu digitalen Vertriebsstrategien durch umfassende Informations- und Schulungsmaßnahmen begleitet werden, um die Akzeptanz bei den Fahrgästen zu erhöhen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kritischer Hinweis, dass Vertriebsstrategie des VRR (bargeldloses Ticketing) zu Lasten älterer Menschen geht.
8	Stadt Remscheid	allgemein	Ich bitte darum, die genannten Punkte zu überprüfen und gegebenenfalls in die endgültige Fassung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 aufzunehmen. Für Rückfragen zur Stellungnahme steht Ihnen mein Mitarbeiter NN (s.o.) zur Verfügung. In Vertretung NN Beigeordneter – Fachdezernat für Stadtentwicklung, Bauen und Wirtschaftsförderung	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)
9	Stadt Solingen	allgemein	Sehr geehrte Damen und Herren, Ihrer Aufforderung zu einer Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens gemäß §	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner lobender Einleitungstext)

			<p>9 ÖPNVG NRW komme ich gerne nach. Da Sie mit unseren Fachleuten im Dezember 2024 oder Januar 2025 noch einen Erörterungstermin planen, werden in vorliegender Stellungnahme die für dieses Gespräch angekündigten Themen und Fragen noch nicht vertieft, sondern dann aktuell für das Gespräch vorbereitet. Dazu gehören die künftigen infrastrukturellen Engpässe im ÖPNV/ÖSPV, das Qualitätsmanagementsystem im ÖSPV, die interkommunalen Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung sowie der Stand der Kapazitäten von B+R- und P+R-Anlagen im Stadtgebiet (ohne Anlagen an SPNV-Stationen).</p> <p>Ich verweise zudem auf unsere Rückmeldung auf die Abfrage des VRR vom Mai 2023, welche Ihnen mit Mail vom 20.06.2023 vorliegt. Alle darin benannten Maßnahmen und Bedarfe sind aus unserer Sicht weiterhin für den finalen VRR-NVP 2025 relevant.</p>	
9	Stadt Solingen	allgemein	<p>Übergeordnete Aspekte</p> <p>Die Stadt Solingen begrüßt ausdrücklich die im VRR-NVP beschriebenen, quantitativen und qualitativen Maßnahmen der Effizienzoffensive zur Verbesserung der Attraktivität des ÖPNVs sowohl im laufenden Geschäft (z. B. Fahrtenangebot, Sitzplatzkapazitäten, Bedienungszeiten, Stabilisierung der Betriebsqualität, Fahrgastinformation, Sicherheit, bessere Baustellenkoordination und -kommunikation zwischen allen Zuständigkeiten) als auch mit dem Ziel des Leistungsaufwuchses (Infrastrukturausbau).</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(Lobender Hinweis auf die Übernahme übergeordneter Ziele des VRR in den NVP)</p>
9	Stadt Solingen	allgemein	<p>Im Untertitel erscheint der Bezug auf die Metropolregion Rhein-Ruhr angesichts derer weitaus größeren Ausdehnung gen Süden (vgl. z. B. https://deutsche-metropolregionen.org/metropolregion/rhein-ruhr/) nicht angemessen. „Im Verbundgebiet Rhein-Ruhr“ beschreibt den Geltungsbe- reich passender.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Der Untertitel wird abgeändert zu:</p> <p>Ein Planungsinstrument des VRR für ein zukunftsorientiertes Mobilitätsangebot und einen attraktiven ÖPNV in der Metropolregion Rhein-Ruhr im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr</p> <p>oder</p> <p>Unsere Vision eines attraktiven, klimafreundlichen und nachhaltigen ÖPNV der Zukunft im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr</p>
9	Stadt Solingen	allgemein	<p>Ich bitte um gut lesbare Karten- und Grafik-Darstellungen in der Endfassung. In vielen Abbildungen sind keinerlei Details zu erkennen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p>
9	Stadt Solingen	Kapitel 1.2.4.1	<p>Die Bewertung einiger Kapitel wird aus Sicht der Stadt Solingen dadurch erschwert, dass der Nahverkehrsplan auf den Fortschreibungszahlen des Zensus 2011 entwickelt wurde. Jedoch sind die Ergebnisse des Zensus 2022 seit Juni 2024 veröffentlicht. Die amtliche Statistik stellt seither bis</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Alle Grundlagen- und sonstige Daten werden für den finalen NVP aktualisiert. Grundlagendaten zu</p>

			etwa Frühjahr 2025 die Berechnungen der Zahlen auf den Zensus 2022 um. Näheres zu den ggf. verzerrenden Auswirkungen insbesondere für die Stadt Solingen und eventuellen Handlungserfordernissen siehe unten (1.2.4.1 Demographische Rahmenbedingungen).	Demographie, Pendlerverflechtungen, Erwerbstätigkeit etc. werden – der verbundweiten Vergleichbarkeit wegen – auf den aktuellen Daten der IT.NRW (Basis insbesondere Zensus 2022) basieren.
9	Stadt Solingen	Kapitel 4.2	Laut S. 251 werden erst im finalen VRR-Nahverkehrsplan 2025 die Rahmenbedingungen für den Infrastrukturausbau im Schienennetz (Bundesverkehrswegeplan, ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, Deutschlandtakt etc.) beschrieben. Zum ÖPNV-Bedarfsplan haben die kommunalen Gebietskörperschaften und Zweckverbände ihre Stellungnahmen und Anmeldungen abgegeben, die durch die Bezirksregierung aufbereitet wurden. Die Maßnahmenliste des ÖPNV-Bedarfsplans wurde in der Sitzungsrunde September 2024 den Regionalrats- und RVR-Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt. Erst bis Mitte 2026 erfolgt eine Bewertung und anschließende Priorisierung der gemeldeten Maßnahmen anhand einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unter Verwendung des Landesverkehrsmodells. Ich bitte darum, für den VRR-NVP zu prüfen, inwieweit die Anmeldungen der VRR-Kommunen darin angemessen berücksichtigt wurden.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Handlungsbedarf: Prüfung, ob die Anmeldungen der AT im VRR zum ÖPNV-Bedarfsplans in den NVP eingeflossen sind. Die kommunalen Anmeldungen zum ÖPNV-Bedarfsplan werden durch den VRR nicht geprüft.
9	Stadt Solingen	Kapitel 1.3.1.1	Auf den Seiten 84, 128 und 261 wird das Ziel des VRRs ausgegeben, „mindestens 90 % der SPNV-Verkehre zu elektrifizieren“. Bezieht sich das auf die Fahrzeugflotten oder die Fahrkilometer?	Zustimmung seitens VRR! In Kapitel 1.3.1.1 des NVP (Seite 80) ist angegeben, dass die Quote Elektrifizierung im VRR auf Basis der ZugKm erfolgt. Ergänzung im NVP: In den genannten Passagen wird „... basierend auf der ZugKm-Leistung“ ergänzt.
9	Stadt Solingen	Kapitel 1.2.1.4 und Kapitel 1.3.5.5	Einordnung des VRR-Nahverkehrsplans in die über- und nachgeordneten Planungsebenen und zu sonstigen (Fach-)Planungen im Verbundgebiet und 1.3.5.5 Raum- und Stadtplanung sowie Städtebau Die Bedeutung der Regionalplanung könnte noch etwas mehr herausgestellt werden, da diese sich zunehmend am SPNV orientiert und eine stärkere Abstimmung und Verzahnung mit anderen Ebenen - insbesondere vor dem Hintergrund von Förderprogrammen wie z. B. Bau.Land.Bahn / Bau.land an der Schiene - in der Tat sehr wünschenswert ist. Auf S. 35 wird der Regionalplan Ruhr beschrieben, der Regionalplan Düsseldorf aber nicht. Ich bitte um Ergänzung. Auf S. 34 wird auf das Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung referenziert und der Verkehrsinfrastrukturplan so beschrieben, als wäre das Prozedere noch aktuell. Das Gesetz ist jedoch bereits seit 31.12.2009 durch Fristablauf außer Kraft - die Fortschreibung der	Zustimmung seitens VRR! Ergänzung im NVP: In Kapitel 1.2.1.4 wird neben dem Regionalplan Ruhr auch Regionalplan Düsseldorf erläutert. Der aktuelle Sachstand zum Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung wird ergänzt: Das Gesetz ist seit 31.12.2009 durch Fristablauf außer Kraft – die Fortschreibung der sektoralen Bedarfspläne (Landesstraßen, ÖPNV, Rad) erfolgt dagegen aktuell.

			sektoralen Bedarfspläne (Landesstraßen, ÖPNV, Rad) erfolgt dagegen aktuell. Hier bitte ich um Prüfung der Aussage.																					
9	Stadt Solingen	Kapitel 1.2.4.1	<p>Demographische Rahmenbedingungen</p> <p>Die Grundlagenanalysen zur Bevölkerung berücksichtigen noch nicht die seit Mitte 2024 vorliegenden Ergebnisse des Zensus 2022, sondern beruhen auf Fortschreibungen und Prognosen des Zensus 2011, was ggf. kritisch einzuschätzen ist. Hinzu kommen neue Entwicklungen durch Wanderungsbewegungen von Geflüchteten etwa durch den Ukraine-Krieg. Beispielsweise stellen sich Bevölkerungszahlen des Bergischen Städtedreiecks wie folgt dar:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>VRR-NVP für 2021</th> <th>KECK-Atlas für 2021</th> <th>Zensus 2022</th> <th>Differenz NVP 2021 – Zensus 2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Remscheid</td> <td>111.516</td> <td>X</td> <td>113.743</td> <td>+2.227</td> </tr> <tr> <td>Solingen</td> <td>159.193</td> <td>162.790</td> <td>164.621</td> <td>-5.428</td> </tr> <tr> <td>Wuppertal</td> <td>355.004</td> <td>X</td> <td>356.768</td> <td>+1.764</td> </tr> </tbody> </table> <p>Der VRR konstatiert im Entwurf, dass sich der Trend stark schrumpfender Einwohnerzahlen bis 2015 im südlichen Verbundgebiet (konkret im Bergischen Städtedreieck mit den Städten Wuppertal, Remscheid und Solingen) zwischen 201 5 und 2021 nicht fortgesetzt hat. So wird den Städten Remscheid und Wuppertal gar der stärkste Bevölkerungsanstieg der jüngsten Vergangenheit attestiert (Remscheid + 1,8 %, Wuppertal + 1,4 %). Solingen taucht dagegen nicht auf (in der Tabelle nur Stagnation). Aus unserer Sicht wird jedoch von einem zu geringen Bevölkerungsvolumen ausgegangen. Die Differenz zwischen dem für 2021 zugrunde gelegten Bevölkerungsstand und dem Zensus nur ein Jahr später fällt mit 5.428 Menschen durchaus hoch aus. Die Stadt Solingen nutzt den KECK-Atlas für ihre sozialräumliche Berichterstattung und liefert somit immer aktuelle, eigene Statistikdaten an die Bertelsmann Stiftung (Remscheid und Wuppertal sind keine KECK-Kommunen). Für 2021 gibt es dort auch schon eine Differenz von +3.600 Einwohnern. Die Unsicherheit einer invaliden Datenausgangslage gilt auch für die daraus abgeleitete Bevölkerungsprognose für 2050. Entgegen dem Trend einer verbundweit schrumpfenden Bevölkerung soll die Bevölkerung in den beiden Städten Wuppertal (+ 2,4 %) und Remscheid (+ 1,6 %) steigen, Solingen wird dagegen eine Abnahme um -1,9 % in Aussicht gestellt. Ob der Zensus 2022 auch Verschiebungen beim demografischen Wandel (Bevölkerungsstruktur) offenbart, ist noch nicht einschätzbar. Der VRR sollte prüfen, inwieweit sich durch die jetzt im Laufe der nächsten Monate veröffentlichten Aktualisierungen der amtlichen Statistik schon Verwerfungen in den VRR-Kommunen ablesen lassen, die Einfluss auf das Potenzial</p>		VRR-NVP für 2021	KECK-Atlas für 2021	Zensus 2022	Differenz NVP 2021 – Zensus 2022	Remscheid	111.516	X	113.743	+2.227	Solingen	159.193	162.790	164.621	-5.428	Wuppertal	355.004	X	356.768	+1.764	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Alle Grundlagen- und sonstige Daten werden für den finalen NVP aktualisiert. Grundlagendaten zu Demographie, Pendlerverflechtungen, Erwerbstätigkeit etc. werden – der verbundweiten Vergleichbarkeit wegen – auf den aktuellen Daten der IT.NRW (Basis Zensus 2022) basieren.</p> <p>Der Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2024 wurde den VRR-Gremien im Sitzungsblock im Juni 2024 zum Beschluss vorgelegt. Der Gremienlauf startete am 5. Mai 2024, weshalb die aktuellen Daten der IT.NRW noch nicht vorlagen (Juni 2024). Für den finalen VRR-Nahverkehrsplan 2025 werden selbstverständlich die aktuellen Daten der IT.NRW – basierend auf den Ergebnissen des Zensus 2022 – verwendet.</p>
	VRR-NVP für 2021	KECK-Atlas für 2021	Zensus 2022	Differenz NVP 2021 – Zensus 2022																				
Remscheid	111.516	X	113.743	+2.227																				
Solingen	159.193	162.790	164.621	-5.428																				
Wuppertal	355.004	X	356.768	+1.764																				

			an ÖPNV-NutzerInnen und deren Struktur sowie dementsprechende Angebotsplanungen des VRR haben könnten.	
9	Stadt Solingen	Kapitel 1.2.4.3.1 Kapitel 1.3.3 Kapitel 4.1.1	<p>Methodik in den Kapiteln 1.2.4.3.1 PKW-Bestand und PKW-Dichte. 1.3.3 ÖPNV-Erschließung und 4.1.1 Ausweitungen ohne Infrastruktur- oder Fahrzeugmehrbedarf</p> <p>In Kapitel 1.2.4.3.1 wird der Zusammenhang zwischen dem ÖSPV-Angebot und der PKW-Dichte hergestellt. Sind in die Analyse der Zug- und Buskilometer p.a. pro Einwohner auch die ein- bzw. ausbrechenden Linien des VRR-Gebiets berücksichtigt worden, wenn sie anderen Verkehrsverbänden zugehörig sind? Für die Stadt Solingen sind dies beispielsweise die Linien VRS250, VRS252 oder VRS266.</p> <p>Zudem ist in den Analysekarten auf S. 98, 206, 207 und 208 der SPNV-Streckenabschnitt von Solingen Hbf bis Leichlingen/Opladen (RB48, RE7) nicht dargestellt. Das könnte auf fehlende bzw. ausgeschlossene GIS-Daten in diesem Bereich und damit möglicherweise fehlerhafte Angebots- und Erreichbarkeitsanalysen hinweisen. Ich bitte, dies zu kontrollieren und falls nötig anzupassen.</p> <p>Etwas unklar bleibt, wie die qualitative Einschätzung von „ÖSPV-Angebot pro Einwohner“ oder „ÖSPV-Angebot pro Fläche“ vorgenommen wurde. Welches Kriterium wurde bei der Bewertung „im Vergleich zum VRR-Durchschnitt gutes ÖSPV-Angebot“ (über 34,8 Zug- und Buskilometer p.a. pro Einwohner bzw. über 48.971 Zug- und Buskilometer p.a. pro km² Stadt-/Kreisfläche) höher gewertet? Die Einschätzung ist stellenweise innerhalb einer Kommune sowohl über (grün) als auch unter dem Durchschnitt (rot). Es handelt sich ja um eine rein statistische und relative Clusterung, die weder die Bevölkerungsverteilung noch Erreichbarkeiten sowie Fahrthäufigkeiten und Taktungen einzelner Siedlungsbereiche mit ihren unterschiedlichen Bedarfen berücksichtigt.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Die Daten zum ÖSPV-Leistungsangebot (BusKm) sind der aktuellen Ergebnisrechnung und dem aktuellen Verbundetat entnommen – also auf das jeweilige Stadt- bzw. Kreisgebiet bezogen.</p> <p>Diese Angaben wurden jeweils durch die Bevölkerungszahl und die Stadt-/Kreisfläche dividiert.</p> <p>Die Farbgebung ergibt sich, ob der Wert im Vergleich zum Durchschnitt des VRR unterdurchschnittlich (rot) oder überdurchschnittlich (grün) ist.</p> <p>Da die Daten auf Basis der Städte und Kreise vorliegen (was auch für den VRR-Nahverkehrsplan den relevanten Bezug darstellt, da dies die ÖPNV-Aufgabenträger sind), können auch nur diese Daten verwendet werden. Daten zu Stadtteilen oder zu kreisangehörigen Städten / Gemeinden bei Kreisen liegen nicht vor und sind eher für lokale Nahverkehrspläne der Städte und Kreise von Bedeutung.</p>
9	Stadt Solingen	Kapitel 1.3.2.2	<p>Pendlerströme (Pendleraufkommen/-verflechtungen)</p> <p>Sich auf der Nachfrageseite bei der Darstellung der Pendlerrechnungen auf die sechs bevölkerungsreichsten Städte im VRR-Gebiet zu fokussieren, vernachlässigt aus Sicht der Stadt Solingen die große Bedeutung aller anderen Pendlerbeziehungen. Hier wäre eine Übersichtskarte mit Pfeilen der wichtigen Pendlerströme ab einem bestimmten, festzulegenden Pendleraufkommen hilfreich – auch in die südlich an das VRR-Gebiet grenzenden Kommunen wie Leichlingen und Köln.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Es wurde eine Tabelle mit allen Kreisen und kreisfreien Städten auf Grundlage der IT.NRW ergänzt. Bei den Tabellen, wo ein Vergleich zwischen 2014 und 2023 stattfindet, wurden die bei der IT.NRW verfügbaren Daten zu den 6 wichtigsten Pendlerströme im VRR verwendet.</p> <p>Der Vollständigkeit halber wäre die Darstellung aller Pendlerverflechtungen im VRR selbstverständlich wünschenswert.</p>

9	Stadt Solingen	Kapitel 1.3.3	<p>ÖPNV-Erschließung</p> <p>Neben der bereits oben erwähnten Bitte um Prüfung, ob die SPNV-Liniestrecke vom Solinger Hbf bis Opladen berücksichtigt wurde, stellt sich die Frage, ob alle Haltestellen auch außerhalb des VRR-Gebiets in die Erreichbarkeitsanalyse eingeflossen sind. Für die Erschließungswirkung ist neben der reinen Distanz zu verschiedenen Verkehrsmitteln (wir gehen davon aus, dass Haltestellen/-punkte/Bahnhöfe gemeint sind) aber auch wichtig, zu welchen Tages- bzw. Nachtzeiten und in welcher Taktung ein Siedlungsbe- reich erschlossen wird. Dies wird aber vermutlich einen zu großen Berechnungsaufwand darstellen. Auf der Karte auf S. 98 sind leider keine Details zu erkennen - insbesondere die unterversorgten (=roten) Bereiche nicht.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Die Abbildung dient lediglich der Orientierung. Tiefergehende Analysen – insbesondere auf Basis von Stadtteilen und/oder Tageszeiten – sind nicht vorgesehen und sind eher für lokale Nahverkehrspläne der Städte und Kreise von Bedeutung.</p>
9	Stadt Solingen	<p>Kapitel 1.3.5.1</p> <p>Kapitel 1.5</p> <p>Kapitel 2.4.1</p>	<p>Finanzierungsprobleme im ÖPNV, Herausforderungen für den VRR (Zwischenfazit) und Leitbild des VRR und Finanzierung des Leistungsaufwuchses im ÖPNV</p> <p>Dass Sie über den Kernauftrag des VRR-NVPs hinaus neben dem Fachkräftemangel und infrastrukturellen Engpässen im ÖPNV insbesondere das allgegenwärtige Finanzierungsproblem adressieren, begrüßt die Stadt Solingen ausdrücklich. Ebenso das Rollenverständnis des VRRs, teilweise im Rahmen seiner Aufgaben als Bewilligungsbehörde und als Koordinator für den ÖPNV flankierend und/oder unterstützend aktiv werden. Hier ist auch Lobbyarbeit gefragt, um das Bewusstsein der politischen Akteure auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene zu schärfen, dass die Umsetzung der Verkehrswende Aktivitäten und Maßnahmen auf vielen fachlichen Ebenen mit einem teils langen zeitlichen Vorlauf bedarf und ohne entsprechende gesicherte Gegenfinanzierung alle Planungen für einen Leistungsaufwuchs ins Leere laufen. Es ist sicherlich wichtig, dass auch seitens der Verkehrsverbände der Druck auf das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW erhöht wird, weitere finanzielle Beiträge zu leisten (S. 321). Vielleicht kann man deshalb sogar darüber nachdenken, ein sensibilisierendes Kapitel mit einem Alternativszenario einzufügen, das beschreibt, wie der ÖPNV ohne entsprechende Finanzierungsoptionen aussähe. Dies wäre kein utopisches, sondern ein durchaus realistisches Kapitel (Angebotsrückbau statt -ausbau). De facto sind erste Städte und Kreise in NRW bereits dabei, ihr kommunales ÖPNV-Angebot teilweise auszudünnen, um Kosten einzusparen bzw. diese nicht noch weiter ansteigen zu lassen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobende Erwähnung, dass Finanzierungsprobleme, der Fachkräftemangel, Infrastrukturdefizite etc. (Herausforderungen aufgenommen) bei der Umsetzung der Maßnahmen in den NVP wurden.</p> <p>Die Formulierung eines Alternativszenario (Leistungsreduzierung etc.) wird allerdings nicht in den NVP aufgenommen. Eventuell kann ein sensibilisierendes Kapitel dazu geschrieben werden.</p>
9	Stadt Solingen	Kapitel 1.5	<p>Der VRR will die Drittnutzerfinanzierung stärken (S. 131). Hierfür müssten „die Unternehmen, die von einer guten Infrastruktur profitieren, stärker in die Pflicht genommen“ und „gemeinschaftlich mit Großimmobilien Eigentümern und Arbeitgebern der effektive Nahverkehrsanschluss und die damit</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Im VRR-Nahverkehrsplan 2025 sollen nur Hinweise auf die aktuellen Finanzierungsprobleme und Ideen</p>

			einhergehende notwendige Finanzierung erarbeitet werden". Auch auf S. 154 werden Instrumente zur Nutznießerfinanzierung nicht nur als wesentlicher Beitrag zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, sondern auch als Lenkungsmöglichkeit zu dessen Gunsten befürwortet. Wie soll das konkretisiert werden und gibt es hierzu schon Arbeitsstrukturen innerhalb des VRRs?	zu alternativen Finanzierungsquellen gegeben werden. Der VRR-Nahverkehrsplan ist und bleibt ein Planungsinstrument und kein Finanzierungsinstrument.
9	Stadt Solingen	Kapitel 3.1.2.7	Umgesetzte Maßnahmen im Fahrplanjahr 2022/2023 Seit Ende 2022 verbindet der RE 47 - verkehrt seit Dezember 2023 aber gar nicht mehr. Eine Wiederaufnahme der Betriebsleistung ist bislang nicht in Sicht.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Wiederinbetriebnahme ist für 2026 geplant.
9	Stadt Solingen	Kapitel 4.1.5	SPNV-Zielnetz 2032/2040 Auf S. 228 wird angekündigt, für das Zielnetz 2040 eine sog. Fahrplanrobustheitsprüfung (FRP) vorzunehmen. Um dieses sehr aufwendige Verfahren auf möglichst aktuelle und valide Füße zu stellen, seien die Zielnetzgrafik 2040 und damit auch die Vorstufe 2032 im Vorfeld der geplanten FRP aktualisiert worden. Letzter offiziell zu recherchierender Stand ist der Gutachterentwurf von 04/2023. Sollte es aktuellere Pläne geben, wäre es schön, wenn diese den TÖBs zeitnah zur Verfügung gestellt und dann auch dem finalen VRR-NVP beigelegt würden.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Der Prüfungsprozess ist dynamisch. Grundlegende Änderungen sind nicht vorgenommen worden.
9	Stadt Solingen	Kapitel 4.1.5.3.23	Korridor Duisburg – Düsseldorf Hier gibt es vermutlich einen Bezeichnungsfehler: „Weiterhin soll auf der Relation Duisburg – Düsseldorf die Ratinger-Weststrecke reaktiviert und im Zielzustand direkt mit einem 15-Minuten-Takt aus den Linien 5-49-47/47X (Duisburg - Ratingen West - Düsseldorf - Solingen - Remscheid - Wuppertal) und RB 39/S 39X (Duisburg - Ratingen West - Düsseldorf - Neuss - Grevenbroich - Bedburg/Erft) ausgestattet werden.“	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Redaktioneller Fehler. Korrektur wurde vorgenommen
9	Stadt Solingen	Kapitel 4.1.5.3.27	Korridor Wuppertal - Solingen - Opladen – Köln Die Fertigstellung der auf S. 246 angesprochenen Machbarkeitsstudie von go.Rheinland unter Beteiligung des VRRs zur Integration der Betriebsleistungen S1 und S17 wird für Herbst 2024 erwartet. Die S17 wird von allen Anrainern begrüßt. Der dafür teilweise notwendige infrastrukturelle Ausbau der Strecke um ein drittes Gleis wurde von der Stadt Solingen, dem Kreis Mettmann und dem VRR zudem zum ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet. Ich bitte darum, die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie S17 im VRR-NVP konkreter aufzunehmen, v. a. die dort festgestellten Infrastrukturmaßnahmen, die für die Neueinrichtung der Betriebsleistung S17 notwendig sind. Dazu	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! MBS ist zum Redaktionsschluss dieses NVP noch nicht abgeschlossen. Nach Fertigstellung erfolgt die Information an die Kommunen

			gehört auch der seitens des begleitenden Arbeitskreises mittlerweile örtlich festgelegte neue Haltepunkt „Landwehr“ (vgl. 4.2.1.5).	
9	Stadt Solingen	Kapitel 4.2.1.5	<p>Potenzielle neue Stationen</p> <p>In diesem Kapitel werden auch potenzielle neue SPNV-Stationen entlang bestimmter Korridore angesprochen. Entsprechende Gutachten seien in Auftrag gegeben. Ich bitte darum, neben dem oben benannten Haltepunkt „Landwehr“ (S17) auch den möglichen neuen Haltepunkt „Schmalzgrube“ auf Solinger Stadtgebiet (Kursbuchstrecke 458) perspektivisch mit zu berücksichtigen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Potenzielle neue Station/Haltepunkt SG-Landwehr und SG-Schmalzgrube aufnehmen</p> <p>Wunsch zum Haltepunkt „Solingen-Schmalzgrube“ ist dem VRR bekannt, kann aber aufgrund des zukünftigen Betriebsprogramms nicht umgesetzt werden.</p> <p>Der Halt SG-Landwehr wird im Rahmen der MBS des Ausbaus der S17 berücksichtigt.</p>
9	Stadt Solingen	Kapitel 4.3.4	<p>Umstellung auf alternative Antriebe</p> <p>Der Verkehr im Bergischen Städtedreieck wird auf der S7 (Wuppertal - Remscheid - Solingen) und dem RE47 (Düsseldorf Hbf - Remscheid-Lennep) mit Dieseltriebwagen durchgeführt. Auch mit dem Wissen um die schwierige finanzielle Ausgangslage und unklare Perspektiven diesbezüglich wünscht sich die Stadt Solingen ein klareres Bekenntnis zur Umstellung der Strecke auf BEMU-Fahrzeuge - bestenfalls mit konkretem Zeithorizont („Aufgrund der schweren Umsetzbarkeit einer Elektrifizierung der Müngstener Brücke wird ein Betrieb mit BEMU-Fahrzeugen angestrebt.“, S. 263).</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Die Finanzierungsgrundlage für die Einführung der BEMU-Fahrzeuge ist nicht gegeben. Der VRR strebt selbstverständlich den Einsatz der BEMU-Fahrzeuge an.</p> <p>Klareres Bekenntnis des VRR zur Umstellung der Strecke S7 / S47 auf BEMU-Fahrzeuge</p>
9	Stadt Solingen	Kapitel 5	<p>Bestandsanalyse und Weiterentwicklung des XBus-Netzes</p> <p>Bezüglich der Rollenverteilung und des Finanzierungsmechanismus' im XBus-Konzept möchte ich anmerken, dass es in der Praxis zu Verwerfungen bei der Finanzierungsfrage kommt, die die Umsetzung einer Linie gefährden. Dies ist bspw. der Fall, wenn weite Strecken einer Linie in unterschiedlichen Städten verlaufen und die Haltestellen „unproportional“ verteilt sind.</p> <p>Nicht konkret im VRR-NVP benannt ist die Einrichtung der XBus-Linie Solingen-Mitte – Burscheid – Odenthal - Bergisch Gladbach. Diese ist sowohl im Solinger Nahverkehrsplan (Fortschreibung 2022/2023) als auch im integrierten Regionalen Mobilitätskonzept für den Kooperationsraum zwischen Rhein und Wupper (IRM 2021) enthalten. Zumindest eine Liste aller bislang absehbaren, potenziellen XBus-Linien sollte Eingang in den NVP finden (Anhang?).</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Die Aufteilung der Kosten zwischen den Gebietskörperschaften ist bi- bzw. multilateral zwischen den betroffenen Gebietskörperschaften zu klären und liegt nicht in der Verantwortlichkeit des VRR.</p> <p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Federführend durch die Nachbarzweckverbände verantwortete regionale Schnellbuslinien werden im Kapitel 5.3.3 sowie in den thematischen Karten berücksichtigt.</p>

9	Stadt Solingen	Kapitel 3.7 Kapitel 4.6	<p>Baustellen (Schienenersatz- und Busnotverkehr) und Baustellenmanagement und Schienenersatzverkehr im VRR</p> <p>Einheitliche Standards für das elementar wichtige, gut organisierte Baustellenmanagement mit funktionierendem SEV unterstützt die Stadt Solingen. Bei der Optimierung der Kommunikationsmaßnahmen bzw. Fahrgastinformation ist auch darauf zu achten, dass in den eingesetzten Bussen im SEV die alternativen Strecken auch angesagt oder angezeigt werden können. Hier gibt es häufig technische Hürden. Die Stadt Solingen bittet den VRR, das Qualitätsniveau für Schienenersatzverkehre mit konkreteren Maßstäben zu hinterlegen und an geeigneter Stelle in den VRR-NVP aufzunehmen (z. B. Sitzplatzkapazitäten, Barrierefreiheit, Erreichbarkeit und Kontinuität der Haltestellen, Informationskanäle).</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>SEV und BNV müssen hohes Qualitätsniveau aufweisen (Mindeststandards hinsichtlich Sitzplatzkapazitäten, Barrierefreiheit, Erreichbarkeit und Kontinuität der Haltestellen, Informationskanäle etc.) und diese im VRR-Nahverkehrsplan 2025 verankert werden.</p> <p>Regelungen zum SEV werden grundsätzlich in den Verkehrsverträgen mit den EVU getroffen. Es werden hohe Qualitätsstandards festgelegt.</p>
9	Stadt Solingen	Kapitel 6.1.3	<p>Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR</p> <p>Wie eingangs erwähnt, wird das Thema in der Anhörung im Dezember 2024 oder Januar 2025 in den Details besprochen. Ich möchte jedoch darauf hinweisen, dass wir die Rolle des VRRs bzw. das Angebot einer Plattform zur Harmonisierung aller Planungen zwischen Kommunen, Aufgabenträgern und Planern vor Ort befürworten. Die ersten Ansätze einer verbesserten Kommunikation mit den benachbarten Zweckverband go.Rheinland sind wahrnehmbar. Wir würden es begrüßen, wenn die Abstimmungen verstärkt und ein regelmäßiger intensiver Informationsaustausch stattfindet. Auch in Richtung DB InfraGO AG sind die Bestrebungen einer schnelleren und vollständigen Information (Fahrplanänderungen, Baustellen) zu vertiefen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Positiver Hinweis zur Rolle des VRR bzw. zum Angebot des VRR (Plattform zur Harmonisierung aller Planungen zwischen Kommunen, Aufgabenträgern und Planern vor Ort).</p> <p>Bitte um die Initiierung eines regelmäßigen intensiven Informationsaustauschs!</p>
9	Stadt Solingen	allgemein	<p>Ich bitte um Prüfung der obigen Ausführungen und ggf. Übernahme in die Endfassung des VRR-Nahverkehrsplans 2025. Für Rückfragen steht Ihnen meine Mitarbeiterin Frau Kolb (s. o.) gerne zur Verfügung.</p> <p>Vielen Dank und mit freundlichen Grüßen</p> <p>In Vertretung</p> <p>NN</p> <p>Beigeordneter</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>
10	Stadt Wuppertal	allgemein	<p>Sehr geehrter Herr NN,</p> <p>sehr geehrte Damen und Herren,</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner lobender Einleitungstext)</p>

			<p>für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum VRR-Nahverkehrsplan 2025 im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 9 ÖPNVG NRW möchte ich mich bedanken.</p> <p>Mittels E-Mail haben Sie am 03.07.2024 den Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 zur Stellungnahme übersendet. Die Stellungnahme der Stadt Wuppertal erhalten Sie in diesem Schreiben. Die Stellungnahme wurde am 16.09.2024 durch den Rat der Stadt Wuppertal beschlossen.</p> <p>Die Stadt Wuppertal bedankt sich für die frühzeitige inhaltliche Einbindung im Aufstellungsprozess des VRR-Nahverkehrsplans 2025 im Rahmen des Arbeitskreises der Aufgabenträger im VRR sowie den informellen Vorgesprächen.</p>	
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 1.1.1	<p>Die eingangs genannten Werte zum ÖPNV- sowie ÖSPV-Leistungsangebot beziehen sich nicht auf den aktuellen Verbundetat (Kapitel 1.1.1, S. 14 ff.), so dass sich eine Aktualisierung anbietet. In diesem Kontext wird darum gebeten, die weiteren Werte mit Leistungsbezug im VRR-Nahverkehrsplan 2025 zu überprüfen.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Alle Grundlagen- und sonstige Daten werden für den finalen NVP aktualisiert. Grundlagendaten zu Demographie, Pendlerverflechtungen, Erwerbstätigkeit etc. werden – der verbundweiten Vergleichbarkeit wegen – auf den aktuellen Daten der IT.NRW basieren.</p>
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 1.2.1.3	<p>Die Ausführung, dass kommunale Nahverkehrspläne den VRR-Nahverkehrsplan ergänzen (Kapitel 1.2.1.3, S. 24), impliziert, dass der Nahverkehrsplan des VRR über den kommunalen Nahverkehrsplänen steht und damit keine abweichenden Regelungen möglich sind. Daher wird um eine mildere Formulierung gebeten, die die Aufgabenträgerschaft auf kommunaler Ebene verdeutlicht. Im späteren Verlauf wird auch dargelegt, dass der VRR-Nahverkehrsplan keine Rechtswirkung für die kreisfreien Städte als ÖPNV-Aufgabenträger hat (Kapitel 1.2.1.4, S. 30).</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Es wird eine abmildere Formulierung gewählt. ABER die grundsätzliche Rollenverteilung VRR/ÖPNV-AT bleibt textlich unangetastet.</p>
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 1.2.1.3.1 mit Bezug zu Kapitel 2.3.1	<p>Die Betonung der eindeutigen Zuständigkeiten der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger und in diesem Kontext die Zurückhaltung des VRR im Sinne einer unterstützenden Funktion wird begrüßt (Kapitel 1.2.1.3.1, S. 26, Kapitel 2.3.1, S. 148). Für eine Zusammenarbeit und entsprechende Abstimmungen, wie sie auch in der Vergangenheit bereits stattgefunden haben, steht die Stadt Wuppertal gerne zur Verfügung.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 1.2.2.3	<p>Im Kontext der Herausforderungen für den VRR (Kapitel 1.2.2.3, S. 40) wird darum gebeten, die finanzielle Herausforderung, die schon bei der Aufrechterhaltung des Bestandsangebots in den Kommunen besteht, mehr herauszuarbeiten. Zwar wird im Folgenden die Finanzierungslandschaft im</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Ergänzung im NVP:</p> <p>Bereits jetzt stellt die Aufrechterhaltung des vertraglich bestellten Nahverkehrsangebots für viele</p>

			SPNV und ÖSPV thematisiert, wobei aber die prekäre Lage, die im Regelfall keine Angebotsausweitungen zulässt, zu kurz kommt.	Städte und Kreise im VRR eine große finanzielle Herausforderung dar.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 1	Quelle vieler im VRR-Nahverkehrsplan 2025 genutzten Daten ist das Statistische Landesamt NRW (IT.NRW). Die Einwohnerdaten von IT.NRW und der Statistikstelle Wuppertal stimmen nicht überein. Während IT.NRW die Einwohnerzahlen auf Basis des Zensus fortschreibt, werden die Einwohnerdaten der Statistikstelle Wuppertal aus dem Melderegister generiert. Zudem weist IT.NRW nur Einwohner mit Hauptwohnsitz aus. Die Auswertungen der Statistikstelle Wuppertal berücksichtigt auch Einwohner, die mit Nebenwohnsitz gemeldet sind. Es wird daher darauf hingewiesen, dass im VRR-Nahverkehrsplan 2025 von IT.NRW genutzte Daten nicht automatisch mit den in der Stadt Wuppertal erfassten statistischen Werten übereinstimmen. Aufgrund der Vielzahl der Werte ist kein Einzelabgleich möglich und auf die Nennung der jeweiligen Bezüge zu IT.NRW im VRR-Nahverkehrsplan 2025 muss an dieser Stelle verzichtet werden.	Zustimmung seitens VRR! Alle Grundlagen- und sonstige Daten werden für den finalen NVP aktualisiert. Grundlagendaten zu Demographie, Pendlerverflechtungen, Erwerbstätigkeit etc. werden – der verbundweiten Vergleichbarkeit wegen – auf den aktuellen Daten der IT.NRW basieren. Der Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2024 wurde den VRR-Gremien im Sitzungsblock im Juni 2024 zum Beschluss vorgelegt. Der Gremienlauf startete am 5. Mai 2024, weshalb die aktuellen Daten der IT.NRW noch nicht vorlagen (Juni 2024). Für den finalen VRR-Nahverkehrsplan 2025 werden selbstverständlich insbesondere die aktuellen Daten der IT.NRW – basierend insbesondere auf den Ergebnissen des Zensus 2022 – verwendet.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 1.2.4.1.1	Bezüglich der Studierendenzahlen in der Stadt Wuppertal (Kapitel 1.2.4.1.1, S. 51) sind neben der Bergischen Universität Wuppertal auch weitere Hochschulen mit Standorten im Stadtgebiet zu berücksichtigen.	Zustimmung seitens VRR! Daten der Stadt Wuppertal werden übernommen.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 1.3.2.3	Die Modal-Split Werte (Kapitel 1.3.2.3, S. 95) stimmen nicht mit den Modal-Split Werten der Mobilitätsbefragung 2020 der Stadt Wuppertal überein. Sie schreiben auf S. 96, dass keine Daten mit einer verbundweit einheitlichen Erhebungsmethodik vorliegen, weshalb Sie die Datengrundlage im VRR-Nahverkehrsplan 2025 gewählt haben. Dennoch wird auf die Abweichung hingewiesen. Gegebenenfalls bietet es sich an, die Daten von Mobilität in Deutschland (MiD) zu nutzen.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Daten zum Modal-Split (jetzt aus der GUM) werden aus der MiD genommen. Ggf. wird das Kapitel gestrichen.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 1.3.3	Im Rahmen der ÖPNV-Erschließung (Kapitel 1.3.3, S. 97) bleibt unklar, ob mit Radien oder Isochronen gearbeitet wurde. Hier bietet sich an, das Vorgehen noch zu erläutern.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Daten zur ÖPNV-Erschließung (jetzt aus der GUM) werden aus der MiD genommen. Ggf. wird das Kapitel gestrichen.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 1.3.5.1	In Kapitel 1.3.5.1 (S. 106) wird auf die Finanzierungsprobleme im ÖPNV hingewiesen. Dies wird hinsichtlich der bestehenden Herausforderungen der Finanzierung des ÖPNV begrüßt. Insbesondere die starke finanzielle Belastung der ÖPNV-Aufgabenträger und die daraus resultierende Konkurrenz zwischen Ausgaben für den ÖPNV und übrigen Ausgaben wird durch die	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			Stadt Wuppertal unterstützt. Dies wurde auch im Rahmen der Bearbeitung des Nahverkehrsplans der Stadt Wuppertal mit Szenarien und dem anschließenden politischen Beschluss deutlich. Im Hinblick auf die ÖPNV-Finanzierung sind kurzfristige Lösungen notwendig, um das Bestandsangebot zu halten oder Angebotsausweitungen vorzunehmen. Eine Unterstützung des VRR diesbezüglich wird befürwortet.	
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 2.3.2	Auf die Herausforderungen der Finanzierung durch den kommunalen Haushalt im Kontext der Angebotsausweitung des ÖPNV sowie unterstützender Push-Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung zum ÖPNV wird ebenfalls hingewiesen (Kapitel 2.3.2, S. 151 f.). Auch hierfür gilt es langfristig Lösungen zu finden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 2.4.1 mit Bezug zu Kapitel 2.4.3.2	Des Weiteren wird in Bezug auf die Finanzierung bei Angebotsausweitung eine Abschätzung der Kosten vorgenommen (Kapitel 2.4.1, S. 153 f.), wobei auch erste Finanzierungsvorschläge z. B. eine Nutznießerfinanzierung benannt werden. Die Darstellung dieser Notwendigkeiten zur Finanzierung wird noch durch die Aufzählung infrastruktureller Engpässe im ÖSPV, die dem VRR gemeldet wurden, (Kapitel 2.4.3.2, S. 158) und einer damit verbundenen groben Kostenschätzung unterstützt. Die Stadt Wuppertal befürwortet eine Sensibilisierung gegenüber den Herausforderungen der Finanzierung des ÖPNV, obwohl dies nicht die Lösung dieser Herausforderung darstellt.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (Lösung der Finanzierungsprobleme kann nicht Aufgabe des VRR-NVP sein; Finanzierungsprobleme können im NVP als wichtige Herausforderung nur beschrieben und quantifiziert werden.)
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 1.5 mit Bezug zu Kapitel 6.1.4.3	Das Bestreben des VRR bis 2025 ein einheitliches, vernetztes On-Demand-System einzuführen, womit eine App zur Buchung und Zahlung ausreichend ist, wird begrüßt (Kapitel 1.5, S. 130, Kapitel 6.1.4.3, S. 324). Es ist allerdings davon auszugehen, dass hierfür weitere Finanzmittel notwendig sind, die im Hinblick auf die eben thematisierte Finanzierungsproblematik nicht ohne Weiteres zur Verfügung stehen. Die Stadt Wuppertal bittet dies zu beachten.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (siehe Hinweis im NVP zu Finanzierungsproblemen)
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 2.3.1	Im Kontext von Angebotsverbesserungen im ÖPNV durch Pull-Maßnahmen (Kapitel 2.3.1, S. 145) findet ein tabellarischer Vergleich der ÖSPV-Leistungen mit der PKW-Verfügbarkeit statt, wobei die Stadt Wuppertal überdurchschnittlich gut abschneidet. Eine Erläuterung, die verdeutlicht, dass es dennoch Entwicklungs- und Ausbaupotenziale im ÖPNV gibt, wäre wünschenswert. Auch der Nahverkehrsplan Wuppertal zeigt Potenziale über das Status-Quo-Angebot hinaus auf. Grundsätzlich sollten die Tabellen und Auswertungen des VRR-Nahverkehrsplans 2025 nicht Basis für Fördermöglichkeiten sein.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (An vielen Stellen im NVP wird darauf hingewiesen, dass für die Umsetzung der Verkehrswende im VRR ein enormer Leistungsaufwuchs im ÖPNV – ÖSPV und SPNV – notwendig ist.)

10	Stadt Wuppertal	Kapitel 3.2.1.5	Im Zuge des barrierefreien Haltestellenausbaus im SPNV (Kapitel 3.2.1.5, S. 172 ff.) ist auch ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen im SPNV in Wuppertal wünschenswert. Dem Stationsbericht 2023 des VRR ist zu entnehmen, dass die Halte Wuppertal-Barmen, Wuppertal-Langerfeld, Wuppertal-Oberbarmen und Wuppertal-Steinbeck als Stationen mit sehr hohem Handlungsbedarf im Hinblick auf die Barrierefreiheit eingestuft werden. Die Stadt Wuppertal würde einen barrierefreien Ausbau dieser Stationen begrüßen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (Der VRR stellt Fördermittel nach § 12 ÖPNVG NRW zur Verfügung und unterstützt Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau über die Ingenieurgesellschaft o.ä.)
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 4.1.4	Eine Angebotsverbesserung durch den 15/30-Minuten Takt im Knoten Düsseldorf im SPNV (Kapitel 4.1.4, S. 225) ist hinsichtlich der daraus resultierenden Verbesserung für die Fahrgäste wünschenswert. Hinsichtlich eines möglichen Umsetzungszeitpunktes (Kapitel 4.1.4, S. 227) wird um frühestmögliche Einbindung gebeten, da es gilt, die Zusammenhänge zwischen SPNV und ÖSPV zu berücksichtigen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 4.1.5.2 und Kapitel 4.1.5.3.23	Neue Verbindungen im SPNV wie z. B. Linie RE 2 Bochum – Wuppertal im SPNV-Zielnetz 2040 mit der damit verbundenen Reisezeitverkürzung (Kapitel 4.1.5.2, S. 230) oder S 49 Duisburg – Ratingen West – Düsseldorf – Solingen – Remscheid – Wuppertal (Kapitel 4.1.5.3.23, S. 244) werden positiv bewertet.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 4.1.5.3.26	Bei ausreichender Kapazität der Schieneninfrastruktur ist es aus Sicht der Stadt Wuppertal wünschenswert, die S 11 von Dormagen bis Wuppertal Hbf. und nicht nur bis Wuppertal-Vohwinkel verkehren zu lassen. Auch ein Halt der Linie RE 7 in Wuppertal-Vohwinkel und Wuppertal-Barmen ist weiterhin gewollt (Kapitel 4.1.5.3.26, S. 246).	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Fachliche Prüfung seitens VRR: Verlängerung der Linie S 11 von Dormagen bis Wuppertal Hbf Zusätzliche Halte der Linie RE 7 in Wuppertal-Vohwinkel und Wuppertal-Barmen Die Infrastruktur lässt eine Führung der S11 bis Wuppertal Hbf nicht zu.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 4.2.1.5	Politisch wird in der Stadt Wuppertal immer wieder ein zusätzlicher Haltepunkt an der Badischen Straße auf der Strecke Wuppertal-Oberbarmen – Wuppertal-Ronsdorf gefordert. Es wird gebeten, dies im Rahmen potenzieller neuer Stationen (Kapitel 4.2.1.5, S. 250) aufzugreifen. Die Stadt Wuppertal hat den Haltepunkt Badische Straße im Rahmen der Beteiligung zum ÖPNV-Bedarfsplan ebenfalls gemeldet.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Wunsch der Stadt nach neuem Hp ist aufgrund des Betriebskonzeptes mit den beiden neuen Hp auf der S 7 (RS-Honsberg und SG-Meigen) nicht umsetzbar
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 4.3.4	Im Kontext der Umstellung auf alternative Antriebe (Kapitel 4.3.4, S. 263) wird laut VRR-Nahverkehrsplan 2025 eine Umstellung von Dieseltriebwagen auf batterieelektrische Fahrzeuge für die Linien S 7 und RE 47 angestrebt. Diesbezüglich wird um Sicherstellung einer hohen Betriebsstabilität auf den zurzeit häufig ausfallenden Linien gebeten.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

10	Stadt Wuppertal	Kapitel 4.6	Die Erhöhung der Mittel für die Baustellenkommunikation über die Erhöhung der SPNV-Pauschale durch das Land NRW (Kapitel 4.6, S. 268) wird begrüßt. Im Rahmen grundsätzlicher Planungen und dauerhafter Festlegungen für Haltestellen des Schienenersatz- sowie Busnotverkehrs bittet die Stadt Wuppertal um Abstimmung der Positionierung (Kapitel 4.6, S. 269 f.). Dies wird durch die Stadt Wuppertal insbesondere hinsichtlich des Hochleistungskorridors 2026, bei dem Wuppertal betroffen ist, als dringend notwendig angesehen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 5.1.2 mit Kapitel 5.1.4 und Kapitel 5.4	Die Stadt Wuppertal befürwortet das XBus-Konzept des VRR (Kapitel 5, S. 279). Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass die momentane Förderung von 0,50 € / Neukilometer (Kapitel 5.1.2, S. 280) als zu gering angesehen wird. Damit wird die Umsetzung und der Betrieb von XBus-Verkehren durch die finanziellen Aspekte erschwert. Dies wird durch die strengen Vorgaben bei den einzusetzenden Fahrzeugen (Kapitel 5.1.4, S. 283) sowie den Fahrzeitschemata (Kapitel 5.1.4, S. 282) verstärkt. Selbstverständlich ist nachvollziehbar, dass der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Vorgaben für einen einheitlichen XBus-Verkehr macht. Vor dem Hintergrund der Finanzierung werden die ÖPNV-Aufgabenträger allerdings vor eine große Herausforderung gestellt. Die Stadt Wuppertal hat im Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal die XBus-Linien X20, X54, X55 und X86 (Kapitel 5.3.2, S. 290) aufgegriffen. Die Linie X84 wurde im Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal im Rahmen einer Ausweitung der Linie SB 66 berücksichtigt. Es wird begrüßt, dass der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die Notwendigkeit einer dauerhaft sicheren Finanzierung von XBus-Verkehren sieht (Kapitel 5.4, S. 292).	Zustimmung seitens VRR! Der Text von Kapitel 5.3 wird hinsichtlich der Finanzierungsfrage ergänzt.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.1	Der Einsatz des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zur Herstellung optimaler Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV und der Wunsch auch innerhalb des ÖSPV lückenlose Umstiege zu ermöglichen, ist zu loben (Kapitel 6.1.1, S. 295). Hierauf wird auch in der Stadt Wuppertal ein großer Wert gelegt. Es ist aber hinzuzufügen, dass lokale Gegebenheiten an innerstädtischen ÖPNV-Verknüpfungsanlagen ebenfalls zu berücksichtigen sind. So sind neben den Gegebenheiten des SPNV auch lokale Belange des ÖSPV zu beachten. Der vorgeschlagene dichte Takt (Kapitel 6.1.1, S. 296) ist sicherlich wünschenswert, aber angesichts der bereits thematisierten fehlenden Finanzmittel zurzeit leider nicht umsetzbar. Im Hinblick auf innerstädtische Anschlussbeziehungen wird darüber hinaus darum gebeten, Änderungen in den Abfahrts- und Ankunftszeiten des SPNV möglichst gering zu halten. Selbstverständlich steht die Stadt Wuppertal gerne für die vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr angeführten Abstimmungsgespräche bei Änderungen im SPNV (Kapitel 6.1.1, S. 296) zur Verfügung.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.1	Der vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr angeführte gemeinsame Leitstellenbetrieb mehrerer Verkehrsunternehmen (Kapitel 6.1.1, S. 299) kann wegen ortsspezifischer Kenntnisse sowie betrieblicher Gegebenheiten leider nicht befürwortet werden.	Zustimmung seitens VRR! Der Absatz zu gemeinsamen Leitstellen sowie die zugehörige Fußnote wird entfernt. Stattdessen wird folgender Satz im VRR-NVP eingefügt: „Ebenso kann durch eine intensive Zusammenarbeit der Leitstellen benachbarter Verkehrsunternehmen und damit verbundene direkte Kommunikationswege die verkehrsunternehmensübergreifende Anschlussicherung erleichtert und verbessert werden.“
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.2.1	Die VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“ (Kapitel 6.1.2.1, S. 300) wird im Rahmen der einheitlichen Nummerierungsstandards begrüßt. An dieser Stelle möchte sich die Stadt Wuppertal nochmals für die konstruktiven Gespräche und pragmatischen Lösungsfindungen im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans der Stadt Wuppertal bedanken. Das langfristige Ziel, die bestehende Produktpalette weiter zu schmälern (Kapitel 6.1.2.1, S. 302), wird hingegen kritisch gesehen. Viele Produktkategorien haben sich im Laufe der Zeit für die Fahrgäste etabliert und genießen damit eine Akzeptanz. Zudem ist eine Zusammenlegung von Produktkategorien ggf. mit Änderungen der Standards verbunden, was alleine hinsichtlich der Finanzierbarkeit eine Herausforderung darstellt.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Der NVP formuliert das Ziel, zu prüfen, ob eine Straffung der Produktpalette sinnvoll möglich ist. Das Ergebnis der Prüfung ist offen.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.2.2	Das Ziel, im Rahmen der VRR-Haltestellenrichtlinie (Kapitel 6.1.2.2, S. 304) langfristig eine vollständige Einheitlichkeit auch im Design herzustellen, ist im Kontext der damit verbundenen Kosten zu hinterfragen. Ein Austausch sämtlicher ÖSPV-Haltestellenbeschilderung ist beispielsweise mit hohen Kosten verbunden, die für den Betrieb nicht zwingend notwendig sind. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob diese Kosten, sofern es sich um ein Vorhaben des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr handelt, auch vom Verkehrsverbund getragen werden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf VRR-Nahverkehrsplan ist Planungsinstrument (verbundweite Richtlinien zu Ausstattung und Qualität von Haltestellen), kein Finanzierungsinstrument! Das Ziel eines einheitlichen Designs ist langfristig ausgelegt, bedingt aber das Vorhandensein eines solchen. Ein verbundweites Design, soll in den nächsten Jahren als kurzfristiges Ziel entwickelt werden und bei notwendigen Austauschmaßnahmen eingesetzt werden.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.2.5	Eine Stellungnahme zur VRR-Richtlinie für Park and Ride (Kapitel 6.1.2.5, S. 308) ist wegen fehlender Angaben leider nicht möglich. Es wird um gesonderte Beteiligung gebeten.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.2.6	Bezüglich eines Qualitätsmanagementsystems (Kapitel 6.1.2.6, S. 309) möchte die Stadt Wuppertal aktualisieren, dass das Qualitätsmanagementsystem nun im beschlossenen Nahverkehrsplan verankert ist und sich in der Erstellung befindet. Das langfristige Ziel eines flächendeckenden Qualitätsmanagementsystems mit gemeinsamem Qualitätsbericht für den	Zustimmung seitens VRR! Die Tabelle wird für den finalen VRR-Nahverkehrsplan überarbeitet.

			ÖSPV laut VRR-Nahverkehrsplan 2025 (Kapitel 6.1.2.6, S. 310) wird allerdings wegen Aufwand und Kosten nicht begrüßt. Regelmäßige Austauschtreffen zum Thema Qualitätsmanagementsystem hält die Stadt Wuppertal für wünschenswert (Kapitel 6.1.2.6, S. 311).	Hinsichtlich eines gemeinsamen Qualitätsberichtes sagt der Text des VRR-Nahverkehrsplan lediglich aus, dass über einen solchen Bericht nachgedacht werden kann. An diesem Prüfauftrag wird festgehalten.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.3	Hinsichtlich der Eintragungen in die Tabelle zu interkommunalen Angebotslücken im ÖPNV (Kapitel 6.1.3, S. 314) steht die Stadt Wuppertal gerne für Gespräche zur Verfügung. Bezüglich einer inhaltlichen Synchronisierung der Nahverkehrspläne (Kapitel 6.1.3, S. 315) betont die Stadt Wuppertal, dass im Rahmen des Prozesses des Nahverkehrsplans der Stadt Wuppertal ein Austausch mit benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern gepflegt wurde. Eine zeitliche Synchronisierung der Nahverkehrspläne wird aufgrund der auch vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr genannten Gründe wie kommunenspezifische Betrauungszeiträume, aufwands- sowie kostenbezogene Aspekte (Kapitel 6.1.3, S. 318 f.) ebenfalls nicht befürwortet. Eine monetäre Förderung von interkommunalem öffentlichem Verkehr (Kapitel 6.1.3, S. 316, S. 321) wird begrüßt, sofern diese Freiheiten in der Gestaltung der Verkehre sowie beim Fahrzeugeinsatz beinhaltet.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Hinweis, dass eine inhaltliche Harmonisierung der Nahverkehrsplanung mit den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern stets erfolgt und eine zeitliche Synchronisierung der Nahverkehrspläne kritisch gesehen wird. Betonung, dass eine stärkere inhaltliche Harmonisierung der Nahverkehrsplanung (interkommunaler ÖSPV) gefördert werden muss und nicht in die betrieblichen Belange der Verkehrsunternehmen eingreifen darf.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.4.1	Hinsichtlich der Spät-, Nacht- und Wochenendverkehre (Kapitel 6.1.4.1, S. 321) wird um Berücksichtigung gebeten, dass diese im Regelfall entsprechend der jeweiligen Nahverkehrspläne durchgeführt werden und an die lokalen Unterscheide angepasst sind. Darüber hinaus wurden die fehlenden Finanzmittel für Angebotsausweitungen bereits auch vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erläutert.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Folgenden klärenden Satz in den NVP aufnehmen: Die Vorgaben zu Spät-, Nacht- und Wochenendverkehren werden im NVP allgemein formuliert – damit grundsätzlich kein Widerspruch zu den Inhalten der lokalen NVP (ÖDA) besteht.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.4.2	Die Etablierung eines einheitlichen Störungsmanagements (Kapitel 6.1.4.2, S. 323 f.) wird befürwortet. Gerne steht die Stadt Wuppertal für Gespräche diesbezüglich zur Verfügung.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.5	Auch die Stadt Wuppertal befasst sich zurzeit mit Möglichkeiten der Busbeschleunigung im Stadtgebiet Wuppertal. Hierfür wird ein entsprechendes Konzept entwickelt. Die Thematisierung entsprechender Maßnahmen im VRR-Nahverkehrsplan 2025 wird daher positiv gesehen (Kapitel 6.1.5, S. 326 ff.).	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.5.2	Den Ausbau von dynamischer Fahrgastinformation (Kapitel 6.1.5.2, S. 332) hat die Stadt Wuppertal ebenfalls im Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal verankert.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.5.3	Hinsichtlich des Bestrebens strengerer Vorgaben an Umsteigepunkte (Kapitel 6.1.5.3, S. 334) und damit verbundenen strengeren Förderkriterien bittet	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			die Stadt Wuppertal zu beachten, dass strengere Förderbedingungen ggf. auch dazu führen können, dass der barrierefreie Haltestellenausbau weiter verlangsamt wird, weil Kosten steigen und Prozesse komplizierter werden. Es wird daher nicht befürwortet, Förderungen des barrierefreien Haltestellenausbaus zu erschweren. Selbstverständlich werden die Umsteigemöglichkeiten bereits heute beim barrierefreien Haltestellenausbau berücksichtigt.	<p>Der barrierefreie Haltestellenausbau im VRR ist hinsichtlich Umsetzung (Frist) und Ausstattung der Haltestellen klar in Gesetzen (PBefG) geregelt. Das Ziel die Umsteigepunkte zu verbessern, resultiert aus den Vorgesprächen zur Erstellung des Nahverkehrsplans und stellt seitens VRR eine Verbesserung des Angebots dar. Das Ziel steht wie alle Ziele des Nahverkehrsplan unter Machbarkeits- und Finanzierungsvorbehalt.</p> <p>Das Langfristige Ziel wurde wie folgt geändert: Angesichts der beschriebenen Vorteile von Haltestellen mit guten Umsteigebeziehungen aufgrund von Barrierefreiheit, guten Sichtbeziehungen und kurzen, sicheren Fußwegen, sollte die Umsetzung bei Haltestellen- und Straßenumbaumaßnahmen geprüft und förderfähig gemacht werden. wird der VRR nur noch Haltestellen fördern, die diese Kriterien sinnvoll umsetzen.</p>
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.7.2	Eine Systemintegration von DeinRadschloss, die eine Nutzung von Radbohlen in ganz NRW ermöglicht, wird begrüßt (Kapitel 6.1.7.2, S. 346).	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.7.3	Die im VRR-Nahverkehrsplan 2025 geschilderte Park and Ride Strategie (Kapitel 6.1.7.3, S. 350) ist im Hinblick auf die dafür notwendigen Flächenbedarfe und damit verbundene Kosten, sowohl für die P+R-Infrastruktur, als auch für das damit verbundene ÖPNV-Angebot, sehr ambitioniert. Es wird darauf hingewiesen, dass hohe Anforderungen entsprechend strenger Förderprogramme (Kapitel 6.1.7.3, S. 351) den Ausbau von Park and Ride auch ausbremsen könnten. Die Auswirkungen von einer Bewirtschaftung an bestimmten Standorten (Kapitel 6.1.7.3, S. 353) auf die Nutzung bleibt zum momentanen Zeitpunkt unklar.	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Ausbau des P+R ist Aufgabe der Straßenbaulastträger und steht unter dem Machbarkeits- und Finanzierungsvorhalt.</p> <p>Folgender klärender Satz wird in den NVP aufgenommen: Die in einer zukünftigen VRR-Richtlinie zum P+R formulierten Ausstattungs- und Qualitätsanforderungen werden vorab mit den relevanten Akteuren (Straßenbaulastträger) konstruktiv diskutiert und in der Richtlinie so formuliert, dass sie den P+R Ausbau im VRR weder verlangsamen noch zu unverhältnismäßig hohen Kosten führen werden.</p>
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.8.1	Bezüglich des aktualisierten Stands zu Ticketentwertern (Kapitel 6.1.8.1, S. 358) bittet die Stadt Wuppertal um Mitteilung.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.8.1	Die Pläne des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zu verbundweit einheitlichen Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen (Kapitel 6.1.8.1, S.	Zustimmung seitens VRR!

			357 ff.) für eine Standardisierung bestimmter Ausstattungsmerkmale wird im Hinblick auf einen möglichen Eingriff in die Zuständigkeit der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgerschaft kritisch bewertet. Im VRR-Nahverkehrsplan 2025 wird vorgeschlagen, dass der VRR mit den Verkehrsunternehmen Absprachen durchführt, die dann durch die ÖPNV-Aufgabenträger in die jeweiligen Nahverkehrspläne aufzunehmen sind. Das momentane Vorgehen ohne einen Eingriff des VRR orientiert sich selbstverständlich bereits an aktuellen Standards. Im kommunalen Nahverkehrsplan legen die lokal zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen die Standards der einzusetzenden Fahrzeuge selbstständig fest.	In Kapitel 6.1.8.1 wurde der Text dahingehend angepasst, dass die Rolle der Aufgabenträger stärker in den Fokus rückt. Ziel soll eine Verständigung der Aufgabenträger auf einheitliche Standards sein, welche durch die Verkehrsunternehmen umzusetzen sind.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.8.4	Der Vorschlag zur Bündelung von Werkstattstandorten für Fahrzeuge im ÖSPV (Kapitel 6.1.8.4, S. 264) soll bitte hinsichtlich mehrerer Aspekte überdacht werden. Eine Verlagerung von Werkstätten führt auch zur Verlagerung von Personal. Darüber hinaus können sich längere Anfahrtswege beim Fahrzeugeinsatz ergeben. Diese Zeit steht dann nicht zur Fahrgastbeförderung zur Verfügung, obwohl wegen Personalmangels möglichst wenig Dienstzeit für Leerfahrten verwendet werden sollte. Hinsichtlich des Vorschlags bei Defekten den Einsatz eines alternativen Fahrzeugs zu beschleunigen, ist anzumerken, dass der Nutzen auch hierbei immer von der Länge des Anfahrtswegs abhängt.	Zustimmung seitens VRR! Der Text des Kapitels 6.1.8.4 wird dahingehend angepasst, dass Kooperationsmöglichkeiten bei der Instandhaltung im Allgemeinen geprüft werden sollten, da diese ggf. zu einer Effizienzsteigerung beitragen können.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.3.2	Im Rahmen der Digitalisierung sind im VRR-Nahverkehrsplan 2025 verschiedene Umstellungen im Vertrieb vorgesehen (Kapitel 6.3.2, S. 367 f.). Diesbezüglich wird um Berücksichtigung von Fahrgastgruppen gebeten, die durch digitale Vertriebsstrategien wie z. B. bargeldloser Vertrieb ausgeschlossen werden. ÖPNV sollte sich im Rahmen der Daseinsvorsorge an die Gesamtbevölkerung richten. Daher sind alle Bedürfnisse der Nutzenden bei der Digitalisierungsstrategie zu beachten und alternative Lösungen z. B. aufladbare Bezahlkarten mitzudenken.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Die Vertriebsstrategie des VRR wird vor ihrer Umsetzung gemeinsam mit den Akteuren (v. a. den VU) diskutiert und dort Hinweise aufgenommen. Relevant ist die Beschlussvorlage in den VRR-Gremien, zu der die Stadt Wuppertal Hinweise geben kann.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 8.1	Im Kapitel 8.1 zur Barrierefreiheit im ÖPNV ist eine Jahreszahl, zu der der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr einen barrierefreien Ausbau aller Haltestellen im VRR erreichen möchte, nicht eingetragen (S. 400). Es wird um Mitteilung dieser Jahreszahl gebeten.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Es wurden statt (verbindlicher) Jahreszahlen weichere Formulierung gewählt. Der VRR kann in seinen Rollen als SPNV-Aufgabenträger, ÖPNV-Koordinator oder Fördermittelgeber Maßnahmen zur vollständigen Barrierefreiheit (leider) nur bedingt um- und durchsetzen.
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 8 und 9	Abschließend wird noch um Mitteilung der fehlenden Textbausteine auf den Seiten 409 und 410 gebeten, um auch hierzu gegebenenfalls eine Stellungnahme abzugeben.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Diese Texte werden zurzeit erstellt und fließen in den finalen NVP ein.

10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.7.2 Kapitel 6.1.7.3 Kapitel 8.1.2	Die Stadt Wuppertal prüft die Zahlen zu B+R-Stellplätzen (Kapitel 6.1.7.2, S. 342), P+R-Stellplätzen (Kapitel 6.1.7.3, S. 347) und dem aktuellen Stand des barrierefreien Haltestellenausbaus (Kapitel 8.1.2, S. 403). Über notwendige Aktualisierungen wird der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr separat informiert.	Zustimmung seitens VRR! Später: Die vom TöB gelieferten Daten werden in den NVP aufgenommen.
10	Stadt Wuppertal	allgemein	Für Rückfragen zur Stellungnahme stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen In Vertretung Ohrndorf	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (Schlusstext)
10	Stadt Wuppertal	Kapitel 6.1.7.2 Kapitel 6.1.7.3 Kapitel 8.1.2	Sehr geehrte Damen und Herren, anbei erhalten Sie die aktuellen Werte der Stadt Wuppertal zu folgenden Themen: 6.1.7.2 Bike and Ride (B+R), S. 342 <ul style="list-style-type: none"> ▪ An Stationen des SPNV <ul style="list-style-type: none"> ○ Fahrradbügel: 108 ○ Fahrradboxen: 58 ○ Plätze in Kollektivanlagen: 81 ○ Plätze in Radstationen: 0 ▪ An Stationen des ÖSPV <ul style="list-style-type: none"> ○ Fahrradbügel: 84 ○ Fahrradboxen: 0 ○ Plätze in Kollektivanlagen: 0 ○ Plätze in Radstationen: 0 6.1.7.3 Park and Ride (P+R), S. 347 <ul style="list-style-type: none"> ▪ An Stationen des SPNV: 1163 ▪ An Stationen des ÖSPV: 104 8.1.2 barrierefreier Haltestellenausbau (S. 401) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schwebebahn: 40 barrierefrei ▪ Bus: 178 barrierefrei Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung. Sollten sich im Winter neue Werte ergeben, werden diese erneut übermittelt. Mit freundlichen Grüßen i. A. NN Sachbearbeiterin Ressort Straßen und Verkehr	Ergänzung der Stellungnahme (Mail vom 11.10.2024) Zustimmung seitens VRR! Die aktuellen Angaben zum B+R, P+R, QMS etc. werden übernommen.

			104.51 Gesamtverkehrsplanung, ÖPNV-Aufgabenträgerschaft Johannes-Rau-Platz 1 42275 Wuppertal	
11	Stadt Bottrop	allgemein	Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr NN, zu der von Ihnen mit E-Mail vom 03.07.2024 übersandten Version des VRR-Nahverkehrsplans (VRR-NVP 2025) nimmt die Stadt Bottrop im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens vorbehaltlich des noch ausstehenden Beschlusses in den politischen Gremien zu den nachstehenden Punkten wie folgt Stellung:	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)
11	Stadt Bottrop	Kapitel 3.2.2 Kapitel 4.2.4	Infrastruktur Netz bzw. Infrastrukturausbau für das SPNV-Zielnetz 2032/2040: Die Städte Bottrop und Essen sowie der Kreis Recklinghausen weisen in dem Zusammenhang nochmal auf den dringend erforderlichen kompletten zweigleisigen Ausbau des bislang eingleisigen Streckenabschnitts zwischen Bottrop Hbf. und Essen-Dellwig hin (siehe auch VRR Broschüre „Der Schiene gehört die Zukunft! Das Zielnetz 2040 des VRR für die Metropolregion Rhein.Ruhr“, Seite 54 Infrastrukturausbau).	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Hinweis, den dringend erforderlichen kompletten zweigleisigen Ausbau des bislang eingleisigen Streckenabschnitts Bottrop Hbf. - Essen-Dellwig in den finalen VRR-NVP aufzunehmen. Ausbau ist bei den geplanten Infrastrukturmaßnahmen des VRR berücksichtigt.
11	Stadt Bottrop	Kapitel 4.2.4	Infrastrukturausbau für das SPNV-Zielnetz 2032/2040: Im Rahmen des VRR-Zielnetzes 2040 (siehe o.g. Broschüre, ebenfalls Seite 54) soll mit den damit verbundenen Taktverdichtungen auf den Linie S9 und RE 14 (Takt 15 statt Takt 30) auch zwischen den Haltepunkten Gladbeck West und Bottrop Hbf. ein viergleisiger Ausbau erfolgen, um diese geplante erhöhte Zugdichte bewerkstelligen zu können. Ein weiterer Punkt im Rahmen des Zielnetzes 2040 ist die vom VRR geplante Reaktivierung der Emschertalbahn (S43b) (siehe o.g. Broschüre Seiten 19 und 44). Diese soll eine neue Direktverbindung im 30-Minuten-Takt zwischen dem nordwestlichen und dem östlichen Ruhrgebiet bzw. Dortmund schaffen. Der Streckenverlauf soll hierbei von OB-Sterkrade, OB-Osterfeld-Süd, BOT-Vonderort über einen möglichen neuen Haltepunkt „Bottrop-Süd“ nach Essen-Karnap und von dort weiter nach Gelsenkirchen ZOO führen. Dort trifft die S43b auf die Linie S43a (heutige Linie RB 43) von Dorsten kommend über Gladbeck zusammen und soll als Linie S43 im 15-Minuten-Takt nach Dortmund weitergeführt werden. An dieser Stelle ist insbesondere vor dem Hintergrund der in den nachstehenden drei Absätzen	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Aufnahme einer neuen S-Bahn-Haltestelle "Tetraeder" an der bestehenden Bahnstrecke zwischen Bottrop Hbf. und Bottrop Boy Bf. (bessere interkommunale Anbindung des neu geplanten (Gewerbe-)Gebietes „Freiheit Emscher“) in den finalen VRR-NVP. Möglichkeit zur Errichtung ist unabhängig von einer verkehrlichen Bewertung ggf. noch zu prüfen. Keine Aufnahme in den NVP Einrichtung einer neuen qualitativ hochwertigen ÖSPV-Verbindung zwischen Bottroper Süden und Essener Norden als interkommunale Anbindung des neu geplanten (Gewerbe-)Gebietes „Freiheit Emscher“: Planung, Ausgestaltung und Finanzierung

			<p>genannten Planungen im Rahmen des gemeinsam mit der Stadt Essen zu entwickelnden Freiheit-Emscher-Projektes zu konkretisieren sowie mit der Stadt Bottrop möglichst frühzeitig abzustimmen, an welcher Stelle genau ein neuer Haltepunkt „Bottrop-Süd“ geplant ist und wie dieser darüber hinaus in das zukünftig bestehende ÖSPV-Netz integriert werden kann. Dieser neue Haltepunkt würde einen im Rahmen des Freiheit-Emscher-Projektes bislang vorgesehenen zusätzlichen S-Bahn-Haltepunkt „Tetraeder“ (siehe Ausführungen im nachstehenden Absatz) ggf. obsolet machen.</p> <p>Die Stadt Bottrop wünscht darüber hinaus die Aufnahme der möglichen Einrichtung einer neuen S-Bahn-Haltestelle "Tetraeder" in den NVP VRR unter diesem Punkt. Diese neue S-Bahn-Haltestelle soll als (über-)regionale SPNV-Anbindung für die geplante qualitativ hochwertige ÖSPV-Verbindung zwischen dem Bottroper Süden und Essener Norden als interkommunale Anbindung des neu geplanten (Gewerbe-)Gebietes „Freiheit Emscher“ (neue Nutzung ehemaliger Bergbauflächen) inkl. des Neubaus einer Umweltrasse zwischen beiden Stadtgebieten dienen. Die Einrichtung der S-Bahn-Haltestelle ist geplant südlich des Tetraeders an der bestehenden Bahnstrecke zwischen Bottrop Hbf. und Bottrop Boy Bf. (derzeitige Bedienung durch die Linien S9 und RE 14) in Nähe der Eisenbahnbrücke an der Prosperstr. vorbehaltlich der weiteren Planungen zur möglichen Reaktivierung der Emschertalbahn (S43b) und des dazugehörigen Haltepunktes „Bottrop-Süd“ (siehe Ausführungen in vorherigem Absatz).</p> <p>Vor diesem Hintergrund sollte auch die Einrichtung einer neuen qualitativ hochwertigen interkommunalen ÖSPV-Verbindung im Rahmen des Projektes „Freiheit Emscher“, wie im vorangegangenen Absatz beschrieben, inkl. des Neubaus einer Umweltrasse Eingang in den VRR-NVP 2025 finden. Diese hochwertige ÖSPV-Verbindung soll unabhängig vom konkreten Verkehrsmittel (Strab, Bus) auf einer eigenen Spur eingerichtet werden. Darüber hinaus sollte dieses neue ÖSPV-System Anbindung an das (über-)regionale SPNV-Netz bekommen.</p> <p>Beide o.g. Punkte (Einrichtung einer neuen S-Bahn-Haltestelle „Tetraeder“ und Einrichtung einer neuen qualitativ hochwertigen ÖSPV-Verbindung zwischen Bottroper Süden und Essener Norden als interkommunale Anbindung des neu geplanten (Gewerbe-)Gebietes „Freiheit Emscher“) wurden bereits im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes NRW in der entsprechenden Stellungnahme der Stadt Bottrop benannt.</p>	<p>des ÖSPV obliegt den ÖPNV-Aufgabenträgern (und ist damit nicht Inhalt des VRR-NVP)</p>
11	Stadt Bottrop	Kapitel 6.1.2.6	Handreichung Qualitätsmanagementsystem ÖSPV - Ausgangslage und allgemeiner Sachstand	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			<p>Die folgende Aussage aus der in 2022 aktualisierten VRR-Richtlinie „Handreichung für ein Qualitätsmanagementsystem“ (Seite 7) sollte an geeigneter Stelle im vorletzten bzw. letzten Absatz auf Seite 308 eingefügt werden: „Mit den Handreichungen zum Qualitätsmanagementsystem soll der Ansatz „verbundweite Konzeption mit Berücksichtigung lokaler Unterschiede“ gestärkt werden.“</p> <p>Hintergrund ist an dieser Stelle, dass eine Vereinheitlichung des Qualitätsmanagementsystems bzw. einheitliche Qualitätsstandards zwar wünschenswert sind, aber die lokalen Ausprägungen / Gegebenheiten aufgrund unterschiedlicher Voraussetzungen und Strukturen nach wie vor Berücksichtigung finden müssen.</p> <p>In Tabelle 000 (Umgang mit dem Qualitätsmanagementsystem ÖSPV in Vereinbarungen zwischen ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen) auf Seite 309 ist bei der Angabe für die Stadt Bottrop folgendes zu ändern:</p> <p>In Bottrop ist bereits in 2013 eine Qualitätsvereinbarung mit den hiesigen Verkehrsunternehmen Vestische Straßenbahnen GmbH, BVR Busverkehr Rheinland GmbH und EVAG (heute Ruhrbahn GmbH) geschlossen worden. Diese Qualitätsvereinbarung bzw. dieses Qualitätsmanagementsystem ist auch Gegenstand des aktuellen NVP der Stadt Bottrop. Vor diesem Hintergrund ist in der o.g. Tabelle auf Seite 309 in der Spalte ganz rechts (...im lokalen Nahverkehrsplan oder in einer anderen Vereinbarung mit dem lokalen Verkehrsunternehmen integriert (Betrachtung).) ein „ja“ einzusetzen.</p> <p>Die entsprechende Befragung der AT und VU seitens des VRR zum aktuellen Umsetzungsstand des Qualitätsmanagement-Systems fand bereits in 2021 statt. Auf Wunsch des VRR wurde seinerzeit eine zwischen AT und VU abgestimmte Rückantwort im April 2021 an den VRR versandt.</p>	<p>Der ÖPNV-Aufgabenträger selbst kann bei der Festlegung von Qualitätsstandards und/oder Zielwerten lokale Ausprägungen / Gegebenheiten aufgrund unterschiedlicher Voraussetzungen und Strukturen berücksichtigen. Die Passage im VRR-NVP lautet: „Die Festlegung von Zielwerten ist nicht Bestandteil der Empfehlungen und obliegt dem jeweiligen kommunalen Aufgabenträger.“</p> <p>Zustimmung seitens VRR! Die Tabelle wird für den finalen VRR-Nahverkehrsplan überarbeitet.</p>
11	Stadt Bottrop	Kapitel 6.1.3	<p>Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR (Seite 312ff.)</p> <p>Unter dem Punkt „Relevante Akteure“ wird auf Seite 321 im dritten Absatz dargestellt, dass der VRR im Rahmen der Schließung von interkommunalen Angebotslücken bei Nichteinigung von betroffenen Aufgabenträgern die letztendliche Entscheidung gemäß § 14 der Satzung der VRR AÖR für sich in Anspruch nimmt. Da der VRR weder die Finanz- noch Planungshoheit der kommunalen Aufgabenträger innehat, ist dieser Satz bzw. diese Aussage ersatzlos zu streichen. Die Entscheidung über die Einrichtung und Ausgestaltung von ÖSPV-Angeboten obliegt ausschließlich den betroffenen AT.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Der VRR wird seine Rolle als Schlichter gemäß § 14 der Satzung der VRR AÖR äußerst zurückhaltend ausüben, um nicht in die Finanz- und Planungshoheit der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger einzugreifen – so wie in der Vergangenheit praktiziert.</p>

11	Stadt Bottrop	Kapitel 6.1.4.1	<p>Harmonisierung des Spät-, Nacht- und Wochenendverkehrs im ÖPNV (Seite 321ff.)</p> <p>Unter dem Punkt „Langfristiges Ziel (Strategie und Vision des VRR)“ auf Seite 322 soll der VRR darauf hinwirken, die Betriebszeiten von Spät-, Nacht- und Wochenendverkehren im Verbundgebiet zu vereinheitlichen. Da an dieser Stelle die Festlegung der jeweiligen Betriebszeiten in den lokalen NVP verankert ist und auf Basis lokaler Bevölkerungs-/Siedlungsstrukturen, Nachfragedaten, finanziellen Möglichkeiten sowie Art und Ausgestaltung von Bedarfsverkehren (On-Demand und/oder TaxiBus) definiert wird, sollte der Begriff „weitestgehend“ zumindest ohne Klammer verwendet werden. In den nachfolgenden Sätzen wird ja auch auf die Zuständigkeit der kommunalen AT verwiesen.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Die Klammer um den Begriff „weitestgehend“ wird entfernt.</p>
11	Stadt Bottrop	Kapitel 6.1.7.2	<p>Bike and Ride (B+R) (Seite 344):</p> <p>In Tabelle 000 (Summe B+R-Stellplätze im VRR) ist die Angabe für die Stadt Bottrop wie folgt zu aktualisieren:</p> <p>SPNV: 10 Fahrradbügel, 36 Fahrradboxen und 200 Plätze in Radstationen. ÖSPV: 102 Fahrradbügel, 62 Fahrradboxen und 300 Plätze in Radstationen ÖPNV: 108 Fahrradbügel, 72 Fahrradboxen und 300 Plätze in Radstationen</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Die Daten werden für den finalen VRR-NVP aktualisiert.</p>
11	Stadt Bottrop	allgemein	<p>Zu den übrigen Punkten des NVP bestehen keine weiteren Anmerkungen / Änderungswünsche.</p> <p>Gleichzeitig möchte ich mich für die Gelegenheit der Einbringung in den transparenten Fortschreibungsprozess des VRR-NVP 2025 bedanken.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>In Vertretung: NN Stadtkämmerer</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Abschlusstext)</p>
12	Stadt Gelsenkirchen	allgemein	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>sehr geehrter Herr NN,</p> <p>zu der von Ihnen mit E-Mail vom 03.07.2024 übersandten Version des VRR-Nahverkehrsplans (VRR-NVP 2025) nimmt die Stadt Gelsenkirchen im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens kapitel-bezogen wie folgt Stellung:</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Einleitungstext)</p>
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 1	Grundlagen und Rahmenbedingungen	Zustimmung seitens VRR!

			Hier bitte konkretisieren, dass die X-Busse in gemeinsamer Verantwortung (VRR und ÖPNV-Aufgabenträger) liegen.	
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 1.1.1	<p>Verbundraum</p> <p>Tabelle auf den Seiten 15-16: Vergleiche der Angebotsqualität rein auf km/Einwohner oder km/Fläche zu machen greift unserer Meinung nach zu kurz. Hier entsteht aufgrund der heterogenen Siedlungsstruktur der unterschiedlichen Teilräume im VRR ein falscher Eindruck. Die S-Bahnen mit innerstädtischen Funktionen sollten in den Vergleich mit aufgenommen werden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Zustimmung, sofern Daten hierzu vorliegen. Falls nicht, wird folgender Satz im NVP ergänzt: „Abschließend muss kritisch angemerkt werden, dass es sich nur um die Zug- und Buskilometer des ÖSPV handelt, da gebietspezifische Angaben zu den Zugkilometern im SPNV nicht vorliegen. Letztere könnten – insbesondere bei flächenmäßig großen Gebietskörperschaften mit einem dichten Haltestellennetz im SPNV – zu innerstädtischen Verflechtungen und damit zu einem höheren Wert von Zug-/Buskilometern im ÖPNV pro Kopf der Bevölkerung bzw. pro km² Gebietsfläche führen.“</p>
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 1.2.1.2	<p>VRR-Nahverkehrsplan 2025</p> <p>Im Nahverkehrsplan des VRR können sicherlich allgemeine und verbundweite Themen behandelt und Leitlinien für die Koordinierungsaufgaben erläutert werden. Die konkreten Planungen innerhalb der kommunalen Netze finden vor Ort statt und sind - auch bzgl. eines möglichen Leistungszuwachses im ÖPNV - den ÖPNV-Aufgabenträgern zugeordnet. Tiefgreifende Koordinierungsaufgaben im Bereich ÖPNV werden daher von uns abgelehnt.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Die Aufgaben des VRR werden detailliert in Kapitel 1.2.1.3 beschrieben und an zahlreichen Stellen betont, dass der VRR nicht in die Planungshoheit der ÖPNV-Aufgabenträger eingreift. An keiner Stelle im NVP reklamiert der VRR die Aufgabe der innerkommunalen ÖSPV-Planung für sich.</p>
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 1.2.1.3.1	<p>Gesetzliche Aufgaben des VRR gemäß ÖPNVG NRW</p> <p>Uns ist nicht bekannt, dass beschlossen worden ist, dass dem VRR seit dem Zeitpunkt des letzten VRR-Nahverkehrsplans 2017 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden kann. An dieser Stelle des Textes bitten wir daher um Erläuterung, in welchem Rahmen dies von welchen Gremien beschlossen worden ist.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Der VRR hat gemäß ÖPNVG NRW eine koordinierende Rolle im ÖPNV (siehe Kapitel 1.2.1.3) und wirkt auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hin. Dies schließt den interkommunalen ÖSPV, also Stadt- bzw. Kreisgrenzen überfahrende ÖSPV-Linien wie regionale Schnellbusverkehre, ein.</p>
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 1.2.4.3.1	<p>Pkw-Bestand und Pkw-Dichte im VRR</p> <p>Aus der Tabelle auf der Seite 70-71 geht nicht hervor, anhand welcher Kriterien die Städte und Kreise hier sortiert worden sind.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Nach Regierungsbezirken. Dann alphabetisch (so wie im NVP 2017 auch).</p>
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 1.3.5.4 Kapitel 2.4.3.2	<p>Engstellen in der ÖPNV-Infrastruktur bzw. Infrastrukturelle Engpässe im ÖSPV</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>

			Hierzu möchten wir darauf hinweisen, dass der ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Gelsenkirchen auf die entsprechenden Abfragen (2022/2023) hin dem VRR mitgeteilt hatte, dass im Stadtgebiet Gelsenkirchen aktuell keine bestehenden Defizite und Engstellen in der ÖPNV-Infrastruktur bestehen.	
	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 1.4.1	<p>Aktuelle Mobilitätstrends im VRR</p> <p>Unter Punkt (5) Veränderte Mobilitätsbiografien (Seite 117) sollte die deutliche Zunahme von Home-Office-Tätigkeiten seit der Pandemie 2020 insbesondere in den Bereichen öffentlicher und privatwirtschaftlicher Verwaltung sowie anderer Dienstleistungsberufe dargestellt werden.</p> <p>Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung müssen aus unserer Sicht und aus Sicht unserer kommunalen Verkehrsunternehmen neben direkten Kosteneinsparungen auch Auswirkungen auf das Gesamtsystem (Vertriebskosten im Gesamt-VRR) sowie die Steuerung des Vertriebsdienstleisters durch den VRR und die Wirkzusammenhänge mit dem VRR-Finanzierungssystem betrachtet werden.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Folgender Satz wird im NVP ergänzt: „Ferner ist eine deutliche Zunahme von Home-Office-Tätigkeiten seit der Pandemie 2020 insbesondere in den Bereichen öffentlicher und privatwirtschaftlicher Verwaltung sowie anderer Dienstleistungsberufe festzustellen.“</p>
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 1.5	<p>Herausforderungen für den VRR (Zwischenfazit) und Leitbild des VRR</p> <p>Im Rahmen des ersten Aufzählungspunkts auf Seite 129 („Für ein attraktives Angebot im ÖPNV ist wichtig, dass der VRR in der Lage ist, genügend Busse, Bahnen oder andere öffentliche Verkehrsmittel einzusetzen, um die Nachfrage zu bewältigen und einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten“) muss verdeutlicht werden, dass die beschriebenen Herausforderungen vor allem bzgl. des Fahrzeugeinsatzes im Busbereich hier nicht in Verantwortung des VRR liegen, sondern vor allem den Verkehrsunternehmen und den ÖPNV-Aufgabenträgern obliegen.</p> <p>In Bezug auf den letzten Absatz auf Seite 130 „Der VRR hat sich zum Ziel gesetzt, ein einheitliches vernetztes On-Demand-System bis Jahresende 2025 umgesetzt zu haben.“ sollte erläutert werden, welches On-Demand-Ziel hier gemeint ist – ein laufender Betrieb, ein gemeinschaftliches Konzept o.ä. Die vorherrschenden wirtschaftlichen Herausforderungen, denen die ÖPNV-Aufgabenträger und ihren kommunalen Verkehrsunternehmen derzeit ausgesetzt sind, lassen zudem keinen Spielraum für Investitionen im Bereich On-Demand Verkehre zu. Bisherige Erfahrungen zeigen, dass Angebote in dem Bereich in hohem Maße unrentabel sind. Eine Verankerung konkreter Maßnahmen im NVP des VRR im Bereich „On-Demand Verkehr“, welche die ÖPNV-Aufgabenträger und die kommunalen Verkehrsunternehmen in Verantwortung nehmen, ist daher abzulehnen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Der VRR hat gemäß ÖPNVG NRW eine koordinierende Rolle im ÖPNV (siehe Kapitel 1.2.1.3) und wirkt auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hin. Dies bedeutet, dass der VRR weder in die Planungshoheit der ÖPNV-Aufgabenträger noch die betrieblichen Angelegenheiten der Verkehrsunternehmen eingreift. Dies schließt selbstverständlich ein, dass der VRR nicht für den Fahrzeugeinsatz im Busbereich zuständig ist.</p> <p>Die Einführung eines On-Demand-Systems in einer Kommune liegt einzig in der Verantwortung des ÖPNV-Aufgabenträgers und/oder des kommunalen Verkehrsunternehmens. Der VRR wirkt auf ein <u>verbundweit einheitliches vernetztes On-Demand-System</u> hin und greift auch hier weder in die Planungshoheit der ÖPNV-Aufgabenträger noch die betrieblichen Angelegenheiten der Verkehrsunternehmen ein.</p>
	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 2.1.2	Mobilitätsrelevante Rahmenbedingungen und Herausforderungen	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			Bei der Entwicklung der Schieneninfrastruktur (Seite 137) wird der Bau neuer Gleisanlagen und neuer Strecken nicht angesprochen. Ist dieses Thema für den VRR ausgeschlossen?	Kapitel 4.1.2 widmet sich umfassend dem Thema Reaktivierung von Strecken im VRR
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 2.3.1	Angebotsverbesserungen im ÖPNV (Pull-Maßnahmen) Im ersten Absatz auf Seite 146 ist für uns nicht nachvollziehbar, inwieweit aus einer Gegenüberstellung von Zug- und Buskilometern pro Einwohner bzw. Fläche zur PKW-Verfügbarkeit herausgelesen werden kann, dass an bestimmten Stellen kein Verbesserungsbedarf besteht.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Die Tabelle zeigt in einem verbundweiten Vergleich die Möglichkeiten des ÖSPV-Leistungsangebots auf
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 3.1.1	Bestandsaufnahme In der Tabelle auf den Seiten 161 und 162 wird als Betreiber mehrerer SPNV-Linien noch die „NordWestBahn“ genannt. Die Unternehmen nennt sich jedoch bereits seit längerer Zeit „RheinRuhrBahn“.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 3.2.1.3	Umgesetzte Maßnahmen nach § 13 ÖPNVG NRW In der Tabelle auf den Seiten 169/170 bitte die übliche Schreibweise „MOF“ verwenden (und nicht „Mof“).	Zustimmung seitens VRR!
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 3.2.1.6	Das „38er Programm“ der DB Station&Service AG Die Station „Gelsenkirchen-Buer Süd“ wird aktuell umgebaut. Daher bitte die Jahreszahl „2024“ anstelle von „2025“ verwenden.	Zustimmung seitens VRR!
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 4.1.3	Rhein-Ruhr-Express Der Linienverlauf der RRX7 nach Münster ist in der Abbildung auf Seite 223 falsch eingezeichnet, weil diese Linie über die Haard-Achse Essen - Gelsenkirchen - Recklinghausen - Münster führen soll (siehe Kapitel 4.1.5.3.11).	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 4.1.5.3.8 Kapitel 4.2.1.5	Ausbau und Reaktivierung der Emschertalbahn Ergänzend zu dem Konzept schlagen wir zur Verbesserung der Anbindung der kommunalen ÖPNV-Verkehre einen weiteren Halt der Emschertalbahn im Bereich der Uferstraße in Gelsenkirchen (Vorschlag Stationsname: „Gelsenkirchen-Klimahafen“) vor. Wir bitten darum, diesen Haltepunkt auch unter Kapitel „4.2.1.5 Potenzielle neue Stationen“ zu prüfen.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Prüfen, ob neuer Halt der Emschertalbahn im Bereich der Uferstraße in Gelsenkirchen („Gelsenkirchen-Klimahafen“) aufgenommen werden soll. Die detaillierte Ausarbeitung von Haltestellen-Standorten und Linienverläufen wird im Rahmen der MBS abgestimmt und untersucht.
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 4.1.5.3.7	Anbindung nördliches Ruhrgebiet	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			Wir empfinden es als taktisch und in der Außendarstellung ziemlich unglücklich, im Text des Nahverkehrsplans des VRR 2025 die Formulierung „Zum einen gilt es, die Kriegsschäden zwischen Bottrop Hbf. und E-Dellwig Ost zu beseitigen und das zweite Gleis nach 80 Jahren wiedereinzurichten.“ zu wählen. Diese für die SPNV-Anbindung des nördlichen Ruhrgebietes (Linien S 9 und RE 14, und deren geplante Taktverdichtungen) so wichtigen Baumaßnahmen hätten bereits vor Jahrzehnten deutlich benannt, geplant und durchgeführt werden müssen. Wir begrüßen es, dass dieses Projekt nun umgesetzt wird.	Grundsätzliche Zustimmung, aber unglückliche Formulierung zur SPNV-Anbindung des nördlichen Ruhrgebietes.
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 4.7.5	Fahrzeug- und Stationsausstattung Die Fahrgastinformation an Stationen und Fahrzeugen des SPNV könnte auch zusätzlich Informationen des ÖPNV darstellen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kritischer Hinweis zu umfassenden Fahrgastinformation im ÖPNV. Für die Stationen siehe Kapitel 6.1.5.2 (Dynamische Fahrgastinformation in Echtzeit) Fahrzeuge des SPNV, geben auch heute vor allem an kleineren Stationen Informationen zu Anschlüssen im ÖSPV. An größeren Bahnhöfen wird hier meist aufgrund der vielen Umstiegsmöglichkeiten nur der SPNV angezeigt. S33: zu Stationen ist im NVP eingefügt, Fahrzeuganzeigedetails entsprechen nicht der Flughöhe des NVP in dem Kapitel Folgender Teilsatz wurde ergänzt. „ Der VRR achtet in diesem Zuge darauf, dass die Installation neuer Anlagen aus Fahrgastsicht nicht zu einer Verschlechterung des bisherigen Zustands führt und setzt sich für eine ortsabhängig sinnvolle Verknüpfung von Informationsanlagen des Eisenbahninfrastrukturbetreibers mit Fahrtinformationen des ÖSPV und kommunaler Anlagen in der Zuwegung am Verknüpfungspunkt ein.
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 5.1.2	Historie Hier fehlt im ersten Absatz ein Hinweis bzw. eine Erläuterung, warum gerade der VRR als größter Verbund in NRW nur einen so geringen Anteil von 1,25% (1,25 Mio. Euro jährlich von insgesamt 100 Mio. Euro Fördermitteln bis zum Jahr 2032) erhält.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Der Förderbetrag von 100 Mio. Euro bezieht sich auf die gesamte Projekt- und Förderlaufzeit von 13 Jahren. Somit erhält der VRR bei 1,25 Mio. Euro Förderbetrag 16,25 % des Gesamtbudgets.
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 6.1.1	Anschlussicherung im ÖPNV	Zustimmung seitens VRR!

			Ist die Aussage im Text auf Seite 296 „Hierzu ist es notwendig, ein Grundverständnis dahingehend zu entwickeln, dass die polyzentrische Metropolregion Rhein-Ruhr als Ganzes betrachtet wird“ rund 44 Jahre nach Gründung des VRR nicht sehr ernüchternd oder sogar bedenklich? Sie bezieht sich ja offensichtlich auf den kommunalen ÖPNV. Wenn das wirklich verbundweit der Fall ist, sollte dazu noch eine erklärende Aussage hinzugefügt werden. Wir verweisen hier zudem auf die dem VRR vorliegende Stellungnahme der BOGESTRA AG zu dem Kapitel 6.1.1, welche wir vollumfänglich unterstützen.	Der Satz wird wie folgt geändert: „Hierzu ist es notwendig, ein Grundverständnis dahingehend zu entwickeln, dass die polyzentrische Metropolregion Rhein-Ruhr hinsichtlich eines abgestimmten Leistungsangebots im ÖPNV als Ganzes betrachtet wird.“
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 6.1.2.1	VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“ Auf Seite 303 oben wird folgendes Ziel beschrieben: „Kurzfristig ist die Überführung sämtlicher bestehender Verkehrsangebote im VRR-Verbundgebiet in einen richtlinienkonformen Zustand anzustreben.“ In der beschlossenen o.g. Richtlinie ist dagegen festgehalten, dass kurz- und mittelfristig geprüft werden soll ob es Lösungen für eine Überführung in einen richtlinienkonformen Zustand gibt. Dieses Ziel weicht von dem hier im NVP-Entwurf genannten Ziel ab, die Formulierung sollte daher konform zur bestehenden VRR-Richtlinie („kurz- und mittelfristig“) angepasst werden.	Zustimmung seitens VRR! Der Satz "Kurzfristig ist die Überführung sämtlicher bestehender Verkehrsangebote im VRR-Verbundgebiet in einen richtlinienkonformen Zustand anzustreben." wird durch folgende Formulierung ersetzt: "Kurz- bis mittelfristig ist eine Überführung in einen richtlinienkonformen Zustand für alle Verkehrsangebote, für die eine verträgliche Lösung möglich ist, anzustreben."
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 6.1.2.2	VRR-Haltestellenrichtlinie (Haltestellen im ÖSPV) Die neue Haltestellenrichtlinie befindet sich aktuell noch im Aufstellungsverfahren und ist noch nicht abgestimmt. Die Ergebnisse der Arbeitskreise (VRR, KVIV und ÖPNV-Aufgabenträger) sollten daher noch abgewartet werden und danach in das Kapitel des Nahverkehrsplans einfließen.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Finale (also in den VRR-Gremien beschlossene) VRR-Haltestellenrichtlinie in den NVP einbringen. Auch die aktuell gültige Haltestellenrichtlinie (Stand 2019) behandelt die im Teil „Ausgangslage und aktueller Sachstand“ beschriebenen Elemente. Die unter Ziele beschriebenen Elemente fließen zum Teil in die Überarbeitung der Haltestellenrichtlinie mit ein. Auch wenn dies nicht vollständig übereinstimmt sind die im Nahverkehrsplan beschriebenen vor allem Langfristigen Ziele unabhängig von der aktuellen Überarbeitung zu sehen.
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 6.1.2.6	6.1.2.6 Handreichung Qualitätsmanagementsystem ÖSPV Bei den Qualitätsstandards und Qualitäten im ÖSPV liegt die Verantwortung auf der kommunalen Ebene und wird in den kommunalen Nahverkehrsplänen zwischen ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abgestimmt. So können lokale Besonderheiten und Anforderungen	Ablehnung seitens VRR! Die verbundweite Standardisierung bezieht sich auf das Qualitätsmanagementsystem und nicht die Qualitätsanforderungen bzw. -standards. Hinsichtlich eines gemeinsamen Qualitätsberichtes sagt der Text des VRR-Nahverkehrsplan lediglich

			<p>berücksichtigt werden. Eine verbundweite Standardisierung ist aufgrund dieser unterschiedlichen lokalen Anforderungen daher nicht sinnvoll.</p> <p>Auf Seite 31 wird vorgeschlagen, über einen gemeinsamen Qualitätsbericht für den gesamten VRR-Raum nachzudenken. Hier stellt sich uns die Frage nach dem Aufwand und Nutzen. Wer arbeitet mit den Detailwerten aus dem ganzen Verbundraum?</p> <p>Ein Bericht ohne eine Verbesserung der Analysemöglichkeit ist nicht zielführend. Ihn zu erstellen bedeutet einen hohen Verwaltungsaufwand, der dem Ziel schlanker Strukturen widerspricht. Wichtiger wäre aus unserer Sicht ein regelmäßiger Austausch auf Arbeitsebene, um über Best-Practice voneinander lernen zu können, so wie es beispielsweise in der Kooperation Metropole Ruhr (KMR) bereits praktiziert wird.</p>	<p>aus, dass über einen solchen Bericht nachgedacht werden kann. An diesem Prüfauftrag wird festgehalten.</p>
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 6.1.3	<p>Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR</p> <p>Eine generelle Anmerkung unsererseits zu diesem Kapitel: Das Thema der interkommunalen Angebotslücken wurde und wird seit dem Jahr 2021 im Rahmen des sog. „Mobilitätsimpuls 2023“ vom Regionalverband Ruhr (RVR) in Zusammenarbeit mit den ÖPNV-Aufgabenträgern bearbeitet. Ein entsprechender Verweis darauf in diesem Kapitel wäre deshalb sehr sinnvoll.</p> <p>Aus unserer Sicht würden deshalb auch Gespräche zwischen dem VRR und dem RVR über das Thema der Harmonisierung von Nahverkehrsplänen Sinn machen, damit bei diesem Thema nicht weiterhin Doppelstrukturen bestehen.</p> <p>Eine Analyse anhand des Potentials der interkommunalen Angebotslücken wäre wünschenswert, um diese besser bewerten (und in Kategorien einteilen) zu können. Angebotslücken entstehen vor allem da, wo die Finanzierung im ÖSPV nicht auskömmlich ist, um alle gewünschten Relationen optimal zu bedienen und wo die Ansprüche an Verbindungen zwischen kommunalen Aufgabenträgern unterschiedlich gesehen werden. Hier kann eine gute Datenbasis helfen. So wäre hier z. B. ein Verkehrsmodell sinnvoll.</p> <p>Im Text auf Seite 321 („Relevante Akteure) wird die Rolle des VRR vom Koordinator zum Schlichter erweitert, der die letztendliche Entscheidung gemäß § 14 der Satzung der VRR AÖR für sich reklamiert. Da der VRR aber weder die Finanz- noch Planungshoheit der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger innehat, sollten diese Aussagen - zumal Wiederholungen - zurückgenommen und auf die koordinierende Funktion des VRR beschränkt werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis, dass eine Behandlung des Themas der Interkommunalen Angebotslücken im ÖPNV nur bei gleichzeitiger Anwendung einer Potenzialanalyse sinnvoll ist.</p> <p>Folgender Satz wird im NVP ergänzt: „Der VRR verfolgt bei der Behandlung des Themas der interkommunalen Angebotslücken im ÖPNV und der Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR einen eher langfristigen Planungsansatz. Die Erfordernisse zur Umsetzung der Verkehrswende im VRR, also die Klimaneutralität im Verkehrssektor bis zum Jahr 2045 (siehe Kapitel 2) bedingen einen umfassenden Leistungsaufwuchs im ÖPNV – sowohl im SPNV als auch im ÖSPV –, der nur mit umfassenden und langfristigen Zielen zu erreichen sind. Für diesen Leistungsaufwuchs sind langfristig auch immense investive Maßnahmen in der ÖPNV-Infrastruktur notwendig, zu deren Finanzierung der VRR einen Beitrag leisten kann (Fördermanagement des VRR). Somit stellt der vom VRR verfolgte Ansatz bei der Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR eine sinnvolle Ergänzung des vom RVR verfolgten eher kurzfristigen Ansatzes im Rahmen des MobilitätsimpulsRUHR 2023 dar.“</p>

			Wir verweisen hier zudem auf die dem VRR vorliegende Stellungnahme der BOGESTRA AG zu dem Kapitel 6.1.3, welche wir vollumfänglich unterstützen.	Da VRR und RVR bei diesem Thema eng zusammenarbeiten, ist die Gefahr von Doppelarbeit und/oder gar Doppelstrukturen nicht gegeben. Anm.: Die Rolle /Aufgabe des VRR als Schlichter bei Unstimmigkeiten zwischen zwei ÖPNV-Aufgabenträgern über eine interkommunale ÖSPV-Linie ist in der Satzung der VRR AöR und im Verbundgrundvertrag festgeschrieben.
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 6.1.4	Verbundweite Harmonisierung interkommunaler Verkehrsangebote Schon seit dem Jahr 1999 werden mit den Unternehmen der damaligen „Kooperation Östliches Ruhrgebiet“ (KÖR) in den verschiedenen Bereichen Harmonisierungen bzw. abgestimmte Vorgehensweisen realisiert. Diese erfolgreichen Strategien werden im Rahmen der Ausweitung zur „Kooperation Metropole Ruhr“ (KMR) weitergeführt.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Informationen zur Kooperation Östliches Ruhrgebiet (KÖR) und Kooperation Metropole Ruhr (KMR)
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 6.1.7.6	Mikromobilität Die E-Tretroller Mitnahme bei BOGESTRA und vielen anderen VU ist derzeit verboten. Ein koordiniertes Vorgehen ist wünschenswert. Das wilde Parken von E-Tretrollern an Haltestellen muss durch Ausweisung entsprechender Flächen oder virtuell zwingend begrenzt werden können. Aus Fahrgastsicht ist v.a. die Integration in die Informationssysteme wichtig. Die Maßnahmen diesbezüglich sollten konkretisiert werden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Hinweis zu einem verbundweit koordinierten Vorgehen bei E-Tretrollern ist wünschenswert
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 6.1.8.1	Verbundweit einheitliche Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen Wir verweisen zu dem Kapitel auf die dem VRR vorliegenden Stellungnahmen unserer kommunalen Verkehrsunternehmen BOGESTRA AG und Vestische Straßenbahnen GmbH, welche wir vollumfänglich unterstützen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anmerkung: Zum Umgang mit den Stellungnahmen siehe Eintrag bei BOGESTRA und Vestische.
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 6.1.8.2	Ausstattung und Konfiguration als einheitliche Qualitätsstandards bei Straßenbahnfahrzeugen Unser kommunales Verkehrsunternehmen BOGESTRA AG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Bei Straßenbahnlinien sind verschiedene Längen üblich. Nach BO-Strab § 55 ist die Zuglänge auf 75m begrenzt, wird als Standardlänge 45m festgelegt und sind Doppeltraktion zunächst ausgeschlossen. Eine Änderung der Straßenbahnlänge führt zu Anpassungen u.a. bei den Haltestellen und der Zugsicherungsinfrastruktur, Kehranlagen usw. und ist daher strikt abzulehnen. Diesen Aussagen schließen wir uns als ÖPNV-Aufgabenträger an.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Klare Ablehnung von einheitlichen Qualitätsstandards bei Straßenbahnfahrzeugen (Beispiel Straßenbahnlänge). Text ergänzt.

12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 6.1.8.3	Gemeinsames Vorgehen bei alternativen Antrieben bei Bussen Tabelle – Seite 362 Das Verkehrsunternehmen Vestische Straßenbahnen GmbH fokussiert sich auf die Antriebstechnologie Wasserstoff. Daher ist in der Tabelle auf Seite 362 bei der Vestischen das „batterieelektrisch“ zu streichen.	Zustimmung seitens VRR! Bei der Vestischen Straßenbahn wird als Antriebstechnologie „batterieelektrisch“ gestrichen.
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 6.1.8.4	Gemeinschaftliche Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge im ÖSPV Wir verweisen zu dem Kapitel auf die dem VRR vorliegende Stellungnahme der BOGESTRA AG, welche wir vollumfänglich unterstützen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anmerkung: Zum Umgang mit der Stellungnahme siehe Eintrag bei BOGESTRA
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 6.3	Weiterentwicklung von Tarif und Vertrieb im VRR (Vereinfachung des Tarifs und der Ticketprodukte) Die Vestische sieht kontinuierliche Kommunikationsmaßnahmen zu „eezy“ als zwingend notwendig an, um die gewünschten Absatzziele erreichen zu können. Der BOGESTRA AG fehlen Aussagen dazu, welche Rolle der VRR hier einnimmt. Wir bitten daher um Erläuterungen dazu im Text.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Klares Plädoyer zu eezy. Rolle des VRR muss stärker beschrieben werden. Anm.: Das Kapitel zum Tarif wird angesichts aktueller Entwicklungen umfassend umformuliert.
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 8.1.1	Barrierefreiheit in den Fahrzeugen des ÖPNV Der Text in diesem Kapitel beschäftigt sich hier nicht mit dem gesamten ÖPNV, sondern nur mit dem SPNV. Daher sollte das Kapitel ergänzt oder anders benannt werden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Der bereits im NVP enthaltene Satz „Die Herstellung der Barrierefreiheit in den Fahrzeugen des ÖSPV, also bei Bussen, Stadt- und Straßenbahnen sowie der Schwebbahn obliegt den kreisfreien Städten und Kreisen als Aufgabenträger des ÖPNV und wird deshalb im VRR-Nahverkehrsplan 2025 nicht behandelt.“ Ist deutlich genug.
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 8.1.2	Bauliche Barrierefreiheit im ÖPNV (barrierefreier Haltestellenausbau) Bezüglich der „barrierefrei ausgebauten“ Bus- und Bahnsteige im VRR wäre aus unserer Sicht in diesem Kapitel eine kurze Definition sinnvoll, was der VRR unter einer barrierefrei ausgebauten ÖPNV-Haltestelle versteht.	Zustimmung seitens VRR! Die Tabelle wird um den Hinweis „Niveaugleicher Einstieg zwischen Haltestelle (Haltestellenplattform) und Fahrzeug (Verkehrsmittel im ÖSPV)“ ergänzt.
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 8.1.3	Optische und akustische Barrierefreiheit im ÖPNV (barrierefreie Fahrplanninformation) Bitte unter „Relevante Akteure“ auf Seite 405 den Landesbetrieb Straßen NRW als weiteren (Straßen-)Baulastträger ergänzen.	Zustimmung seitens VRR! Als relevanter Akteur wird der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (StraßenNRW) ergänzt
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 8.2	ÖPNV-Investitionsförderung zur Stärkung des ÖPNV Einheitliche Anforderungen, d. h. Standards bei ÖPNV-Investitionen (z.B. von Betriebssystemen) sind generell zu befürworten, müssen aber mit allen	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Inhalte von neuen oder Änderungen von bestehenden Richtlinien werden stets mit den

			Beteiligten im Vorfeld abgestimmt werden, um nicht hinterher zu einer Bürokratiehürde zu werden.	betroffenen Akteuren vorab diskutiert und festgelegt. Siehe jüngstes Beispiel: Vorgehen zu den Fahrplanwechseldaten.
12	Stadt Gelsenkirchen	Kapitel 8.3	<p>Unterstützung von Städten und Kreisen sowie Verkehrsunternehmen bei der Erbringung des ÖPNV-Leistungsangebots durch den VRR</p> <p>Wir verweisen zu dem Kapitel auf die dem VRR vorliegende, tlw. kritische Stellungnahme der BOGESTRA AG, welche wir vollumfänglich unterstützen.</p> <p>Hinweis BOGESTRA „Bezüglich des skizzierten Punktes 8.3 auf den Seiten 408 – 410 ist eine Unterstützungsleistung von Seiten des VRR für die BOGESTRA als Nahverkehrsunternehmen des ÖPNV nicht erforderlich und abzulehnen. Die entsprechenden aktuellen Textpassagen zur Behebung des Fachkräftemangels bei Werkstatt- und Fahrpersonal, bei Förderantragstellung sowie bei der operativen Umsetzung von Investitionsmaßnahmen sind vom VRR noch nicht näher beschrieben und sollen nachgereicht werden. Wie eine Unterstützung von Seiten des VRR aussehen könnte, erschließt sich nicht, da es verbandsseitig, also vom VDV, bereits entsprechende Kampagnen gibt.</p> <p>Bezüglich eines gemeinsamen Pools für das Sicherheitspersonal stellen sich etliche Fragestellungen insbesondere bei der Disposition sowie der grundsätzlichen Durchführung. Soll diese zentral über den VRR erfolgen? Was ist mit bestehenden Verträgen der Verkehrsunternehmen mit Sicherheitsunternehmen? Wie soll die Kostenverteilung des beauftragten Sicherheitsunternehmens durch alle VRR Verkehrsunternehmen erfolgen? Wer steuert den Dienstleister? Ob durch eine gemeinsame Ausschreibung und Beauftragung tatsächlich günstigere Preise erzielt werden können, muss geprüft werden, da die Anzahl der eingesetzten Personale sowie die tarifgebundene Bezahlung der Mitarbeitenden entsprechend der beauftragten Stunden auch linear steigt.“</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Hinweis, dass auch seitens VDV ähnliche Unterstützungsleistungen angeboten werden. Details zum Angebot und der Vorgehensweise des VRR nötig.</p> <p>Details zum Angebot und der Vorgehensweise des VRR hinsichtlich Pool für das Sicherheitspersonal gewünscht.</p>
12	Stadt Gelsenkirchen	allgemein	<p>Zu den übrigen Punkten des vorliegenden Entwurfs des VRR-Nahverkehrsplans 2025 sowie zu den mit separater E-Mail am 27.09.2024 übersendeten Thematischen Karten als Anlagen zum Nahverkehrsplan bestehen keine weiteren Anmerkungen / Änderungswünsche.</p> <p>Freundliche Grüße</p> <p>In Vertretung</p> <p>NN</p> <p>Stadtbourat</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Schlusssatz)</p>

13	Stadt Bochum	allgemein	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>in der Anlage übersende ich die Position der Aufgabenträgerin Stadt Bochum im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange zu Ihrem umfangreichen Entwurf, der seit Juli vorliegt.</p> <p>Zusätzlich erhalten Sie zu Ihrer Information die Beschlussvorlage für den nächsten AMI (Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur) am 06.11.24 in Bochum, der die Synopse als Anlage enthält.</p> <p>Sollte es im November Änderungswünsche und Anregungen aus dem politischen Raum geben, reiche ich diese umgehend nach.</p> <p>Der VRR erhält die Stellungnahme wunschgemäß parallel.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich gerne ab 28.10. wieder zur Verfügung.</p> <p>Freundliche Grüße</p> <p>NN</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)
13	Stadt Bochum	Kapitel 1	<p>X- Busse</p> <p>Diese Faktoren beeinflussen die Planungen des VRR...XBus-Linien</p> <p>Das Verfahren wurde formal auf den VRR übertragen. Kommunen, die bisher aufgrund eines guten Netzes kaum von X-Bussen profitieren, auch weil sie nur im geringen Maße ländlichen Raum versorgen, dürfen bei der Nutzung finanzieller Mittel, die ggf. in den nächsten 5 Jahren zur Verfügung stehen, nicht benachteiligt werden.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kritischer Hinweis, dass die Mittel für die XBus-Linien nicht zu Lasten der Mittel für den ÖSPV gehen. Die zusätzlichen Mittel für den XBus (Sonderförderung) kommen aus anderen Quellen (MUNV).
13	Stadt Bochum	Kapitel 1.1.3	<p>Drei-Ebenen Modell</p> <p>ok</p> <p>Bitte Modell visualisieren</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
13	Stadt Bochum	Kapitel 1.2.1.2	<p>„Auch mit dem VRR NVP 2025 wird weder in die Planungshoheit der ÖPNV Aufgabenträger noch die betrieblichen und finanziellen Belange der Verkehrsunternehmen eingegriffen.“</p> <p>Sehr wichtige Aussage, die konsequent im gesamten Entwurf eingehalten wird. Koordinierungsaufgaben bei konkreten Planungen in den kommunalen Netzen bleiben bei den Aufgabenträgern.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
13	Stadt Bochum	Kapitel 1.2.1.3.1	<p>„Vielmehr wird der VRR als Unterstützung für die Arbeit der kommunalen AT und VU verbundweit einheitliche Konzepte entwickeln. Rahmen schaffen“</p> <p>Aktive Unterstützung dringend gewünscht und bei Aufgabenträgern benötigt, Rolle des VRR als Möglichmacher stärken</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

13	Stadt Bochum	Kapitel 1.2.2.3	Herausforderungen für den VRR: „Angesichts der politischen Orientierung der aktuellen Landesregierung ...könnte sich...Positionierung des VRR als besonders fruchtbar erweisen...“ Bitte neutralere und langfristig gültige Formulierung wählen, pol. Mehrheiten wechseln	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Neutralere und langfristig gültige Formulierung für „politischen Orientierung der aktuellen Landesregierung“ wählen
13	Stadt Bochum	Kapitel 1.2.4.1.1	Studierendenzahlen großer Hochschulen. Große Universitäts- und Hochschulstädte im Verbundgebiet. Die Anzahl der Hochschulen ist nicht vollständig, bitte zu ergänzen. (Daten 07/2024 mitgeteilt). Bochum hat insg. neun Hochschulen, es fehlen u.a. die Hochschule Bochum, die Hochschule für Gesundheit, die Evangelische Hochschule	Zustimmung seitens VRR! Alle (Grundlagen-)Daten werden für den finalen VRR-NVP 2025 aktualisiert.
13	Stadt Bochum	Kapitel 1.2.4.2.3	Entwicklung des Anteils schwerbehinderter Menschen 2011 – 2021: „...reicht die Bandbreite von einem Rückgang von 2,0% (Bochum) bis zu einem Anstieg von 34 % (Rhein-Kreis Neuss). Eine solche Diskrepanz lässt sich nur sehr begrenzt durch eine reale Entwicklung, sondern nur durch unterschiedliche Änderungen in den Erhebungsmethoden o.ä. interpretieren. Dies könnte im Text angemerkt werden. Auch wenn für die Darstellung der größer werdenden Finanzierungslücke nur die Entwicklung der gemeldeten Zahlen von Bedeutung ist.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Absolute und prozentuale Änderungen sind tatsächlich bemerkenswert, aber die Berechnung basiert für beide Jahre 2011 und 2021 auf den Daten der IT.NRW.
13	Stadt Bochum	Kapitel 1.3.1.1	Tabelle Antriebsarten und Schadstoffklassen Bus Es sollte ausgewiesen werden, wie viele Busse Hybrid- oder Mildhybrid - Technik verwenden, sofern die Zahlen verfügbar sind. Ggf. sollten grundsätzliche Aussagen zur Einsparung von Diesel bei diesen Techniken ergänzt werden. Damit kann deutlich werden, dass es bei der hohen Zahl der Dieselsebusse unterschiedliche Techniken gibt und die Umweltbelastung auch bei Dieselsebussen verringert sein kann.	Ablehnung seitens VRR! Eine Differenzierung ist, auch vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Ausgestaltungsvarianten von Hybridantrieben, nicht sinnvoll möglich. Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgaben ist es zudem irrelevant, ob ein Fahrzeug als (Mild-)Hybrid ausgeführt ist, da es dennoch nicht als „sauber“ bzw. „emissionsfrei“ gilt.
13	Stadt Bochum	Kapitel 1.3.4.1	Sharingangebote, Abbildungen Bitte in finaler Version barrierefreiere Darstellung – diese ist sehr klein und enthält kaum unterscheidbare Grüntöne (besser: Seite 112/113)	Zustimmung seitens VRR!
13	Stadt Bochum	Kapitel 1.5	Herausforderungen/Zwischenfazit, Kundenbindung und Kundengewinnung als Gradmesser der Zufriedenheit, Nahverkehr aus einem Guss Gesamter Absatz schwer verständlich, da sehr viele Schlagworte verwendet werden, aber auch wesentliche Begriffe fehlen. (z.B. die Barrierefreiheit) Beim 2. Punkt müsste es statt „ein Gradmesser“ besser „eine Voraussetzung“ lauten.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Das 2. Leitbild des VRR lautet „Kundenbindung und Kundengewinnung als Gradmesser der Zufriedenheit“ und kann deshalb im VRR-NVP nicht geändert werden.

			<p>Gesamte Wegekette muss ausgestaltet und gefördert werden..</p> <p>Eine einheitliche App, die die Wegekette vor Antritt der Reise erkennen lässt, fehlt. Verknüpfung mit Mikromobilität</p>	
13	Stadt Bochum	Kapitel 1.5	<p>Attraktivität des ÖPNV „Aus Kundensicht wird die Attraktivität des ÖPNV nicht nur durch die angebotene Kapazität geprägt...“</p> <p>Zuständigkeit bei Verkehrsunternehmen und jeweiligen Aufgabenträgern vor VRR. Nicht alle Aussagen betreffen den ÖPNV.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
13	Stadt Bochum	Kapitel 1.5	<p>Genereller Lösungsansatz „Durch Standardisierungen und verbesserte Koordination sollen sowohl zeitliche als auch finanzielle Ressourcen eingespart werden.“</p> <p>Verbesserte Koordination ist gut, aber AT und VU müssen weiter selbstständig handlungsfähig bleiben. Standardisierungen nur iSv Angeboten, die Raum für individuelle Lösungen vor Ort ermöglichen; keine finanziellen Verpflichtungen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen durch Aussagen zu On-Demand Verkehren. Sondertöpfe für individuelle, experimentelle Pilotierung von Ideen vorhalten</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Der VRR greift weder in die Planungshoheit der ÖPNV-Aufgabenträger noch in die finanziellen Belange der Verkehrsunternehmen ein, was auch für die Standardisierung bei On-Demand Verkehren gilt.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 2.3.1	<p>Angebotsverbesserungen im ÖPNV (Pull-Maßnahmen) „Legt man das Autobahnnetz im VRR-Verbundraum, sowie....übereinander, erkennt man....“</p> <p>Warum Vergleich von Fernstraßen und kommunalen Netzen, aber nicht mit S-Bahnen, die für grenzüberschreitende Verbindungen geeignet sind?</p> <p>(fehlendes) Verkehrsmodell VRR</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Grundsätzlich richtig, aber in Kapitel 2.3.1 wird der ÖSPV behandelt.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 2.3.2	<p>Exkurs 3 (11) Umweltpuren</p> <p>Bitte den Punkt 11, „Umweltpuren“, weiter oben in der Übersicht ansiedeln, Thema ist sehr aktuell und wichtig.</p> <p>„Parkraumkontrolle“ fehlt, bitte ergänzen</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Reihenfolge ist keine Rangfolge! Trotzdem wurde der Punkt „Umweltpuren“ nach oben verschoben. Der Punkt „Parkraumkontrolle“ wurde ergänzt.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 3.1.2.9	<p>Umgesetzte Maßnahmen im Fahrplanjahr 2017 -2024</p> <p>Bochumer Maßnahmen: ZOB Bo-Hbf, Bo Ehrenfeld fehlen</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Beide Maßnahmen liegen im Bereich ÖSPV und sind damit nicht Gegenstand der in diesem Kapitel behandelten Maßnahmen im Bereich SPNV</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 3.2.3.2	<p>Personenbediente Verkaufsstellen</p> <p>Kooperation des SPNV-Vertriebs mit kommunalen Verkehrsunternehmen</p> <p>Eine Kooperation mit den Verkehrsunternehmen vor Ort ist sinnvoll, da das Personal dort im Gegensatz zum Verkaufspersonal privater Verkaufsstellen bereits tariflich geschult ist. Durch eine Kooperation können</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			<p>Doppelstrukturen vermieden werden. An fünf von sechs Standorten der KundenCenter von Transdev befinden sich ebenfalls KundenCenter der örtlichen Verkehrsunternehmen. Dies gilt ebenfalls für eine Vielzahl der Verkaufsstellen. Eine flächendeckendere Verteilung der Verkaufsstellen ist besonders vor dem Hintergrund der aktuellen Sortimentsreduzierung (nur noch Einzelfahrscheine und Fahrrad) im Bus geboten.</p> <p>Die BOGESTRA ist kooperationsbereit. (s. auch eigene Stellungnahme des VU)</p>	
13	Stadt Bochum	Kapitel 3.3.2	<p>Mindestausstattung Fahrzeug, Toilette</p> <p>Toiletten sind nicht immer verfügbar. Dies gilt erfahrungsgemäß nach längerer Fahrtstrecke auch für beide/alle Toiletten eines Zugteils. Dies ist ein k.o. Kriterium für viele Nutzer*innen und stellt eine große Nutzungsbarriere dar.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Ist im VRR-NVP als Ausstattungsanforderung enthalten: „Unabhängig von der Produktkategorie definiert der VRR daher folgende Mindestanforderungen an die Fahrzeuge im SPNV: [...], Vorhandensein von Toiletten, [...]“ Die Verfügbarkeit (Nutzbarkeit) der Toiletten liegt in der Verantwortung des jeweiligen EVU.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 3.3.3	<p>Entwicklung des Fahrzeugeinsatzes</p> <p>Mit dem Deutschlandticket steigt das Fahrgastaufkommen, Verzicht auf eine Kürzung der Züge am Wochenende</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: In diesem Kapitel wird die Entwicklung des Fahrzeugeinsatzes seit dem VRR-Nahverkehrsplan 2017 behandelt. Eine Kürzung der Züge am Wochenende (Reduzierung der Kapazität) ist nicht Gegenstand dieses Kapitels.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 3.4.1	<p>Qualitätscontrolling-System QUMA SPNV, Sicherheit im SPNV</p> <p>Vergleiche der VU erhöhen Qualität</p> <p>Inwiefern? Bitte erläutern. Es wird nur nach Wirtschaftlichkeit ausgeschrieben und gute Qualität kostet viel Geld</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Der VRR zeigt durch die Auswertungen (siehe Qualitätsbericht des VRR) auf Schwachstellen im System hin und regt die EVU dazu an, Optimierungen in diesen konkreten Bereichen auf den Weg zu bringen.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 4.1	<p>Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebotes, Beschlossene Maßnahmen zur Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebots</p> <p>Die Funktion der S-Bahnen und Stadtbahnen wandelt sich im VRR noch mehr in Richtung Zubringerverkehr zum schnellen RE-Verkehr</p> <p>Die S-Bahnen und vor allem die Stadtbahnen haben im Binnenverkehr der Großstädte eine hohe Bedeutung. Vor Einführung des Deutschlandtickets wurden rund 40% der Fahrten innerhalb der Preisstufe A und damit vornehmlich in einer innerstädtischen Relation zurückgelegt. Das Deutschlandticket wird von Fahrgästen zum Teil als Ersatz für die Zeitkarte mit</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis, eine Schienenverbindung auf dem Korridor Wuppertal – Sprockhövel – Hattingen – Bochum in den finalen VRR-NVP aufzunehmen.</p> <p>Strecke wurde bisher nicht berücksichtigt. Prioritär wird die Reaktivierung der Ruhrtalbahn behandelt und eine Direktverbindung durch Verlängerung der</p>

			<p>innerstädtischem Geltungsbereich genutzt. Daher sollten die S-Bahnen und vor allem die Stadtbahnen nicht als Zubringerverkehr zum schnellen RE-Verkehr bewertet werden. Dies ist nur ein Element der Fahrgastnachfrage.</p> <p>Mobilitätskonzept des EN-Kreises erwähnt Schienenverbindungen der Korridore WUP-Sprockhövel- Hattingen-Bochum. Wird das berücksichtigt und wie?</p> <p>BO-WUP sind beides Oberzentren, aber nicht per Schiene miteinander verbunden.</p>	<p>Linie RE41 von Bochum über Hagen nach Wuppertal (und weiter bis Köln) angestrebt.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 4.1.1.1	<p>Ausweitung der HVZ-Verkehre abends und am Wochenende</p> <p>Wie soll das umgesetzt werden?</p> <p>Bitte Querverbindungen verbessern, z.B. Achse DO – BO - E und WUP entlasten, Bochum (und BOGESTRA) bittet darum, rechtzeitig und fortlaufend in entsprechende Planungen einbezogen zu werden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis, die Querverbindungen zu verbessern, z. B. Achse Dortmund – Bochum – Essen – Wuppertal entlasten</p> <p>Eine Liste der geplanten Leistungsausweitungen ohne Infrastrukturausbau wird dem Nahverkehrsplan noch hinzugefügt.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 4.1.1.2	<p>24h-Betrieb, Schließung der Nachtlücke auch unter der Woche</p> <p>Bei einer Schließung der Nachtlücken im SPNV muss auch das Angebot des kommunalen Linienverkehrs überprüft werden, um die Fahrgäste vom Bahnhof weiterbefördern zu können. Das gilt insbesondere dort, wo schnelle RE-Linien mit wenigen Zwischenhalten angeboten werden, die in den Stadtteilzentren und Stadtrandlagen keine Erschließung bieten oder für Angebote in Stadtteile ohne SPNV-Anschluss. Eine Finanzierung der kommunalen Angebote ist derzeit nicht möglich. Bei sich konkretisierenden Planungen zu einem 24h-Betrieb ist eine frühzeitige Abstimmung mit den lokalen Aufgabenträgern sinnvoll und notwendig.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Die Planung und Finanzierung des ÖSPV-Angebots obliegt den ÖPNV-Aufgabenträgern mit Unterstützung durch die Verkehrsunternehmen bei der Angebotsplanung. Informationen über die Planungen des VRR für das SPNV-Angebot wird den ÖPNV-Aufgabenträgern regelmäßig kommuniziert.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 4.1.3	<p>Rhein-Ruhr-Express</p> <p>In Essen-Steele werden eine neue Verbindung und in Essen-Steele Ost sowie in Bochum-Langendreer jeweils eine Verbindungskurve gebaut.</p> <p>Zwei Halte in BO-WAT fehlen und sollten aufgenommen werden. Es handelt sich um eine wichtige Verbindung zwischen Essen und Bochum. Alle 4 Fahrten sollten auch in Wattenscheid Bf halten, nicht nur 2 und 2 fahren „durch“.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis zur Haltepolitik Wattenscheid Bf.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
13	Stadt Bochum	<p>Kapitel 4.1.5.3.10</p> <p>Kapitel 4.1.5.3.11</p>	<p>RRX-Magistrale und Nord-Süd-Verbindungen</p> <p>„Der Abschnitt Essen – Bochum – Hagen...“</p> <p>Bessere Anbindung der Haard Achse ins Ruhrgebiet....</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Redaktioneller Fehler: Bochum-Langendreer statt Bochum-Dahlhausen?</p> <p>Redaktioneller Fehler wurde korrigiert.</p>

			Bitte Bahnhöfe korrigieren: nicht Bochum -Dahlhausen sondern Bochum-Langendreer ist korrekt Bitte einen Halt des RE 41 in Bochum Riemke einplanen.	Bo-Riemke: Ergebnis der BPS ist, dass zwischen RE-Süd und BO Hbf kein weiterer Halt integrierbar ist. FRP wird dies vermutlich auch bestätigen.
13	Stadt Bochum	Kapitel 4.7	Fahrgastinformation Der VRR hat in den letzten Jahren... „Das Verkehrsunternehmen und die Stadt wirken im VRR darauf hin, dass es zukünftig wieder möglich ist, aus dem gemeinsamen EDV-System einen stadtweiten Liniennetzplan zu generieren, der die niederflurgerechten Haltestellen darstellt.“ Zitat aus: Konkretisierung und Teilfortschreibung Barrierefreiheit der Stadt Bochum, Kap. 3.4 Bitte prüfen, ob diese Formulierung als Ziel in die VRR Fortschreibung 2025 aufgenommen werden kann.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Generieren eines stadtweiten Liniennetzplans, der die niederflurgerechten Haltestellen darstellt aus einem gemeinsamen EDV-System? Nicht relevant für den VRR-NVP.
13	Stadt Bochum	Kapitel 4.7.4	Qualitätsmanagement Der VRR wird sich auch künftig dafür einsetzen... Was heißt „dafür einsetzen“ genau? (Fördern, Fordern oder Bezahlen?)	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Die Frage lässt sich im weiteren Text beantworten. Zitat aus dem VRR-NVP: „Zu diesem Zweck plant der VRR, gemeinsam mit den anderen SPNV-Aufgabenträgern aus NRW, ein zentrales Qualitätscontrolling für den Bereich Fahrgastinformation aufzubauen.“ und „Der VRR wirkt in seiner Rolle als Aufgabenträger aktiv an regionalen Dialogen sowie bundesweiten Brancheninitiativen zur Verbesserung der Reisendeninformationsqualität mit.“ Kein Änderungsbedarf
13	Stadt Bochum	Kapitel 5.2.2	Evaluierung von XBus-Linien Wann sind alle fehlenden Texte des Entwurfs lesbar? Bitte nachträgliche Texte dann so kenntlich machen, dass nicht alle 422 Seiten erneut gelesen werden müssen und bitte ausreichend Zeit für Rückmeldung einplanen. Genauere Definition von „Hinwirken“ an dieser Stelle? (s.o. Fördern? Fordern? Bezahlen?)	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Hinwirken bedeutet grundsätzlich und auch bei diesem Thema, dass der VRR im Rahmen seiner gesetzlichen und übertragenen Aufgaben (zu denen auch die Investitionsförderung in den ÖPNV und die Koordination von Aktivitäten im ÖPNV zählen) agiert.
13	Stadt Bochum	Kapitel 5.4	Langfristige Entwicklung XBus-Netz XBus-SPNV-Zielnetz 2035 (X20 und X21 mit BO Beteiligung) Wie finanziert?	Ablehnung seitens VRR! Das XBus-Netz ist langfristig als verbundweites, den SPNV ergänzendes regionales Schnellbusnetz ausgelegt. Dass Städte mit dichtem SPNV-Angebot hier nachrangig betrachtet werden, ergibt sich aus der Grundidee des Netzes. Gleichzeitig ist anzumerken,

			Wie werden gute Netze, die oft weniger Bedarfe an X-Bussen melden, nicht benachteiligt, wenn Mittel ausgeschüttet bzw. umgewidmet werden?	dass auch verschiedene XBus-Linien mit Beteiligung von Bochum in der Diskussion standen, bislang aber vor Ort nicht für die kurzfristige Umsetzung gewünscht wurden.
13	Stadt Bochum	Kapitel 6	Integrierte Verkehrsgestaltung Im ÖPNV Auf ein übergreifendes Marketing sehr wünschenswert, praktisches Beispiel: allen VU einheitliches Werbematerial z.B. für „Sicherheit und Respekt im gesamten VRR Raum“ anreichen, damit Thema nicht in jeder Stadt selber erdacht und aus der Pauschale zusätzlich finanziert wird. (s. Kampagne der BOGESTRA Ende 2024)	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.1	Anschlussicherung im ÖPNV Ausgangslage Aus wirtschaftlichen Gründen kann in einem solchen System.... Bitte ergänzen: „und auch aus verkehrstechnischen Gründen“, weil nicht alles machbar ist.	Zustimmung seitens VRR! Der Satz wird im finalen VRR-NVP um „und verkehrstechnischen“ ergänzt.
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.1	Anschlüsse Langfristiges Ziel: Sicherung der Anschlüsse vom SPNV zur letzten Fahrt oder Sicherung bei einer Taktzeit ab 60 Minuten sowie bei wichtigen Anschlüssen ab 30 Minuten. Dabei fungiert der ÖSPV stets als Zu- und/oder Abbringerverkehr zum/vom SPNV. Viele Linien berühren in großstädtischem Raum auch Verknüpfungspunkte mit der kommunalen Schiene. Hier muss geprüft und abgewogen werden, ob die Verknüpfungen mit der kommunalen Schiene wichtiger sind, wenn die Takte auf der kommunalen Schiene in der SVZ nicht mehr so dicht sind. Der Gedanke, dass eine Sichtbeziehung zwischen Zug und abbringendem Verkehrsmittel bestehen soll, ist nachvollziehbar. Allerdings ist dies in der Praxis kaum umsetzbar. Die Bahnstrecken liegen im städtischen Raum zur Vermeidung von Bahnübergängen in der Regel nicht niveaugleich zur Straße, es stehen Lärmschutzwände und Bahnhofsgebäude in der Sichtachse oder der Bahnhof ist durch seine vielen Gleise nicht zu überblicken.	Zustimmung seitens VRR! Der VRR-NVP beschreibt Leitlinien für die Anschlussicherung. Die konkrete Ausgestaltung obliegt den lokal Verantwortlichen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Dies wird im Text auch so dargestellt. Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.1	Zukünftig wird der VRR den kommunalen VU die für die Erstellung eines Fahrplans wichtigen Vorgaben aus den SPNV-Planungen mit ausreichenden Vorlaufzeiten zur Verfügung stellen ..der verlässliche Übergang zu den XBus-Linien von zentraler Bedeutung	kein Handlungs-/Klärungsbedarf kein Widerspruch zu den Inhalten des Kapitels 6.1.1

			<p>Sehr wünschenswert, aber auch realistisch? Wird Anschlussicherung von VRR finanziert? Warum infrastrukturelle Förderung als Verknüpfungspunkt erst bei 3 Linien? Bitte eigene Förderrichtlinien im Sinne der Attraktivierung überprüfen.</p>	
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.1	<p>Gemeinsame Leitstelle, Zuwendungsgeber §§ 12,13 Irritierende Aussagen zu Zusammenschluss von VU- was genau ist gemeint? Wer wirkt auf Umsetzung hin? Dringend komplexes und für Aufgabenträger sehr zeitaufwändiges Fördermittelverfahren entschlacken. Bei der beschriebenen Wertschätzung für eine qualitative Anschlussicherung wäre es gut, wenn die quantitative Einschränkung (erst ab 3 Linien) entfällt. sehr lange Fussnote ist irritierend - bitte konkretisieren, kürzen oder streichen</p>	<p>Zustimmung seitens VRR! Der Absatz zu gemeinsamen Leitstellen sowie die zugehörige Fußnote wird entfernt. Stattdessen wird folgender Satz im VRR-NVP eingefügt: „Ebenso kann durch eine intensive Zusammenarbeit der Leitstellen benachbarter Verkehrsunternehmen und damit verbundene direkte Kommunikationswege die verkehrsunternehmensübergreifende Anschlussicherung erleichtert und verbessert werden.“</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.2.1	<p>VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummersystem“, Benennung Taxibusse Bitte Formulierung richtlinienkonform anpassen</p>	<p>Zustimmung seitens VRR! Der Satz "Kurzfristig ist die Überführung sämtlicher bestehender Verkehrsangebote im VRR-Verbundgebiet in einen richtlinienkonformen Zustand anzustreben." wird durch folgende Formulierung ersetzt: "Kurz- bis mittelfristig ist eine Überführung in einen richtlinienkonformen Zustand für alle Verkehrsangebote, für die eine verträgliche Lösung möglich ist, anzustreben."</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.2.4	<p>Stadtbahn-Richtlinie Aktualisierung der Stadtbahnrichtlinie Eine Aktualisierung berührt auch die Haltestellenausstattung der kommunalen NVP der Aufgabenträger mit Stadtbahn. Die Stadtbahnrichtlinie setzt den Rahmen für weitere Ausbauten. Daher sollten die Kommunen nicht nur als Eigentümer, sondern auch als Aufgabenträger direkt einbezogen werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kommunen und ÖPNV-Aufgabenträger werden als Akteure ergänzt.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.2.6	<p>Qualitätsmanagement, Tabelle und Aussagen zu einem möglicherweise verbundweiten Qualitätsbericht In Bochum wird der Politik ein jährlicher Qualitätsbericht gem. den Vorgaben des NVP seit 2009 vorgelegt. Ein gemeinsamer Qualitätsbericht ist nicht sinnvoller, weil:</p>	<p>Ablehnung seitens VRR! Der Text des VRR-Nahverkehrsplans beschreibt das Ziel eines einheitlichen Qualitätsmanagementsystems.</p>

			<ul style="list-style-type: none"> das System modular aufgebaut ist und daher lokal unterschiedliche Kriterien erfasst werden die Zielwerte auf die örtliche Situation angepasst sind. <p>Bitte ISO 13816 ergänzen</p> <p>Die Werte der verschiedenen Verkehrsunternehmen sind im Gegensatz zum SPNV-Qualitätsbericht nicht vergleichbar, stehen aber in einem hypothetischen Bericht nebeneinander und suggerieren damit eine Vergleichbarkeit.</p> <p>Empfehlenswerter wäre es, als Ziel ein einheitliches Qualitätssystem zu formulieren und nicht gleiche Qualitäten zu fordern.</p>	<p>Hinsichtlich eines gemeinsamen Qualitätsberichtes sagt der Text des VRR-Nahverkehrsplan lediglich aus, dass über einen solchen Bericht nachgedacht werden kann. An diesem Prüfauftrag wird festgehalten.</p> <p>Ein Hinweis auf die DIN 13816 wird ergänzt.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.3	<p>Interkommunale Angebotslücken, Harmonisierung der NVP</p> <p>Interkommunale Angebotslücken wurden im Mobilitätsimpuls aufwändig erarbeitet, bitte darauf verweisen oder Bezug nehmen.</p> <p>Ziel: Verkehrsmodell, um langfristig gute Datenbasis zu haben</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Folgender Satz wird im finalen VRR-NVP ergänzt: „Der VRR verfolgt bei der Behandlung des Themas der interkommunalen Angebotslücken im ÖPNV und der Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR einen eher langfristigen Planungsansatz. Die Erfordernisse zur Umsetzung der Verkehrswende im VRR, also die Klimaneutralität im Verkehrssektor bis zum Jahr 2045 (siehe Kapitel 2) bedingen einen umfassenden Leistungsaufwuchs im ÖPNV – sowohl im SPNV als auch im ÖSPV –, der nur mit umfassenden und langfristigen Zielen zu erreichen sind. Für diesen Leistungsaufwuchs sind langfristig auch immense investive Maßnahmen in der ÖPNV-Infrastruktur notwendig, zu deren Finanzierung der VRR einen Beitrag leisten kann (Fördermanagement des VRR). Somit stellt der vom VRR verfolgte Ansatz bei der Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR eine sinnvolle Ergänzung des vom RVR verfolgten eher kurzfristigen Ansatzes im Rahmen des MobilitätsimpulsRUHR 2023 dar.“</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.3	<p>ÖPNV-Koordination, Interkommunale Angebotslücken - Tabellen sollen mit Maßnahmen der Aufgabenträger gefüllt werden. Inhaltliche Harmonisierung der NVP aller Aufgabenträger (AT)</p> <p>Linie Kray – Wattenscheid als Ersatz für den Haltepunkt Kray Süd</p> <p>Linie Bochum-Herne (Wendeanlage Hannibal u.a. Maßnahmen aus Mobilitätsimpuls)</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p>

			(s. auch Ziele des 11- Punkte Plans aus Mai 2020) Alle Daten liegen dem VRR aus der Begleitung des Prozesses zum Mobilitätsimpuls:RUHR vor.	
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.3 (Exkurs 8)	Gemeinsamer NVP Es ist explizit ein gemeinsamer NVP zwischen den Städten Bochum, Gelsenkirchen und Herne oder der Stadt Essen und der Stadt Mülheim als möglicherweise sinnvolles Projekt beschrieben, da es gemeinsame Verkehrsunternehmen gibt. Die Städte des Ruhrgebietes, insbesondere direkte Nachbarstädte, sind vielfältig untereinander vernetzt. Ein gemeinsamer Nahverkehrsplan nur wegen eines gemeinsamen Verkehrsunternehmens ist aber nicht zwingend sinnvoll. Bochum ist z.B. nicht nur mit Gelsenkirchen über die BOGESTRA verbunden, sondern auch mit Herne (HCR), Essen, dem EN Kreis oder Dortmund. Bei einem gemeinsamen Nahverkehrsplan wird die Beschlussfassung in den betroffenen Kommunen und vor allem den Kreisen erheblich komplexer, insbesondere, wenn aus einzelnen Gremien Änderungswünsche formuliert werden. Ein gemeinsamer Nahverkehrsplan kann insgesamt aufwändiger in der Erstellung werden, ohne dass ein Qualitätsgewinn in der Angleichung der Standards erreicht würde und ohne den gesamten Verflechtungsraum zu erfassen. Es ist Ziel des 11- Punkte Planes zur Stärkung des Nahverkehrs im Ruhrgebiet, die Region weiter und noch besser zu vernetzen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Die Idee eines gemeinsamen Nahverkehrsplans von Städten mit einem gemeinsamen Verkehrsunternehmen kann als (sinnvolle) Idee im Kontext der interkommunalen Angebotslücken diskutiert werden. Diese mögliche Vorgehensweise schließt – angesichts (über-)regionaler Verkehrsbeziehungen – weitere (über-)regionale Abstimmungen nicht aus.
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.3	ÖPNV-Koordination, Gemeinsamer Arbeitskreis zur Angebotskoordination Auf einen weiteren Arbeitskreis sollte zur Vereinfachung verzichtet werden. Auf regionaler Ebene gibt es die Gremien des VRR, zum Beispiel den Ausschuss für Verkehr und Planung. Auf lokaler Ebene haben sich einige Formate herausgebildet, die entweder von den AT oder den VU wahrgenommen werden	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Über Format, Inhalt, Zielsetzung etc. der weiteren praktischen Umsetzung dieses Themas wird noch zu diskutieren sein.
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.4.1	Harmonisierung Spät-/Nacht-/Wochenendverkehre Grundsätzlich ist der Ansatz zu begrüßen. Mit einer Angleichung der kommunalen Betriebszeiten sind jedoch erhebliche Anpassungen der Betriebsleistung verbunden, da die abbringenden Linien auch nach der Ankunft des letzten Zuges noch verkehren müssen. Dies kostet erhebliche Summen. Zur Klarstellung sollte bei einem Ziel „weitestgehende Angleichung des Beginns des Nacht-/Spätverkehrs“ offengelassen werden, ob das Angebot im Spätverkehr von Tages- oder Nachtnetz erfolgt.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Kritischer Hinweis, dass verbundweit gleiche Start- und Endzeiten für Spät-/Nacht-/Wochenendverkehre problematisch sind (hoher personeller und finanzieller Aufwand bei den ÖPNV-Aufgabenträgern) Sollte eher eine weitestgehende Angleichung der Zeiten für Spät-/Nacht-/Wochenendverkehre verbundweit formuliert werden?

			<p>Die Qualität der Anschlüsse hängt auch am Takt. Bei einem 60-Minuten-Takt vieler NE-Linien sind Anschlüsse nur bedingt herzustellen, „Zufallsanschlüsse“ treten selten auf.</p> <p>Eine verpflichtende Zielsetzung ist angesichts des hohen personellen und finanziellen Aufwandes bei den lokalen Aufgabenträgern unrealistisch.</p> <p>Verbundweit einheitliche Vorgaben von SVZ und HVZ werden problematisch gesehen und sind nicht sinnvoll, weil auch die finanziellen Auswirkungen vor Ort betrachtet werden müssen.</p> <p>Die Stadt Bochum bittet darum, rechtzeitig und fortlaufend in entsprechende Planungen einbezogen zu werden.</p>	<p>Die beschriebenen langfristigen Ziele solle im Dialog und finanziell Tragbar erreicht werden. „Hier muss im Dialog mit allen Beteiligten (siehe „Relevante Akteure“) nach einer langfristigen und finanziell tragfähigen Lösung gesucht werden.</p> <p>Im Dialog mit allen Beteiligten (siehe „Relevante Akteure“) nach einer langfristigen und finanziell tragfähigen Lösung gesucht werden.“ Das langfristige Ziel ist der Verkehrswende zuträglich und soll weiter bestehen bleiben.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.4.2	<p>Störfallmanagement, VRR-koordiniertes Krisenmanagement</p> <p>„Das Angebot während der verschiedenen Pandemiephasen richtete sich hauptsächlich nach den Vorgaben der lokalen Krisenstäbe und Ordnungsbehörden. Diese verfolgten eigene Herangehensweise in Abhängigkeit von den Inzidenzzahlen.“</p> <p>Auch bei künftigen Krisen richtet sich das Angebot nach den Vorgaben der lokalen Krisenstäbe oder das Angebot ist von der Dynamik der Situation bestimmt. Ein abgestimmtes Vorgehen ist im Sinne der Fahrgäste nachvollziehbar, aber kaum umzusetzen. Da die Kundenkommunikation durch die Internetseiten der Verkehrsunternehmen kurzfristig sichergestellt werden kann, kann unter 6.1.4.2 im Krisenfall eine kurzfristige Kommunikation aufgenommen werden. Für relevante Szenarien können dazu auch Vorabstimmungen durchgeführt werden oder direkt vom VRR in „ruhigeren“ Phasen zwischen den Krisen Notpläne entwickelt werden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis, dass einzig die Vorgaben der lokalen Krisenstäbe auch in Zukunft das (lokale) Störfallmanagement bestimmt. Vom VRR könnten in „ruhigeren“ Phasen (zwischen den Krisen) Notpläne für eine verbundweite Kundenkommunikation entwickelt werden.</p> <p>Text ergänzt</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.4.3	<p>Umsetzung eines VRR- und landesweit abgestimmten On-Demand-Systems, (Tiefen-)Integration in die Auskunftssysteme</p> <p>Die (Tiefen-)Integration in die Auskunftssysteme wird begrüßt. Dies sollte auch eine Buchungsmöglichkeit enthalten. Auch die Bereitstellung einer gemeinsamen Plattform ist sinnvoll.</p> <p>Die Abstimmung interkommunaler Angebote sollte durch die Aufgabenträger erfolgen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Die Buchungsmöglichkeit ist bereits im VRR-NVP enthalten: „...ist es das Ziel des VRR, den Kund*innen die Möglichkeit einer einfachen Planung, <u>Buchung und Bezahlung</u> ihrer On-Demand-Fahrten ohne das Erfordernis von Vorwissen, mehreren Apps oder verschiedenen Registrierungsprozessen anzubieten.“</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.5.1.1	<p>Vorrangschaltungen für den ÖPNV</p> <p>Trotz dieser technischen Möglichkeiten wird das Potenzial, das über die Einstellungen der LSA Vorrangschaltung ausgeschöpft werden könnte, oftmals nicht ausreichend zugunsten des ÖPNV genutzt. Das Thema ist</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Das wichtige Ziel der Umsetzung von Vorrangschaltungen, die Reisezeit zu minimieren, ist im VRR-NVP enthalten: „Der VRR verfolgt einerseits</p>

			<p>wichtig und wird so gut wie möglich vorangetrieben. Oftmals scheitert dies aber an der kommunalen Wirklichkeit.</p> <p>Ziel: „Reisezeit minimieren“ bitte deutlich benennen</p> <p>ÖPNV muss Vorrang vor dem MIV haben bzw. behalten (Modal Split im Sinne der Verkehrswende verbessern)</p>	<p>das Ziel, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, in dem u. a. die Pünktlichkeit und Reisegeschwindigkeit im ÖPNV erhöht werden.“</p> <p>Folgender Satz wird unter Langfristiges Ziel ergänzt: „ Ein Hebel kann hierbei insbesondere die Ausgestaltung der Fördermodalitäten für entsprechende Infrastruktur sein. Zukünftig soll ein stärkerer Fokus auf einer echten Beschleunigung des ÖPNV auf geförderter Infrastruktur liegen.“</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel	<p>Relevante Akteure im Verbundgebiet...</p> <p>Bitte Straßen NRW als Baulastträger aufnehmen und auf Einhaltung der Verpflichtungen hinwirken.</p> <p>Finanzierung des barrierefreien Haltstellenausbaus an Straßen von Straßen NRW problematisch bis unmöglich, Kosten werden dann z.B. aus der ÖPNV Pauschale getragen, die bei jedem AT begrenzt ist und dann für Ausbauten an eigenen Straßen fehlt.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau NRW wird an allen passenden Stellen als relevanter Akteur ergänzt.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.5.1.2	<p>Busspur</p> <p>Das Thema ist wichtig, scheitert allerdings oft an der kommunalen Wirklichkeit. Verstetigen von Umweltpuren (z.B. A 40 Sperrung in Bochum – Essener Straße bis November 2024) – derzeit als positives Beispiel</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel ?	<p>Langfristiges Ziel</p> <p>Vor Reiseantritt: Barrierefreie Wegekette in der App erfahren</p> <p>DFI langfristig durch gute App ergänzen (VRR/DB)</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.5.3	<p>Baulich geeignete Umsteigepunkte, Umsteigefreundlichkeit erhöhen</p> <p>Das Ziel wird grundsätzlich unterstützt. Allerdings ist die Positionierung der Haltestellen verschiedenen Zwängen unterworfen, die bei einer Anpassung der Umsteigesituation gelöst werden müssen. Die Haltestellenabstände sollen gleichmäßig sein, um lange Zugangswege, aber auch um Zeitverluste durch zu häufiges Halten zu vermeiden.</p> <p>Die Anpassung der Weiterleitungsrichtlinie um den Aspekt der guten Umsteigebeziehung wird kritisch gesehen, da dieser Aspekt stark auslegungsbedürftig ist und daher keine Berechenbarkeit bietet. Hinzu kommt, dass an vielen Örtlichkeiten im Stadtraum eine Verlegung der Haltestellen wegen der Belange anderer Verkehrsarten oder aus fahrdynamischen Gründen nicht möglich ist. Dann stellt sich die Frage, ob solche Haltestellen</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Das Langfristige Ziel wurde wie folgt geändert.</p> <p>Angesichts der beschriebenen Vorteile von Haltestellen mit guten Umsteigebeziehungen aufgrund von Barrierefreiheit, guten Sichtbeziehungen und kurzen, sicheren Fußwegen, sollte die Umsetzung bei Haltestellen- und Straßenumbaumaßnahmen geprüft und förderfähig gemacht werden. wird der VRR nur noch Haltestellen fördern, die diese Kriterien sinnvoll umsetzen.</p>

			<p>überhaupt noch gefördert werden können oder welcher Aufwand getrieben werden muss, um eine Nichtverlegung glaubhaft machen zu können.</p> <p>Da in Bochum z.B. noch ca. 40 % der Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden müssen, sollte keine Änderung erfolgen, die sich verzögernd auf den Ausbau auswirkt. Die Förderung nach § 12 ÖPNV deckt wegen der Deckelung der Kosten nur einen Teil der Ausbaurkosten. Ein aufwändiges Planungs- oder Prüfverfahren verteuert den Bau einer Haltestelle zusätzlich.</p> <p>Zudem ist die Schaffung attraktiver Umsteigesituationen das Eigeninteresse aller Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger und sollte konkreter formuliert werden.</p>	
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.7.1	<p>Mobilstationen ..sind wichtige Bausteine einer zukunftsfähigen und modernen Mobilität</p> <p>Eine kritische Neubewertung der aktuellen Förderrichtlinien wäre wünschenswert. Manche Punkte aus den Förderbedingungen (z. B. Voraussetzungen wie die Nennung im VRR Gutachten von 2021, überdachte Fahrradabstellanlagen ...) sollten überprüft werden.</p> <p>Für Kommunen und Kreise sind insbesondere die Kosten für den Betrieb, Unterhalt und Pflege schwer kalkulierbar.</p> <p>Erweiterung von Unterstützungsangeboten wäre hilfreich. Für eine durchgehende Wegekette ist ein leicht verständliches System notwendig. Die VRR App sollte mit gutem Beispiel vorangehen.</p>	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.7.2	<p>B+R-Anlagen, Tabelle</p> <p>Zu dem selbst angemerkten Bedarf, Daten in der zweiten Spalte ergänzen zu müssen hinausgehend:</p> <p>Sollte dies nicht für die weit überwiegende Mehrheit der Kommunen und Kreise möglich sein, kann die Tabelle hin zur Darstellung nur einer Summe vereinfacht werden.</p> <p>Warum ist die Angabe in der dritten Spalte in den Fällen, in denen Angaben in der zweiten Spalte stehen, nicht immer die Summe der beiden ersten Spalten (z. B. Fahrradbügel in Duisburg?)</p>	Zustimmung seitens VRR! Redaktioneller Fehler
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.7.3	<p>P+R-Anlagen, Tabelle</p> <p>S, Anmerkung zu Seite 343</p>	Zustimmung seitens VRR! Redaktioneller Fehler
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.7.3	<p>P+R-Anlagen, Berechnung Verhältnis P+R-Plätze in der Zielstadt</p> <p>Der Wert, dass für 20% der PKW-Einpendler ein P+R-Stellplatz zur Verfügung stehen soll, sollte hergeleitet werden.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Die Vorgabe, einen P+R-Stellplatz für 20 % aller Pendler zur Verfügung zu stellen, stellt ein

				wünschenswertes und langfristig anzustrebendes Ziel dar.
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.7.3	<p>P+R-Anlagen</p> <p>Maßnahme 5a: Reservierung von P+R-Stellplätzen durch „Premiumkunden*innen“</p> <p>Diese Möglichkeit hängt von der straßenrechtlichen und straßenverkehrsrechtlichen Situation vor Ort ab. Die sog. Privilegienfeindlichkeit der StVO sollte mitbedacht werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Die Möglichkeit der Reservierung von P+R-Stellplätze durch „Premiumkunden*innen“ stellt ein wünschenswertes und langfristig anzustrebendes Ziel dar. Die Umsetzung inklusive der Betrachtung möglicher Hindernisse erfolgt bei näherer Behandlung dieser Maßnahme.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.7.4	<p>Carsharing, Derr VRR wirkt darauf hin....eine stärkere Verknüpfung von Car-sharing mit dem ÖPNV Angeboten zu erreichen</p> <p>Förderung einer Anschubfinanzierung sinnvoll; Fristen von verschiedenen Förderprogrammen mit überlappenden Themen koordinieren.</p> <p>Übersicht aller Angebote wäre hilfreich</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Fördermöglichkeit vorhanden, kann über den ZNM-Förderfinder recherchiert werden.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.8.1	<p>Standardisierung von Linienbussen, Gleiche Sitzplatzaufteilung und andere Merkmale von engeren Vorgaben.</p> <p>Es stellt sich die Frage, welchen Mehrwert die Fahrgäste tatsächlich von einer Standardisierung haben. Die Fahrgäste orientieren sich beim Einstieg im Fahrzeug ohnehin, um einen freien Sitzplatz zu finden.</p> <p>Auch im Sinne der Barrierefreiheit scheinen die Vorteile marginal und fallen sehr weit hinter der grundsätzlichen Einstiegssituation oder Führung im Bus ab.</p> <p>Eine gleiche Sitzplatzaufteilung ist allein deshalb nicht möglich, da die Sitzplätze je nach Hersteller des Busses unterschiedlich angeordnet sind. Durch zu enge Richtlinien könnten Quasi-Monopole von für VU im VRR liefernde Anbieter von Bussen entstehen, was kostenmäßig perspektivisch ein Nachteil sein kann.</p> <p>Der Einsatzzweck der Busse ist darüber hinaus sehr unterschiedlich. Für Busse für den Stadtverkehr werden in der Regel anders gestaltet, als Busse im regionalen Verkehr, Überlandbusse oder X-Busse. Eine gleiche Sitzplatzaufteilung sollte nicht Ziel im NVP sein.</p>	<p>Ablehnung seitens VRR!</p> <p>Eine Vereinheitlichung der Sitzplatzanordnung hilft insbesondere solchen Fahrgästen, die auf spezielle Sitzplätze angewiesen sind. Dies wurde auch im Text des NVP so ausgeführt. Die Vereinheitlichung der Sitzplatzaufteilung stellt ein mögliches Handlungsfeld dar. Die Formulierung im NVP wurde zur Klarstellung dahingehend angepasst („Mögliche Handlungsfelder wurden oben dargestellt.“).</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.8.2	<p>Konfiguration der Straßenbahnen, Beschaffung längerer Straßenbahnen</p> <p>Unterschiedliche Längen sind bei Straßenbahnlinien üblich, eine Festlegung auf Länge X schließt dann ggf. Doppel- oder Dreifachtraktionen aus. Eine Änderung der Straßenbahnlänge führt zu Anpassungen u.a. bei den Haltestellen, der Zugsicherungsinfrastruktur, Kehranlagen etc.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis ist im Text berücksichtigt. Es wurde noch einmal präzisiert, dass betriebliche und rechtliche Regelungen und insbesondere bauliche Anpassung</p>

				an den diversen Infrastrukturen eine große Herausforderung darstellen
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.8.4	<p>Gemeinsame Beschaffung und Instandhaltung von Fahrzeugen, Gemeinsame Beschaffung von Fahrzeugen</p> <p>Die Straßenbahnen müssen hinsichtlich ihres Fahrzeugkonzeptes, ihrer Gestaltung usw. auf die Belange des einzusetzenden Netzes abgestimmt werden. Eine gemeinsame Beschaffung wäre ggf. nur im Einzelfall möglich. Die Verkehrsunternehmen sind stattdessen bemüht, eine betriebsinterne Kompatibilität von Fahrzeugen zu erreichen. Ein Regelungsfall für einen verbundweiten NVP ist das nicht.</p>	<p>Ablehnung seitens VRR!</p> <p>Die gemeinsame Beschaffung wird bereits praktiziert und sollte fortgeführt und – wo dies möglich ist – ausgeweitet werden. Dies wird im Kapitel 6.1.8.4 entsprechend begründet.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.1.8.4	<p>Gemeinsame Beschaffung und Instandhaltung von Fahrzeugen</p> <p>Betreiben gemeinsamer Werkstätten</p> <p>Die Werkstattkonzepte sind für die Aufgabenträger nur wenig relevant. Die Umsetzung passender Werkstattkonzepte ist eine originäre Aufgabe der Verkehrsunternehmen.</p> <p>Eine Werkstatt ist in der Regel mit einem Betriebshof verbunden. Eine gemeinsame Werkstatt bedeutet einen erheblichen Platzbedarf. Gleichzeitig muss die Fläche für einen gemeinsamen Betriebshof günstig in das Hauptstraßennetz eingebunden und die Lage muss so gewählt sein, dass die Aus- und Einrückwege für alle Verkehrsunternehmen nicht zu lang werden. Solche Flächen müssen erstmal zu erwerben und bauleitplanerisch umsetzbar sein.</p> <p>Dies schränkt die Auswahl sinnvoller Flächen erheblich ein, während zu lange Ein- und Ausrückwege die Wirtschaftlichkeit schnell senken.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Der Text des Kapitels 6.1.8.4 wird dahingehend angepasst, dass Kooperationsmöglichkeiten bei der Instandhaltung im Allgemeinen geprüft werden sollten, da diese ggf. zu einer Effizienzsteigerung beitragen können.</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 6.3.2	<p>Vertriebsstrategie</p> <p>Stärkung des digitalen Vertriebs</p> <p>Das Ziel einer Stärkung des digitalen Vertriebs ist verständlich. Allerdings muss im Sinne der Daseinsvorsorge ein Angebot für Kinder oder Personen mit geringer Bonität geschaffen werden, damit nicht (wie bei der Einführung des Deutschlandtickets) Bestellungen wegen mangelnder Bonität abgelehnt werden. Auch ein geringerer Preis digital vertriebener Tickets gegenüber dem klassischen Vertriebsweg sollte vor diesem Hintergrund vermieden werden.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Der finale VRR-NVP wird wie folgt ergänzt: „Bei der sukzessiven Umstellung auf den digitalen Vertrieb (bargeldloser Ticketerwerb) sollen die Belange von Fahrgästen mit geringer Bonität in besonderem Maße berücksichtigt werden.“ >> im NVP2025 ergänzt (siehe auch Stellungnahme 1 Stadt Düsseldorf Kap. 7)</p>
13	Stadt Bochum	Kapitel 7.3.5.1	<p>Fahrplanauskunft und Informationssysteme, Beauskunftung von üblicherweise auftretenden Verspätungen</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p>

			Ergänzend könnten bei langlaufenden SPNV-Linien Prognosen über die Fahrzeiten angegeben werden, die die konkrete Echtzeitinformationen mit Prognosen und Pufferzeiten verknüpfen, so wie es bei der DB teilweise beauskunftet wird.	Es ist nicht bekannt, dass diese Funktion in der VRR App geplant ist.
13	Stadt Bochum	Kapitel 8.1	<p>Barrierefreiheit im ÖPNV, Zielzeitpunkt, an dem alle SPNV- und ÖSPV-Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden.</p> <p>Die Benennung eines Zieljahres ist wünschenswert, aber angesichts der schwierigen Ausbausituation im städtischen Raum und insbesondere bei der Schiene, bei denen vielfach auch langwierige Genehmigungsverfahren erforderlich sind, unrealistisch. Bochum baut ca. 30 Steige im Jahr aus und liegt mit einer Ausbaquote von fast 60 % Ende 2024 vergleichsweise gut gegenüber 36 % im VRR Durchschnitt. Der Ausbau wird sich noch 10 bis 15 Jahre hinziehen, manche Steige bleiben unausbaubar. (s. aktuelle Bochumer Vorlage 20241840)</p>	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Kritischer Hinweis, dass es nicht möglich ist ein konkretes Zieljahr zu nennen, bis zu dem alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein werden (es wird zudem immer Ausnahmen geben).
13	Stadt Bochum	Kapitel 8.1.2	<p>Tabelle, Bauliche Barrierefreiheit im ÖPNV (barrierefreier Haltestellenausbau)</p> <p>Bitte Daten überprüfen und Tabelle auf Seite 402 ff so ergänzen, dass deutlich wird, dass hier der niveaugleiche Einstieg gemeint ist.</p>	Zustimmung seitens VRR! Alle (Grundlagen-)Daten werden für den finalen VRR-NVP geprüft und aktualisiert.
13	Stadt Bochum (Ergänzungen zur Stellungnahme)	allgemein	<p>Änderungsantrag</p> <p>zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Infrastruktur am 27. November 2024 Information zur Beteiligung Träger öffentlicher Belange des VRR Hier: Entwurf des VRR Nahverkehrsplans 2025 (TOP 1.2) Der Beschlussvorschlag wird ergänzt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur des Rates der Stadt Bochum bewertet den Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans umfassend positiv. Der Ausschuss hebt dabei vor allem hervor, dass die Zusammenarbeit des VRR mit den Verkehrsunternehmen weiter auf Augenhöhe geschehen muss. Vor Ort ist ein starker – auch über Stadtgrenzen verbindender – ÖPNV, verknüpft mit einem gut ausgebauten Regionalverkehr erforderlich. Der VRR-Entwurf gibt darauf wichtige Antworten. Die offene Frage der ungesicherten Finanzierung müssen Bund und Land beantworten. 2. Der Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur unterstützt ausdrücklich die detaillierte und sachgerechte Stellungnahme der Stadtverwaltung Bochum zum VRR-Entwurf. Der Ausschuss bittet den VRR, die Anregungen zu berücksichtigen. 3. Der Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur hat den VRR-Entwurf und die Stellungnahme in seinen Sitzungen am 6. November 2024 und am 27. 	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungssatz)

			November 2024 besprochen und beschließt folgende Ergänzungen und Hinweise:	
13	Stadt Bochum (Ergänzungen zur Stellungnahme)	Kapitel	Autonomes Fahren: Berücksichtigung der Potenziale im schienengebundenen Verkehr (zum Beispiel CampusLinie/ U35)	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Unklarer Hinweis.
13	Stadt Bochum (Ergänzungen zur Stellungnahme)	Kapitel	Taktverdichtung / Ausweitung der Betriebszeiten auf der Linie 316: Bochum Hauptbahnhof-> BO-Hamme -> BO-Hofstede -> HER-Wanne-Eickel Hauptbahnhof) erfordert Weiche in BO-Hofstede oder in Herne-Eikel Auf der Wenge	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Der VRR ist nicht Aufgabenträger für den ÖSPV (Straßenbahnlinie 316), sondern die Stadt Bochum, die dies in ihren NVP aufnehmen kann.
13	Stadt Bochum (Ergänzungen zur Stellungnahme)	Kapitel	Mobilitätsimpuls.Ruhr: enthält bereits gemeinsam mit dem VRR erarbeitete Hinweise auf interkommunale Angebotslücken und mögliche Vorhaben	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Der (langfristig und mit Fördermitteln ausgestattete) Ansatz des VRR ist vom Prinzip anders als der (kurzfristig und ohne Fördermittel ausgestattete) Ansatz des RVR (siehe oben). Deshalb unterscheiden sich die im Rahmen des MobilitätsimpulsRUHR genannten Maßnahmen zu der in der Abfrage des VRR genannten Maßnahmen.
13	Stadt Bochum (Ergänzungen zur Stellungnahme)	Kapitel	Barrierefreiheit: Bahnhöfe Bochum-Ehrenfeld und Bochum-West sind gar nicht barrierefrei. Deshalb sind sie in Vorhaben-Listen zu priorisieren. Nachrüstung fehlender taktile Leitelemente Bochum-Ehrenfeld, Bochum Langendreer, Bochum-Langendreer-West, Bochum-West und Bochum-Riemke umsetzen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Die barrierefreie Neu- bzw. Umbau von SPNV-Stationen liegt in der Verantwortung der DB InfraGO. Der VRR fungiert hier (nur) als Fördermittelgeber und wirkt im Rahmen seiner gesetzlichen Möglichkeiten auf einen zügigen barrierefreien Haltestellenausbau hin.
13	Stadt Bochum (Ergänzungen zur Stellungnahme)	Kapitel	Park+Ride-Stellplätze: wachsende Nachfrage zum Beispiel am Haltepunkt Ehrenfeld, vor allem aber am Bahnhof Höntrop (Fördervoraussetzungen für den Ausbau von P+R-Stellplätzen verbessern, Kennzeichen-Erkennung, nachfrageabhängige Bewirtschaftung mit Vorteilen für Ticket-Inhaber*innen, Parkpaletten etc.)	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Der Bau neuer bzw. der Ausbau bestehender P+R-Anlagen liegt ausschließlich in der Verantwortung der Straßenbaulastträger (hier: Stadt Bochum) und nicht des VRR.
13	Stadt Bochum (Ergänzungen zur Stellungnahme)	Kapitel	Toiletten: Alle neuen RE, RB und S-Bahn-Wagen sind mit barrierefreien Toiletten auszustatten, um Gleichstellung und Teilhabe sicherzustellen	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Ist im VRR-NVP als Ausstattungsanforderung enthalten: „Unabhängig von der Produktkategorie definiert der VRR daher folgende Mindestanforderungen an die Fahrzeuge im SPNV: [...], Vorhandensein von Toiletten, [...]“ Die Verfügbarkeit

				(Nutzbarkeit) der Toiletten liegt in der Verantwortung des jeweiligen EVU.
13	Stadt Bochum (Ergänzungen zur Stellungnahme)	Kapitel	Verspätungen: der Nahverkehrsplan lässt sehr gute Ansätze erkennen, wie die Pünktlichkeit in VRR-Zuständigkeit wieder verbessert werden kann, der Ausschuss appelliert deshalb an den VRR, zusammen mit den Verkehrsunternehmen diesen Weg fortzusetzen, nach Möglichkeit zu beschleunigen und der Pünktlichkeit in diesem Sinne eine hohe Priorität einzuräumen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Die Pünktlichkeit des ÖPNV besitzt hohe Priorität für den VRR (wie auch die regelmäßigen Kundenzufriedenheitsmessungen zeigen).
13	Stadt Bochum (Ergänzungen zur Stellungnahme)	allgemein	Begründung Die Begründung erfolgt mündlich. NN	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
14	Stadt Dortmund	allgemein	Sehr geehrter Herr NN, die Stadt Dortmund bedankt sich für die Gelegenheit, zur aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stellung zu nehmen und begrüßt das Streben des VRR durch verbesserte Angebotsstrukturen einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätswende zu leisten. Anbei erhalten Sie die formelle Stellungnahme der Stadt Dortmund zur Nahverkehrsplanfortschreibung VRR 2025 innerhalb der von Ihnen gewährten Frist bis zum 11.10.2024 (Ihr Schreiben vom 03.07. 2024) unter Vorbehalt der politischen Beschlüsse. Über die Stellungnahme der Stadt Dortmund wird in der Ratssitzung am 14.11.2024 beraten (VO 36373-24). Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag NN	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)
14	Stadt Dortmund	Kapitel 1.1	Verbundraum des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr Dortmund weist das drittgrößte ÖSPV-Leistungsangebot im VRR auf. Auf den Einwohner gerechnet sind dies 33,8 Zug- und BusKm im ÖSPV p.a. (unterdurchschnittlicher Wert). Auf die Fläche bezogen entspricht dies 71.412 Zug- und BusKm im ÖSPV p.a. pro km2 (überdurchschnittlicher Wert).	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
14	Stadt Dortmund	Kapitel 1.2	Rahmenbedingungen für die Mobilität und ihr Einfluss auf die Mobilitätsentwicklung im VRR Es wird begrüßt, dass die klima- und umweltpolitischen Rahmenbedingungen und deren Bedeutung für den ÖPNV als grundlegende Handlungsziele behandelt werden. Die aufgezeigten Bevölkerungsangaben bedürfen einer Aktualisierung auf Grundlage des Zensus 2022 mit Stichtag 31.12.2022 (für Anfang 2025 angekündigt). Aufgrund der starken Verschiebungen in	Zustimmung seitens VRR! Lobender Hinweis zum ausführlichen Kapitel Grundlage und Rahmenbedingungen, aber Kritik am veralteten Datenstand.

			<p>einzelnen Kommunen ergeben sich ggf. auch Auswirkungen bei der gemeinsamen Verkehrsplanung. Die aufgezeigten Bevölkerungsentwicklungen fußen auf den bisher von IT.NRW veröffentlichten Prognosen. Deren Basis wiederum sind die bisherigen - aus 2011 fortgeschriebenen - Einwohnerzahlen. Hier ist eine Aktualisierung auf Basis der aktualisierten Einwohnerzahlen über den Zensus 2022 erforderlich. Eine aktuelle Prognose für Dortmund, aufgestellt nach drei Szenarien, fußend auf den Daten des örtlichen Melderegisters, ist hier veröffentlicht: https://statistikportal.dortmund.de/bevoelkerung/vorausberechnung2023/</p>	<p>Für den finalen VRR-NVP werden sämtliche (Grundlagen-)daten auf den jeweils aktuellen Stichtag aktualisiert.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 1.3	<p>Mobilität und Mobilitätsentwicklung (Verkehr und Verkehrsentwicklung) im VRR</p> <p>Intermodale Wegeketten bieten großes Potenzial den monomodalen Verkehr mit dem Auto zu reduzieren. Entsprechend ausgestattete Umstiegspunkte zwischen den Verkehrsträgern (B+R und P+R) tragen nicht nur dazu bei, den nur monomodalen Verkehr mit dem Auto zu reduzieren, sondern auch den Anteil der intermodalen Wegekette, der mit dem Auto zurückgelegt wird, zu verringern. Die Einrichtung sowie Attraktivierung dieser Umstiegspunkte an SPNV-Haltestellen sowie an weiteren sinnvollen Punkten im Verbundgebiet wird seitens der Stadt Dortmund gefordert. Autonomes Fahren ist eine Möglichkeit der Ergänzung des ÖPNV zu einem attraktiven Mobilitätsangebot. Es sind entsprechende verbundweite Rahmenbedingungen und Angebote notwendig und wünschenswert, damit die Existenz des ÖPNV nicht bedroht wird. Die Finanzierungsproblematik im ÖPNV sowie der Fachkräftemangel dürfen der Stärkung des kommunalen ÖSPV im Sinne der Klimaschutzziele nicht entgegenwirken. Hier gilt es umfassende Lösungen zu finden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis (verbundweite Rahmenbedingungen und Angebote [zum B+R und P+R] sind notwendig und wünschenswert, damit die Existenz des ÖPNV nicht bedroht wird)</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 1.4	<p>Aktuelle Mobilitätstrends und Szenarien zur mittel- bis langfristigen Entwicklung der Mobilität im VRR</p> <p>Es wurden zehn zentrale Mobilitätstrends erarbeitet, die die Grundlage für die Ableitung von Szenarien für mittel- bis langfristige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung im VRR darstellen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 1.5	<p>Herausforderungen für den VRR (Zwischenfazit) und Leitbild des VRR</p> <p>Der ÖPNV-Anteil muss bis zum Jahr 2030 von 8,8% auf 16,3% und SPNV-Anteil von 4,6% auf 8,6% steigen. Der VRR plant eine Effizienzoffensive. Standardisierung spielt dabei eine entscheidende Rolle. Bis Ende 2025 soll ein einheitliches vernetztes On-Demand-System umgesetzt sein sowie bis Anfang 2025 das Tarif- und Ticketsystem erheblich verschlankt und vereinfacht werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>

14	Stadt Dortmund	Kapitel 2.1	Rahmenbedingungen und Herausforderungen für den Verkehrssektor im VRR Längere Wege sind klimapolitisch relevanter als kürzere (Längere Wege werden derzeit zu einem großen Anteil mit dem MIV zurückgelegt).	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
14	Stadt Dortmund	Kapitel 2.2	Ziele für die Umsetzung der Verkehrswende im VRR Das Modal-Split-Ziel sowie Angebots- und Nachfragesteigerungsziele (Pull-Maßnahmen) sind notwendig, um das Pariser Klimaschutzabkommen zu erfüllen. Der VRR versteht sich nicht mehr nur als klassischer Verkehrsdienstleister, sondern als Innovator für zukunftsfähige und nachhaltige Mobilitätsangebote für die Menschen in der Metropolregion Rhein-Ruhr. Der VRR verweist auf die Zahlen aus den Szenarien des KCW-Gutachtens (Szenario NPM und Verdopplung). Die dauerhafte und ausreichende Finanzierbarkeit der notwendigen Maßnahmen muss gesichert sein und ist bisher noch nicht gelöst.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
14	Stadt Dortmund	Kapitel 2.3	Maßnahmen für die Umsetzung der Verkehrswende im VRR Nur das Zusammenwirken von Push- und Pull-Maßnahmen kann einen Effekt bei der Verkehrsverlagerung erwirken. Die Umsetzung der Maßnahmen erfordert ein enormes Finanzvolumen. Es wird darauf hingewiesen, dass der SPNV in Dortmund maßgeblich zur Erschließung beiträgt und integriert betrachtet und berücksichtigt werden sollte.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Der SPNV (ÖPNV) bildet grundsätzlich das Rückgrat der Verkehrswende.
14	Stadt Dortmund	Kapitel 2.4	Herausforderungen für die Umsetzung der Verkehrswende im VRR (Problemfelder) Den aufgezeigten Problemfeldern und deren Zusammenhang sowie deren Bedeutung für die politischen Vertreter*innen wird zugestimmt. Alleiniges Handeln ist nicht zielführend. Ebenso gilt es die Finanzierungsstruktur des ÖPNV zu überarbeiten (Aktivierung einer dritten Finanzierungssäule), so dass eine Verkehrswende überhaupt erst ermöglicht wird. Die Problematik des Fachkräftemangels gilt es ebenfalls zu lösen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis, dass Ideen zu einer alternativen Finanzierungsstruktur des ÖPNV (Aktivierung einer dritten Finanzierungssäule) aufgenommen wurden.
14	Stadt Dortmund	Kapitel 3.1	SPNV-Leistungsangebot Die Bestandsaufnahme des Leistungsangebots zum Fahrplanjahr 2024/2025 wird aufgezeigt. Die Darstellung der Maßnahmen erfolgt ab dem Fahrplanjahr 2016/2017 in Bezug auf die Linienkonfigurationen - wesentlich sind u.a. der 24-Stunden-Betrieb auf der RE3 (Dortmund Hbf - Düsseldorf Hbf) und die Überführung einzelner RE-Linien in den RRX-Vorlaufbetrieb mit neuen Fahrzeugen des RRX.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

14	Stadt Dortmund	Kapitel 3.2	<p>Infrastruktur</p> <p>Dieser Abschnitt widmet sich den seit dem VRR-Nahverkehrsplan 2017 umgesetzten oder in die Wege geleiteten Infrastrukturmaßnahmen, aufgeteilt in Stations- und Netzmaßnahmen. In Dortmund wurde u.a. der Neubau der 3-S-Zentrale am Dortmunder Hbf und das Blindenleitsystem am Haltepunkt (Hp) Dortmund-Dorstfeld finanziert. Des Weiteren wurden Maßnahmen an den Hp Dortmund-Aplerberck, Dortmund-Hörde, Dortmund-Mengede, Dortmund-Kurl und Dortmund-Scharnhorst durchgeführt. Der Hp Dortmund-Aplerbeck Süd und der Hp Dortmund-Marten werden zum Inkrafttreten des neuen NVP barrierefrei ausgebaut sein. Der Hp Dortmund-Sölde soll 2026 barrierefrei ausgebaut sein. In diesem Zeitraum wurden auf Dortmunder Stadtgebiet keine neuen Haltepunkte realisiert sowie keine Haltepunkte zurückgenommen. Die unterirdischen S-Bahn-Stationen in Dortmund entsprechen in ihrer Form und Gestaltung nicht mehr heutigen Ansprüchen und wirken als "Angsträum". In den vergangenen Jahren hat die DB verschiedene unterirdische Stationen ähnlicher Baujahre im Bundesgebiet umgebaut und deutlich attraktiver gestaltet (z.B. München oder Frankfurt (Main)). Die Stationen DO-Universität, DO-Dorstfeld Süd und DO-Dorstfeld sowie ferner Do-Lütgendortmund sollten mittelfristig ebenso in ein Ausbau-Programm aufgenommen werden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Der finale VRR-NVP wird in Kapitel 4.2.1 wie folgt ergänzt: „Ferner wirkt der VRR bei der DB InfraGO AG darauf hin, dass unterirdische SPNV-Stationen durch ihren Umbau zukünftig so gestaltet sein müssen, dass sie ein hohes Maß an objektiver Sicherheit und ein hohes subjektiv wahrgenommenes Sicherheitsgefühl besitzen (Vermeidung von sogenannten Angsträumen).“</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 3.3	<p>Fahrzeugeinsatz im SPNV</p> <p>Die Umstellung der Fahrzeugflotte von Dieselfahrzeugen auf batterieelektrische Züge im Niederrhein-Münsterland-Netz wird beschrieben. Folglich betrifft dies auch die RB43 (Dortmund Hbf - Dorsten). Eine Elektrifizierung im Linienvverlauf der RB43 auf Dortmunder Stadtgebiet ist nicht vorgesehen. Ggf. sind Stationsanpassungen im Verlauf der RB43 auf Dortmunder Stadtgebiet notwendig. Die Stadt Dortmund begrüßt das Bestreben des VRR zum barrierefreien Reisen. Die Vereinheitlichung der Fahrzeuge auf 76 cm Einstiegs-höhe ist folgerichtig und als mutiger, langfristig sinnvoller Schritt zu werten. Leider sind die Fahrzeuge der S2 seit dem Umbau des Bahnsteigs 3 am Dortmunder Hbf nicht mehr barrierefrei zu erreichen, da der gesamte Bahnsteig mit beiden Kanten auf 96 cm erhöht wurde, obwohl die S2 bereits mit 76er-Fahrzeugen fährt. Es wird um Prüfung gebeten, inwieweit die S2 an einem anderen Bahnsteig mit der entsprechenden Zielhöhe enden kann. Dies würde insbesondere die Notwendigkeit eines Bahnsteiges an Gleis 1 nochmals bekräftigen. Auch für S1 wäre eine Verlegung der S2 von Vorteil, da diese häufig erst mit Verzögerung in den Hbf einfahren kann, da das Gleis noch vom vorherigen Zug besetzt ist. Somit stünden für die Wende der S1 zwei Gleise zur Verfügung. Die Vereinheitlichung der Fahrzeuge auf 76 cm</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Prüfung, inwieweit die S2 an einem anderen Bahnsteig des Dortmund Hbf mit der entsprechenden Zielhöhe (76 cm) enden kann, um (wieder) einen barrierefreien Ein-/Ausstieg gewährleisten zu können.</p> <p>Wir veranlassen hierzu weitere Prüfungen, ob einzelne Lagen zumindest an 76cm-Bahnsteigen im Hbf halten können.</p>

			Einstiegshöhe schafft Synergien und eine einfache Betriebsführung. Wesentlich ist der Umbau der Stationen insb. des S-Bahn-Netzes um einen barrierefreien Zustieg zu ermöglichen. Die Ausstattung von Zügen mit WC-Anlagen wird begrüßt, ebenso wie die Sicherstellung von Komfortmerkmalen der Klimatisierung, Kommunikation und Kundeninformation	
14	Stadt Dortmund	Kapitel 3.4	<p>Qualität, Service und Sicherheit im SPNV</p> <p>Der SPNV hat im Moment mit Problemen in Bezug auf die Durchführung von Fahrten und mit Verspätungen zu kämpfen. Das Qualitätsmonitoring des VRR zeigt die Probleme auf. Die Bemühungen des VRR in Bezug auf Qualität und Sicherheit sind zu beobachten und die eingeschlagenen Maßnahmen sind adäquat und sollten weiter umgesetzt werden. Insbesondere in Bezug auf die Sicherheit ist die Ausstattung mit Personal im Fahrzeug im Zusammenhang mit Kamertechnik hervorzuheben.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
14	Stadt Dortmund	Kapitel 3.5	<p>Fahrgastentwicklung im VRR im SPNV</p> <p>Die Fahrgastzahlen nahmen vor der COVID19-Pandemie stetig zu. Durch COVID19 sind Einbrüche feststellbar und das alte Niveau zum Teil noch nicht erreicht. Es ist mit steigenden Fahrgastzahlen zu rechnen. Hierfür ist die Bezahlbarkeit des ÖPNV als entscheidendes Kriterium zu nennen (9 € Ticket, Deutschlandticket etc.). Der Rhein-Ruhr-Korridor ist von wesentlicher Bedeutung und weist heute schon sehr hohe Belastungen auf. Der Emscher-Korridor gewinnt in den letzten Jahren an Bedeutung und spielt eine wesentliche Rolle bei der betrieblichen Abwicklung der Ost-West-Verkehre im SPNV. Die Zielkonzepte des VRR weisen dem Emscher-Korridor neue und verdichtete Angebote ab Dortmund zu.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
14	Stadt Dortmund	Kapitel 3.6	<p>Vergabevergaben (Wettbewerb im SPNV) und vertragliche Umsetzung</p> <p>In den nächsten Jahren schreiben der VRR sowie der NWL verschiedene Teilnetze aus. Die RB43 wurde im Teilpaket Niederrhein-Münsterland-Netz, Teilnetz 2 für die Zeit nach 2028 vergeben. Unter Federführung des NWL wird beispielsweise das Sauerlandnetz (RE57, RB52 und RB53) sowie unter Federführung des VRR das S-Bahn-Rhein-Ruhr-Teilnetz B (S2, RB32) für den Betrieb des Netzes nach 2028 ausgeschrieben. Auch das Hellwegnetz (RB50, RB59) wird für die Jahre ab 2030 ausgeschrieben. Eine Ausschreibung für das S-Bahn-Rhein-Ruhr-Teilnetz A (S1, S4) wird für die Jahre ab 2032 vorgesehen. Der Wettbewerb wird begrüßt und die Stadt Dortmund hofft, dass dieser zur Sicherung der Qualität oder gar zur Steigerung der Qualität beitragen kann.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Aktivitäten des VRR im Bereich Wettbewerb im SPNV</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 3.7	Baustellen (Schienenersatz- und Busnotverkehr)	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!

			<p>Die Stadt Dortmund sieht die steigende Anzahl der notwendigen Schienenersatzverkehre (SEV) mit großer Sorge. Ein SEV ist für die Fahrgäste unattraktiver. Des Weiteren führen die SEV häufig zu Problemen in Bezug auf Kapazität und Anschlussverlässlichkeit auf Seiten der Fahrgäste. Die städtische Infrastruktur ist auf SEV zum Teil nicht ausgelegt und es braucht Lösungen für die Überlage sowie den Fahrgastwechsel. Die Stadt Dortmund möchte anregen, dass die notwendigen SEV mit den kommunalen Aufgabenträgern intensiver abgesprochen und kommuniziert werden, um Probleme mit Überlagen und Fahrgastwechseln im Vorhinein zu klären. Des Weiteren wird angeregt einzelne Standards als Leitrichtlinie in Bezug auf das Verhältnis des Platzangebots des SEV zum regulären SPNV-Angebot sowie in Bezug auf die Reisezeitverluste festzuschreiben. Ggf. sind weitere Linienäste und Schnellverkehre einzuplanen, um einen einigermaßen attraktiven SEV sicherzustellen.</p>	<p>Kritischer Hinweis, dass SEV-Maßnahmen mit den ÖPNV-Aufgabenträgern vorab intensiver abgesprochen und kommuniziert werden, um Probleme mit Überlagen und Fahrgastwechseln im Vorhinein zu klären.</p> <p>Kritischer Hinweis, das Sitzplatzangebot und die Reisezeit von SEV und regulärem SPNV-Angebot besser in Bezug zu setzen.</p> <p>Dies wird bei größeren Baumaßnahmen mit erheblichen Auswirkungen bereits praktiziert.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 4.1	<p>Beschlossene Maßnahmen zur Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebots</p> <p>Die Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebots wird grundsätzlich positiv wahrgenommen und sollte weiter vorangetrieben werden. Die Stadt Dortmund möchte Möglichkeiten der Ausweitung ohne Infrastruktur- oder Fahrzeugmehrbedarf insbesondere im S-Bahn-Teilsystem Dortmund aufzeigen. Ein ganztägiger 15 Minuten-Takt auf der S2 und der S4 ist möglich und sollte zeitnah vom VRR umgesetzt werden. Hierbei sollte die Ausweitung der Hauptverkehrszeit (HVZ) von 19 Uhr auf 21 Uhr berücksichtigt werden. Das Bestreben zur Einrichtung eines Nachtverkehrs im 24-Stunden-Betrieb wird im Sinne der Mobilitätswende begrüßt und könnte zu Synergien führen. Auch die Stadt Dortmund möchte das Angebot in Bezug auf die Nachtverkehre verbessern und würde ein durchgängiges SPNV-Angebot begrüßen und in ihr Konzept einbinden. Ein Aufwuchs des Angebots am Wochenende kann ein weiterer Schlüssel zur Mobilitätswende sein, welcher auch in städtische Überlegungen einfließen könnte.</p> <p>Die Emschertalbahn sollte genutzt werden und ermöglicht neue Entwicklungs- und Vernetzungsimpulse.</p> <p>Die Stadt Dortmund bittet um die Planung eines neuen Haltepunktes (Hp) zwischen dem Hp Dortmund-Huckarde Nord und Dortmund Hbf auf der Höhe der Königsbergstraße, um die städtebauliche Entwicklung auf dem HSP-Areal zu unterstützen und neue Fahrgastpotentiale im Rahmen der Planungen der S43 anzubinden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Umsetzung eines ganztägigen 15 Minuten-Takts auf der S2 und der S4. Zusätzlich Ausweitung der HVZ von 19 Uhr auf 21 Uhr.</p> <p>Diese Leistungsausweitung wird auch vom VRR angestrebt, jedoch aufgrund finanzieller Rahmenbedingungen derzeit nicht möglich. Eine Liste mit allen angestrebten Leistungsausweitungen ohne Infrastrukturausbau wird dem NVP noch beigefügt.</p> <p>Planung eines neuen Haltepunktes zwischen dem Hp Dortmund-Huckarde Nord und Dortmund Hbf auf der Höhe der Königsbergstraße Im Zusammenhang mit S43 Ausbau (schriftliche Anfrage der Stadt DO mit potenziellem Standort liegt vor). Es wird geprüft, ob sich ein neuer Hp Smart Rhino ins Betriebsprogramm integrieren lässt.</p> <p>Bedingen diese beiden Punkte Änderungen für den finalen VRR-NVP.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 4.1.5.3.12	West-Anbindung Dortmund	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			Die Überlegungen werden seitens der Stadt Dortmund geteilt und es wird um eine schnelle Umsetzung gebeten, insbesondere die Angebotsausweitung auf den Linien S2 und S4. Die Einführung eines dauerhaften 15-Minuten-Taktes stellt einen wesentlichen Baustein für die Verbesserung des SPNV in Dortmund dar und sollte zeitnah umgesetzt werden.	Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
14	Stadt Dortmund	Kapitel 4.1.5.3.13	<p>Neustrukturierung der Strecke Dortmund – Lünen</p> <p>Die Neustrukturierung der Strecke Dortmund-Lünen wird in Bezug auf die Zwischenhalte der Relation Dortmund Hbf - Lünen Hbf kritisch gesehen. Der 20 Minuten-Takt sollte möglichst erhalten bleiben und ggf. notwendige Halte der schnellen Linien sollten in Betracht gezogen werden. Es würde sich anbieten den Takt auf einen 15 Minuten-Takt zu verdichten und nur beim RRX auf die Zwischenhalte zu verzichten. So würde zwischen Dortmund und Lünen ein 15-Minuten-Takt entstehen können. Grundsätzlich ist die Erhöhung des Angebots Richtung in Gronau/Enschede bzw. Richtung Münster zu begrüßen.</p> <p>Grundsätzlich stellt sich die Frage, weshalb die derzeitige S-Bahnkonzeption Münsterland des NWL im VRR-Nahverkehrsplan nicht beschrieben wird und in den Planungen von VRR (RE3) und NWL (S1) unterschiedliche Bezeichnungen verwendet werden. Hier bedarf es einer gemeinsamen Planung und Außendarstellung.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis zur Neustrukturierung der Strecke Dortmund-Lünen in Bezug auf die Zwischenhalte der Relation Dortmund Hbf - Lünen Hbf</p> <p>Mindestens Beibehaltung des 20 Minuten-Takts; besser Verdichtung auf 15 Minuten-Takt</p> <p>Kritische Frage, warum die aktuelle S-Bahnkonzeption Münsterland des NWL nicht im VRR-NVP beschrieben wird.</p> <p>S-Bahn Münsterland liegt nicht im VRR. Warum sollte diese Bestandteil des VRR-NVP sein.</p> <p>Hinweis zu Dortmund-Lünen ist nachvollziehbar, aber aufgrund infrastruktureller Zwänge ist leider keine bessere fahrplantechnische Lösung möglich.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 4.1.5.3.14	<p>Ausbau der Strecke Dortmund – Hamm</p> <p>Die Entwicklung in Bezug auf die Strecke Dortmund-Hamm wird von der Stadt Dortmund unterstützt. Die Haltepunkte des Zielnetz 2040 des VRR im innerstädtischen Bereich sind anzustreben, um den Dortmunder Hbf zu entlasten.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 4.1.5.3.16	<p>Korridor Hagen – Dortmund</p> <p>Die Entwicklung des Korridors Hagen – Dortmund, insbesondere die Überlegungen zur Taktverdichtung der S5 (analog RB43 als neue S43) auf einen 15-Minuten-Takt, sind aus Sicht der Stadt Dortmund anzustreben.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR hinsichtlich Taktverdichtung der S5 und S43 neu.</p> <p>Hinweis zur Prüfung wird aufgenommen.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 4.1.5.3.17	<p>Korridor der S-Bahn-Linie S4 und ihre Anbindung in Richtung Südwesten</p> <p>Auch die Verkehrsausweitung im Dortmunder Süden durch die Linien RB52 und RB55 auf einen verschwenkten 30 Minuten-Takt sind anzustreben. Wie bereits zu Kapitel 4.1.5.3.12 beschrieben, begrüßt die Stadt Dortmund die Angebotsausweitung auf den Linien S2 und S4. Die Ausweitung des Angebots nach Schwerte von Dortmund sowie die weiteren Angebote sorgen für</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR hinsichtlich Angebotsausweitung auf den Linien RB52, RB55, S2 und S4.</p>

			ein hohes Fahrangebot am Haltepunkt Signal-Iduna-Park sowie am Hp Dortmund-Hörde. Dies ist begrüßenswert.	
14	Stadt Dortmund	Kapitel 4.2	<p>Investitionen in den Infrastrukturausbau</p> <p>Der barrierefreie Ausbau des S-Bahn-Netzes ist anzustreben. Die Stadt Dortmund bittet den VRR einen Umsetzungsfahrplan zu erarbeiten. Insbesondere bittet die Stadt Dortmund um Darlegung der Situation der S4/S1 in Bezug zur S2. Die Stadt Dortmund begrüßt die Verlegung der bestehenden Station Dortmund-Barop bis zum Jahr 2027 sowie die Einrichtung des Hp Dortmund-Kronprinzenstraße bis zum Jahr 2029 über Mittel des GVFG. Die Einrichtung eines Hp Dortmund Universität West (Technologiepark) wird unterstützt und es wird gebeten, dies zeitnah in Angriff zu nehmen, um den Umstiegspunkt Universität S zu entlasten. Des Weiteren wird gebeten die Hp Dortmund-Borsigstraße und Dortmund-Mengede Süd zu untersuchen. Auch der Umbau der Station Dortmund-West sollte noch einmal in Bezug auf das Zielnetz 2040 und die Möglichkeiten eines neuen Verknüpfungspunktes untersucht werden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Erarbeitung eines Umsetzungsfahrplans zum barrierefreien Ausbau des S-Bahn-Netzes (Haltestellen?)</p> <p>Ein Migrationskonzept zum barrierefreien Ausbau des S-Bahn-Netzes liegt bereits vor.</p> <p>Do-Technologiepark: Einschätzung, dass Einrichtung des neuen Hp Do Technologie Park nur bei überschlagerener Wende der S 1 möglich ist. Im Rahmen des RRX-Ausbaus in Dortmund wird der Hp Technologiepark möglicherweise relevant. EBWU der DB soll VRR zeitnah vorgestellt werden. Termin abwarten</p> <p>Prüfung des Baus des Hp Dortmund-Borsigstraße und Dortmund-Mengede Süd: Ergebnis der Stationsoffensive war, dass auf dem Abschnitt Dortmund - Lünen nur ein Halt integrierbar ist. Das ist mit der Umsetzung des neuen Hp Lünen-Alstedde geschehen.</p> <p>Einen zusätzlichen RE-Halt zwischen DO-Mengede und Dortmund Hbf in direkter Nachbarschaft zum Halt Dortmund-Mengede hält der VRR für nicht sinnvoll.</p> <p>Lage des Haltepunktes DO-Mengede Süd ist zu konkretisieren.</p> <p>Lobender Hinweis zur Verlegung der bestehenden Station Dortmund-Barop bis zum Jahr 2027, die Einrichtung des Hp Dortmund-Kronprinzenstraße bis zum Jahr 2029 und zur Einrichtung eines Hp Dortmund Universität West (Technologiepark)</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 4.4	<p>Wettbewerbsstrategie des VRR</p> <p>Die Wirtschaftlichkeit der Verkehre sollten für den VRR von wesentlicher Bedeutung sein. Durch die Weiterentwicklung der Vergabeunterlagen sollte dies gewährleistet sein.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Aktivitäten des VRR</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 4.5	Entwicklung Vertrieb	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			Bedingt durch die Laufzeit des Vertriebsdienstleistungsertrages bis zum Jahr 2030 sind im Zeithorizont bis zum Jahr 2030 keine grundlegenden vertrieblichen Veränderungen im SPNV-Vertrieb geplant.	
14	Stadt Dortmund	Kapitel 4.6	Baustellenmanagement und Schienenersatzverkehr im VRR Die Stadt Dortmund begrüßt die Bestrebungen des VRR sowie des Landes zur besseren Kommunikation und Koordination der SEV-Verkehre, jedoch sollten die kommunalen Aufgabenträger stärker eingebunden werden. Weiteres siehe Punkt 3.7	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Siehe Hinweis TöB / Antwort VRR zu Kapitel 3.7
14	Stadt Dortmund	Kapitel 4.7	Fahrgastinformation Die Fahrgastinformationen an der Schnittstelle SPNV/ÖSPV sind verbesserungswürdig und der VRR könnte hier die notwendige Moderation übernehmen, sodass die Reisenden alle Informationen erhalten und nicht nach Zuständigkeit Informationslücken/-brüche transportiert werden. Insbesondere im Übergangsbereich zwischen SPNV und ÖSPV sollten Informationsdefizite abgebaut und Lösungen gemeinsamen zwischen VRR, DB InfraGO und den örtlichen Verkehrsunternehmen gesucht werden. Bsp. Mengede Bf => DB nur DB und DSW21 nur DSW21 => Am Busbahnhof also keine Infos zur Bahn und vice versa	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Kritischer Hinweis zur Fahrgastinformation an der Schnittstelle SPNV/ÖSPV S33: im Kapitel 4.7.5 ist die Verknüpfung zum ÖSPV aufgenommen
14	Stadt Dortmund	Kapitel 4.8	Entwicklung von Qualität, Service und Sicherheit im SPNV Die Bestrebungen des VRR in dem Bereich sind beachtenswert und sollten weiter fortgesetzt werden. Die Qualitätsstandards sollten weiterhin zukunftsorientiert und in gewissermaßen auch ambitioniert sein, um Innovationen nicht auszubremsen. In Bezug auf die Übergänge zwischen SPNV und ÖSPV wäre es wünschenswert, wenn der VRR einheitliche Standards zwischen DB InfraGo und kommunalem Aufgabenträger moderieren, könnte in Bezug auf die Stationsausstattung und die Information der Kund*innen.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Kritischer Hinweis, beim Übergang SPNV/ÖSPV einheitliche Standards hinsichtlich Stationsausstattung und Fahrgastinformation zwischen DB InfraGo und kommunalem Aufgabenträger zu moderieren (vorzugeben?) Siehe 4.7.5
14	Stadt Dortmund	Kapitel 5	Das X-Bus-Konzept wird seitens der Stadt Dortmund begrüßt, insbesondere vor dem Hintergrund der Verknüpfung der Linien gemäß des Integralen Taktfahrplans NRW. Die bisherige Rollenverteilung der Akteure hat sich als praktikabel erwiesen. Jedoch gilt es anzumerken, dass die Umsetzung und Fortführung von (bestehenden) X-Bus-Linien zukünftig vermehrt von der Finanzierungsfrage abhängig ist. Um den beschriebenen kurz-, mittel sowie langfristigen Entwicklungen des X-Bus-Netzes gerecht zu werden, bedarf es einer auskömmlichen Finanzierung, die über die bisher angesetzten 0,50 Euro je Neuverkehrskilometer hinausgehen muss. Es wäre zu bedauern, wenn das angestrebte flächendeckende X-Bus-Netz aufgrund einer nicht tragbaren Kostenbelastung auf kommunaler Seite scheitern würde.	Zustimmung seitens VRR! Der Text von Kapitel 5.3 wird hinsichtlich der Finanzierungsfrage ergänzt.

14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1	Koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV Der VRR ist gemäß § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW für eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV zuständig.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.1	Anschlussicherung im ÖPNV Die Anschlussicherung ist von wesentlicher Bedeutung im ÖPNV und der VRR hat Regeln aufgestellt, welche prinzipiell zu unterstützen sind. Grundsätzlich stellt sich jedoch das Problem der Finanzierung der Mehraufwände durch Wartezeiten und Fahrplanpuffer des ÖSPV durch den SPNV, die für eine Abschlussicherung notwendig sind. Die Stadt Dortmund bittet den VRR, auf das Land zuzugehen und diese Kosten dem Land transparent zu machen. Ein integrierter Fahrplan NRW hat großes Potential, jedoch muss die Finanzierung des Gesamtsystems gesichert sein, da dies sonst eine Utopie bleibt.	Ablehnung seitens VRR! Der vorliegende Text des VRR-NVP stellt ausführlich dar, dass die letztendliche Entscheidung über die Ausgestaltung der Anschlüsse im ÖSPV den lokalen Akteuren obliegt. Der VRR gibt lediglich Empfehlungen zur Gestaltung der Anschlüsse. Insofern ist hier kein unmittelbar entstehender finanzieller Mehraufwand identifizierbar.
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.2 Kapitel 6.1.2.1 Kapitel 6.1.2.2 Kapitel 6.1.2.3	Verbundweit einheitliche Produkt- u. Qualitätsstandards (VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte/ Liniennummersystem“, VRR-Haltestellenrichtlinie (Haltestellen im ÖSPV), VRR-Richtlinie zu Fahrplanwechseldaten im ÖSPV) Werden kooperativ erarbeitet und spiegeln den Stand der Technik wider. Die Erarbeitung von Qualitätsstandards, Ausstattungsstandards sowie der Produkte sind die Kernkompetenz des VRR. Eine Vereinheitlichung und Standardisierung hilft dem Kunden und stärkt das Gesamtsystem des ÖPNV. Zugleich ist anzumerken, dass mögliche Spielräume den Aufgabenträgern sowie den Verkehrsunternehmen überlassen werden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zur Aufstellung / Aktualisierung der VRR-Richtlinien, bei der den ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen ausreichende Spielräume überlassen werden.
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.2.4	Stadtbahn-Richtlinie Die Auffassung des VRR bezüglich der Stadtbahnrichtlinie wird geteilt, jedoch wird gebeten die Überarbeitung zusammen mit den Städten und den Verkehrsunternehmen vorzunehmen, da die Zuständigkeit der Anlagen bei den Kommunen liegt. Alle Kompatibilitätsaspekte sollten fortgeführt werden. Sinnvoll wäre ggf. die Entwicklung eines Regelwerks zur Priorisierung von Aspekten der Einhaltung der Richtlinie vorrangig oder nachrangig zu anderen Belangen. Formulierungen, die nur auf die Unternehmen abzielen, sollten bearbeitet werden.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Die Fortschreibung der Stadtbahn-Richtlinie wurde zunächst mit den Verkehrsunternehmen besprochen und wird anschließend mit den ÖPNV-Aufgabenträgern diskutiert. Kommunen und ÖPNV-Aufgabenträger werden als Akteure ergänzt.
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.2.5	VRR-Richtlinie zum Park and Ride (Ausstattungs- und Qualitätsstandards für P+R-Anlagen) Die Stadt Dortmund begrüßt die Aufstellung der neuen Richtlinie, da so einheitliche Qualitätsstandards an P+R-Anlagen des VRR gewährleistet	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zur Aufstellung einer P+R-Richtlinie und der beabsichtigten Beteiligung von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.

			werden können. Seitens des VRR ist eine Beteiligung der Aufgabenträger zur Erstellung der Richtlinie geplant. Die Beteiligung der Aufgabenträger, welche in diesem Themenbereich meist auch Baulastträger sind, sieht die Stadt Dortmund als essenziell.	
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.2.6	<p>Handreichung Qualitätsmanagementsystem ÖSPV</p> <p>Die Überwachung von Qualität und Leistung im kommunalen ÖSPV mittels eines Qualitätsmanagementsystems wird seitens der Stadt Dortmund begrüßt und ist bereits seit 2017 als Fachbeitrag im lokalen Nahverkehrsplan verankert. Die Erstellung eines gemeinsamen Qualitätsberichtes für den ÖSPV wird aufgrund der differenzierten Zuständigkeit durch die ÖPNV-Aufgabenträger im VRR-Verbundraum als nicht sinnvoll erachtet. Der fachliche Austausch der Qualitätsexpert*innen auf Seiten der ÖPNV-Aufgabenträger zusammen mit den Verkehrsunternehmen wird begrüßt. Verbundweit einheitliche Ausstattungs- und Qualitätsvorgaben sind zu diskutieren und in Form von Leitlinien zu entwickeln.</p>	<p>Ablehnung seitens VRR!</p> <p>Hinsichtlich eines gemeinsamen Qualitätsberichtes sagt der Text des VRR-Nahverkehrsplan lediglich aus, dass über einen solchen Bericht nachgedacht werden kann. An diesem Prüfauftrag wird festgehalten.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.3	<p>Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR</p> <p>Die kommunalen Angebotslücken sind insbesondere im Übergang zwischen den Kommunen zu finden. Im RVR-Prozess wurden Linien identifiziert und benannt. Die Umsetzung hängt von der Förderung des Landes ab. Des Weiteren ist anzumerken, dass die polyzentrische Struktur auch in Dortmund zum Teil zu Verkehrsbeziehungen führt, welche durch den ÖSPV nur schwer und unwirtschaftlich abgedeckt werden können. Die Stadtgrenzen von Dortmund sind aufgrund ihrer geringen Bevölkerungsdichte sowie der inneren Fokussierung der Stadt Dortmund auf die Innenstadt für den ÖSPV schwer zu bedienen und zum Teil von Dortmund aus nicht sinnvoll zu betreiben. Es wird angeregt, dass die Bedienung und Sicherung der Verflechtungsbereiche über die kommunalen Grenzen hinweg durch den VRR prämiert werden, sodass die Verkehrssysteme stärker über die Grenzen verflochten werden und es keine Notwendigkeit gibt die Linien an den Stadtgrenzen abzurechnen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis zur Förderung (seitens MUNV) und zu den Verkehrsverflechtungen (primär Peripherie Stadt A -Innenstadt A und nicht Peripherie Stadt A - Peripherie Stadt B)</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.4	<p>Verbundweite Harmonisierung interkommunaler Verkehrsangebote</p> <p>Die Harmonisierung des Verkehrsangebots wird positiv gesehen. Dem geänderten Mobilitätsverhalten muss Rechnung getragen werden und es müssen tragfähige Betriebskonzepte ermöglicht werden, welche die Mobilität sichern sowie finanzierbar sind. Im metropolitanen Verflechtungsraum Rhein-Ruhr muss die Mobilität über die Stadtgrenzen hinaus gesichert sein, um den ÖPNV gegenüber dem Kfz konkurrenzfähig zu machen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(siehe auch Antwort zu Kapitel 6.1.3)</p>

14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.4.1	<p>Harmonisierung des Spät-, Nacht- und Wochenendverkehrs im ÖPNV</p> <p>Insbesondere die Spät-, Nacht- und Wochenendverkehre müssen harmonisiert und angepasst werden. Es gilt einen einheitlichen Orientierungsrahmen für Verkehrszeiten zu schaffen. Hierfür wird gebeten ein Nachtkonzept des SPNV vorzulegen, welches das Gerüst für das weitere Handeln darstellen sollte. Des Weiteren wird angeregt auch über die Einführung von Nacht-Expressen-X-Linien (NEX) nachzudenken, welche die kommunalen Nachtverkehre miteinander verbinden und den SPNV ergänzen oder gar falls unwirtschaftlich ersetzen. Das Verkehrsangebot sollte dabei auch Arbeits- / Schichtzeiten vor Ort berücksichtigen.</p>	<p>Ablehnung seitens VRR!</p> <p>Der Fokus im regionalen Nachtverkehr liegt auf dem SPNV, siehe auch Kapitel 4.1.1.2 des VRR-Nahverkehrsplans. Eine Einführung eines Produkts für den regionalen Nachtverkehr auf der Straße ist nicht vorgesehen.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.4.2	<p>Optimierung des Störungsmanagements im ÖPNV</p> <p>Das Störungsmanagement ist ein wesentlicher Baustein in der Kundenkommunikation. Es ist anzumerken, dass der VRR eine Koordinierungs- und Bündelungsfunktion übernehmen sollte und die Kommunikation auch und insbesondere durch den VRR bzw. auf Ebene des Landes auf einem Kanal erfolgen sollte. Informationen müssen kongruent und aktuell sein.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis, dass der VRR eine Koordinierungs- und Bündelungsfunktion beim Störungsmanagementinklusive Kommunikationsmaßnahmen übernimmt.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.4.3	<p>Umsetzung eines VRR- und landesweit abgestimmten On-Demand-Systems</p> <p>Die Bestrebungen bezüglich des landesweit abgestimmten On-Demand-Systems werden befürwortet. Die Einordnung der Tarifempfehlung bei Lückenschlüssen wird kritisch gesehen: On-Demand-Verkehr stellt keinen Komfort-Verkehr da. Im Sinne der Verkehrswende ist zu überlegen, wie diese Lückenschlüsse kostenneutral (im Sinne eines ÖPNV-Tarifs) für den Kunden finanziert werden können. Für den Einstieg in den kommunalen On-Demand-Verkehr schlägt die Stadt Dortmund vor, Kooperationen mit kommunalen Taxiunternehmen zu prüfen, da der Aufbau einer eigenen On-Demand-Vehicle-Flotte häufig wirtschaftlich nicht darstellbar ist und eine Symbiose der Angebote wirtschaftlicher zu betreiben sind.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Das Ziel der tariflichen Weiterentwicklung im Bereich der On-Demand-Verkehre wird in den Text des Kapitels aufgenommen.</p> <p>Die Kooperation mit Taxiunternehmen wird im VRR-Nahverkehrsplan weder thematisiert noch ausgeschlossen.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.5	<p>Verbesserungspotenziale bei der Infrastruktur des ÖPNV zur Steigerung seiner Attraktivität</p> <p>Die Steigerung der Attraktivität und Beschleunigung des ÖPNV werden begrüßt. Insbesondere der Aspekt der Verlässlichkeit ist jedoch von wesentlicher Bedeutung. Die Vergabe von Mitteln sollte nicht an der Beschleunigung ausgerichtet sein, sondern die Bedeutung für die Fahrplanstabilität in den Vordergrund stellen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Verbesserungspotenziale bei der Infrastruktur des ÖPNV sollen eher auf die Fahrplanstabilität statt der Beschleunigung ausgerichtet werden.</p> <p>Der Text für den finalen VRR-NVP wird um folgenden Satz ergänzt: „Neben der beschriebenen Busbeschleunigung sollen die Verbesserungspotenziale bei der Infrastruktur zur Steigerung der Attraktivität</p>

				des ÖPNV auch zur Fahrplanstabilität im ÖSPV beitragen.“
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.5.1	<p>Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen für den ÖPNV</p> <p>Die Stadt Dortmund sieht die Notwendigkeit der Koordination und Kommunikation in Bezug auf die Vereinbarkeit von Rad- und Busverkehr. Es besteht die Gefahr, dass durch die Maßnahmen für den Radverkehr insbesondere der Busverkehr ausgebremst wird. Es wird des Weiteren angeregt, dass der VRR seine Kapazitäten und Kompetenzen in Bezug auf das Thema Ausschreibungen nutzt und Rahmenverträge für die genannten Planungen und Maßnahmen abschließt, welche dann durch die Kommunen abgerufen werden können. (Ähnlich funktioniert dies im Rahmen der Bauleitplanung durch Rahmenvertragsinitiativen.) Die Kommunen und Kreise können zum Teil die Fördergelder aufgrund fehlenden Personals nicht abrufen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>VRR soll Rahmenverträge für Maßnahmen zur Koordination und Kommunikation in Bezug auf die Vereinbarkeit von Rad- und Busverkehr [mit Ingenieurbüros?] abschließen und ÖPNV-Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen rufen Leistungen ab.</p> <p>Der Aspekt Flächengerechtigkeit wird in Exkurs 10 behandelt.</p> <p>Der Aspekt Rahmenvertragsinitiativen wird als langfristiges Ziel aufgenommen.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.5.2	<p>Dynamische Fahrgastinformation in Echtzeit</p> <p>Digitale Fahrgastinformationen sind ein Schlüssel, um die Kund*innen bestmöglich zu informieren. Es wird angeregt insbesondere die Digitalisierung der Wegebeziehungen voranzutreiben (expl. für mobilitätseingeschränkte Personen, um die barrierefreie Nutzbarkeit anzuzeigen). Der Vorstoß von Informationen in Echtzeit an den Haltestellen wird begrüßt.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis, die Digitalisierung der Wegebeziehungen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen voranzutreiben.</p> <p>Der Aspekt der digitale Informationen zu Wegebeziehungen wird unter „Langfristige Ziele“ aufgenommen.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.5.3	<p>Baulich geeignete Umsteigepunkte</p> <p>Die Stadt Dortmund bittet den VRR ein Konzept für Umstiegspunkte im regionalen Kontext zu formulieren. Insbesondere sollten gemeinsame Umstiegspunkte zwischen den Städten definiert werden und über Finanzierungsmöglichkeiten nachgedacht werden. Dieser Punkt ist im Zusammenhang mit der Schließung der kommunalen Angebotslücken zu sehen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis, ein Konzept für Umstiegspunkte im regionalen Kontext (gemeinsame Umstiegspunkte zwischen den Städten) inklusive Finanzierung auszuarbeiten.</p> <p>Die Erarbeitung eines (verbundweiten) Konzepts zu Umstiegspunkten wird Teil der Umsetzung sein (vergleichbar Konzept Mobilstationen).</p> <p>Der VRR sieht hier keinen Handlungsbedarf, da geeignete Umstiegspunkte dort gebaut werden sollen, wo diese möglich sind. An Standgrenzen besteht eher das Ziel durch sinnvolle Liniendurchbindungen umstiegsfreie Verbindungen zu schaffen.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.6	Kommunales Mobilitätsmanagement	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!

			Die Stadt Dortmund begrüßt die Ausführungen zum Kommunalen Mobilitätsmanagement. Eine Nennung der Austauschformate, welche auf regionaler Ebene geplant sind oder bereits stattfinden, wäre wünschenswert. Fördermöglichkeiten für Mobilitätsmanagement können benannt werden.	Hinweis, die regionalen Austauschformate zu nennen und Fördermöglichkeiten für das Mobilitätsmanagement Nein. Austauschformate werden über ZNM-Homepage kommuniziert; Fördermittel können über den ZNM-Förderfinder recherchiert werden.
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.7	Stärkung des ÖPNV und der intermodalen Wegekette im VRR durch die Angebote der vernetzten Mobilität Die unterschiedlichen Formen der vernetzten Mobilität stärken nicht nur den ÖPNV, sondern auch den SPNV. Die derzeitige Förderrichtlinie des VRR gilt auch für die Errichtung von P+R/ B+R-Anlagen an SPNV-Haltepunkten. Dementsprechend sollte hier der Begriff ÖPNV erweitert werden. Dieser Punkt bezieht sich ebenfalls auf alle Unterkapitel von 6.1.7.	Zustimmung seitens VRR! Statt SPNV(-Stationen) wird im finalen VRR-NVP an passenden Stellen der allgemeiner gefasste Begriff ÖPNV(-Stationen) verwendet. Meist werden die Begriffe SPNV bzw. ÖSPV bewusst verwendet.
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.7.1	Mobilstationen Die Errichtung von Mobilstationen setzt einen sehr hoher Koordinierungs- und Abstimmungsaufwand innerhalb der Kommunen voraus. Dies könnte auch ein Grund für den sehr geringen Ausbauzustand von Mobilstationen im VRR-Gebiet sein. Dies sollte offen kommuniziert werden. Die Stadt Dortmund sieht beim VRR eine gewisse Koordinierungsrolle für dieses Thema. Entsprechende Unterstützung der Kommunen und Kreise kann bei der schnelleren und einheitlichen Umsetzung von Mobilstationen helfen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Feststellung, dass der geringe Ausbaustand von Mobilstationen durch den sehr hohen Koordinierungs- und Abstimmungsaufwand innerhalb der Kommunen begründet ist.
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.7.2	Bike and Ride (B+R) Grundsätzlich begrüßt die Stadt Dortmund die Förderung des weiteren Ausbaus von Bike&Ride-Anlagen. Insbesondere den Ausbau von gesichertem Bike&Ride Anlagen mit einer einheitlichen Verleihplattform wie "DeinRadschloss". Eine Zusammenführung der Systeme DeinRadschloss und radbox.NRW ist zwingend erforderlich und sollte seitens der Verkehrsverbünde zeitnah umgesetzt werden, um den Umstieg aufs Rad möglich zu machen. Das Fahrradverleihsystem "metropolradruhr" wird bereits in Dortmund erfolgreich umgesetzt. Ein Konzept durch den RVR über eine mögliche Ausweitung von metropolradruhr über die derzeitigen Städte hinaus wird deshalb als sinnvoll erachtet. Redaktionelle Anmerkungen: Abbildungen anpassen. Bügel in Radstationen an SPNV müssen wie folgt geändert werden. 440 am Hbf, 40 in Mengede => Summe 480 Stück	Zustimmung seitens VRR! Die genannten aktuellen Daten zum B+R in der Stadt Dortmund werden für den finalen VRR-NVP übernommen.
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.7.3	Park and Ride (P+R)	Zustimmung seitens VRR!

			Die Stadt Dortmund verfügt über 3129 Park-and-Ride-Stellplätze: Diese sind wie folgt aufgeteilt: Bahnhöfe und Haltepunkte: 679 Stellplätze; Stadtbahn: 2450 Stellplätze. Die Stadt Dortmund sieht Park and Ride als zusätzlichen Baustein zur Stärkung des ÖPNV bzw. zur Entlastung der Einpendlerstädte. Hinsichtlich der Kapazitäten für mindestens 20% aller einpendelnden PKW einen P+R-Stellplatz vorzuhalten, sieht die Stadt Dortmund nicht nur ein flächenmäßiges Problem, sondern auch bau- und planungsrechtliche Hürden, welche es seitens der Kommunen zu überwinden gilt. Die kurz- und mittelfristigen Maßnahmenschritte 1 bis 6 für die konkreten Vorgaben zur Ausstattung und Qualität neuer P+R-Anlagen sind aus Sicht der Stadt Dortmund zu begrüßen.	<p>Die genannten aktuellen Daten zum P+R in der Stadt Dortmund werden für den finalen VRR-NVP übernommen.</p> <p>Kritischer Hinweis zum langfristigen Ziel des VRR (P+R für 20% der einpendelnden Pkw) aufgrund flächenmäßiger Probleme und bau- und planungsrechtlicher Hürden.</p> <p>Lobender Hinweis zu den Maßnahmenschritten</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.7.4	<p>Carsharing</p> <p>Die Stadt Dortmund begrüßt die langfristige Zielsetzung des VRR, eine stärkere Verknüpfung von Carsharing und ÖPNV zu erreichen. Eine etwaige Integration von Carsharing in den VRR-Tarif wird befürwortet. Bisher wurde die Integration von Carsharing in den VRR-Tarif nicht/ wenig diskutiert. Als Anreiz hat der Anbieter Cambio Carsharing vor etwa 2 Jahren die Anmeldegebühr den ÖPNV-Nutzern erlassen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis, das Ziel zu formulieren, Carsharing in den VRR-Tarif zu integrieren und damit (noch) stärker mit dem ÖPNV zu verknüpfen.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.7.5	<p>Fahrgemeinschaften</p> <p>Die Stadt Dortmund hat die Mitgliedschaft zum Pendlerportal gekündigt. Gründe für diese Kündigung waren z.B., dass im System nur angebotenen Fahrten bzw. die Gesuche einsehbar sind. Realisierte Fahrgemeinschaften können nicht eingesehen werden. Das Argument der Stadt Dortmund für die Beibehaltung und Finanzierung des Pendlerportals war immer, dass nur eine realisierte Fahrgemeinschaft (pro Jahr), welche kontinuierlich auf längeren Strecken zusammenfährt, CO2 einspart. Aufgrund der fehlenden Transparenz wurde die Kooperation gekündigt.</p> <p>Die Stadt Dortmund begrüßt die Einführung der Enterprise-Lösung des Pendlerportals für alle Beschäftigten des Landes NRW.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zur Einführung der Enterprise-Lösung des Pendlerportals für alle Beschäftigten des Landes NRW</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.7.6	<p>Mikromobilität</p> <p>Beim Abstellen von Sharing-E-Tretrollern im Haltestellenbereich ist auf einen ausreichenden Abstand zum Ein- und Ausstiegsbereich sowie zu den taktilen Elementen hinzuweisen, damit die Barrierefreiheit nicht beeinträchtigt wird.</p> <p>Die Mitnahme von E-Tretrollern im ÖPNV/SPNV wird seitens der Stadt Dortmund begrüßt, da es sich hierbei um einen wichtigen Motor der</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis, dass E-Tretroller nicht im ÖPNV befördert werden dürfen.</p>

			Multimodalität handelt. Dem aktuellen Verbot der Mitnahme von E-Tretrollern gilt es Abhilfe zu schaffen und die Haftungsfrage zu klären.	
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.8	<p>Verbesserungspotenziale bei Fahrzeugen des ÖSPV zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV</p> <p>Es wird gebeten, die Standardisierung weiter voranzutreiben und Möglichkeiten der Individualisierung zu lassen (z.B. für Logos). Es wird angeregt, dass die Logos bzw. Schriftzüge der Aufgabenträger auf die Fahrzeuge angebracht werden und auch im Fahrgasinformationssystem auftauchen (Bsp. DSW21 im Auftrag der Stadt Dortmund).</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Hier sind Vorschläge aufgeführt, die im Rahmen des im NVP dargestellten Abstimmungsprozess eingebracht werden können.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.8.1 Kapitel 6.1.8.2	<p>Verbundweit einheitliche Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen, Ausstattung und Konfiguration als einheitliche Qualitätsstandards bei Straßenbahnfahrzeugen</p> <p>Die Ausstattung von Fahrzeugen mit Klimaanlage sollte zum Standard erklärt werden, um den Fahrgästen Komfort zu bieten. In Anbetracht der Nutzungszyklen sollte im Rahmen der Klimaanpassung insbesondere bei Schienenfahrzeugen über ein Nachrüstförderung von Klimaanlage nachgedacht werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm: Der Vorschlag entspricht den Ausführungen im NVP.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.1.8.3 Kapitel 6.1.8.4	<p>Gemeinsames Vorgehen bei alternativen Antrieben bei Bussen, Gemeinschaftliche Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge im ÖSPV</p> <p>Um die Ziele bei alternativen Antrieben zu erreichen, wird angeregt, dass der VRR Rahmenverträge ausschreibt, sodass die Fahrzeuge von den Verkehrsunternehmen abgerufen und höhere Rabatte erzielt werden können. Des Weiteren kann so die Standardisierung weiter vorangetrieben werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.2	<p>Einheitliche Beförderungsbedingungen</p> <p>Die Vereinheitlichung der Beförderungsbedingungen ist insbesondere in Bezug auf die geänderten Mobilitätsbedürfnisse erforderlich. Die Fahrradmitnahme ist ein Beispiel bei dem die Verkehrsunternehmen die Regelungsfreiheit der Beförderungsbedingungen des VRR nutzen und die Mitnahme im ÖSPV nach 9 Uhr beschränken. Dies steht im krassen Widerspruch zum Netzgedanken des ÖPNV und zu dem Eindruck der Kund*innen beim Ticketkauf.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis zur Vereinheitlichung der Beförderungsbedingungen hinsichtlich Fahrradmitnahme im ÖSPV. Fahrräder als Teil der vernetzten Mobilität sollten grundsätzlich im ÖSPV befördert werden.</p> <p>Nehmen kurzen Hinweis auf, dass wir auf bundesweit einheitliche Bef. Bed. Hinarbeiten, aber die betrieblichen Belange bei den VU ggf. individuelle Handlungsspielräume benötigen.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.3	<p>Weiterentwicklung von Tarif und Vertrieb im VRR (Vereinfachung des Tarifs und der Ticketprodukte)</p> <p>Die Fortentwicklung der Tarifstruktur wird seitens der Stadt Dortmund begrüßt. Allerdings ist aufgrund der Randlage der Stadt Dortmund im VRR-</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Tickets für Gelegenheitsfahrer*innen werden für Dortmund (Randlage) immer unattraktiver</p>

			<p>Gebiet darauf hinzuweisen, dass Tickets für Gelegenheitsfahrer*innen, die keine bundes- oder landesweite Gültigkeit haben, für Dortmund immer unattraktiver werden, dennoch ihre Daseinsberechtigung haben und beibehalten werden sollten. Gerade im Barverkauf ist darauf zu achten, dass durch die Verschlinkung keine Zugangsbeschränkungen entstehen und auch weiterhin keine Pflicht zum Abschluss von Abo-Verträgen besteht. Der Einsatz einer Prepaid-Karte für den Vertrieb wird angeregt. Besonders vor dem Hintergrund der steigenden Preise für das Deutschlandticket inkl. der zugehörigen Modellvarianten ab 2025 werden die zukünftigen Nutzungszahlen mit Spannung erwartet. Die Ausweitung und Etablierung eines Kombi-Ticket-Angebots für Veranstaltungen werden seitens der Stadt Dortmund gewünscht. Die Koordinierung sollte beim VRR angesiedelt werden. Eine Harmonisierung des Tickets-Angebots in NRW über die Verkehrsverbünde sollte angestrebt werden.</p>	<p>Einsatz einer Prepaid-Karte für den Vertrieb (falls Barverkauf eingestellt wird) Ausweitung und Etablierung eines Kombi-Ticket-Angebots für Veranstaltungen (VRR als Koordinator) Harmonisierung des Tickets-Angebots in NRW über die Verkehrsverbünde Bedingen diese Hinweise textliche Änderungen für den finalen VRR-NVP? M3: Die Maßnahmen und Hinweise werden im Rahmen der weiteren Tarifüberlegungen berücksichtigt.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.4	<p>Flankierende Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen zur Stärkung des ÖPNV und der intermodalen Wegekette</p> <p>Werbung für den ÖPNV kann einerseits durch entsprechende Kampagnen gemacht werden. Andererseits kann ein gut funktionierender ÖPNV auch Werbung für sich selbst durch seine Funktionalität sein, indem positive Erfahrungen gemacht werden. Die Fahrgastinformation ist ein enorm wichtiges Merkmal, wenn es darum geht, den Ruf des ÖPNV zu verbessern: Information schafft Akzeptanz. Die Sichtbarkeit von digitalen Fahrgastinformationen im öffentlichen Raum ist ein weiteres Mittel, um die Wahrnehmung des ÖPNV in der Gesellschaft zu stärken. Weiterhin ist anzumerken, dass der Verkehr - und insbesondere der ÖSPV - nicht an der Stadtgrenze endet. Die derzeitige Orientierung mit Liniennetzplänen ist eher unhandlich mit dem Nebeneinander von regionalen (SPNV-) und kommunalen Stadtliniennetzplänen. Es wird angeregt, für den Raum des VRR einen digitalen Liniennetzplan zu entwickeln. Je nach Möglichkeit sind das Gesamtnetz oder Teilnetze darzustellen. Diese digitalen Liniennetzpläne würden es ermöglichen auf unterschiedlichen Ebenen unterschiedliche Netzebenen darzustellen, beispielsweise Tag- und Nachtnetz, Barrierefreiheit der Stationen und Haltestellen. Ebenfalls könnten Linieninformationen und Links zu Fahrplänen etc. verknüpft sein.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR! Der finale VRR-NVP wird in Kapitel 6.4 wie folgt ergänzt: „Die Sichtbarkeit von digitalen Fahrgastinformationen im öffentlichen Raum ist ein weiteres Mittel, um die Wahrnehmung des ÖPNV in der Gesellschaft zu stärken. Dies kann u. a. über die Entwicklung von digitalen Liniennetzplänen erfolgen. Je nach Möglichkeit sind das Gesamtnetz oder Teilnetze darzustellen. Diese digitalen Liniennetzpläne würden es ermöglichen, auf unterschiedlichen Ebenen unterschiedliche Netzebenen darzustellen, beispielsweise Tag- und Nachtnetz, Barrierefreiheit der Stationen und Haltestellen. Ebenfalls könnten Linieninformationen und Links zu Fahrplänen etc. verknüpft sein.“</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 6.5	<p>Kundenrechte</p> <p>Die Kund*innen wollen sicher und bequem nach Hause kommen. Wesentlich dafür ist, dass die Fahrpläne und Umstiege verlässlich funktionieren. Gerade in den Abend- und Nachtstunden müssen die Fahrpläne funktionieren und Umstiege gesichert sein. Es wird angeregt ein System zu</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>

			entwickeln, welches gesicherte Anschlüsse belohnt. Des Weiteren müssen Regelungen zu gesicherten Umstiegen und deren Kompensation bzw. Ersatz im Verbundraum geregelt sein und nicht durch die Verkehrsunternehmen und deren Kulanz bestimmt werden.	
14	Stadt Dortmund	Kapitel 7.1	Ausgangslage und aktueller Sachstand Die aktuellen Bestrebungen zur Verbesserung der Fahrgastinformation werden seitens der Stadt Dortmund unterstützt. Insbesondere die Verknüpfung von Auskünften bis auf Fernverkehrsebene wird als sehr positiv bewertet.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Aktivitäten des VRR
14	Stadt Dortmund	Kapitel 7.2	Vision und langfristige Strategie Die Vision von Mobility as a Service muss schnellstmöglich im VRR-Raum in die Tat umgesetzt werden. Das Berliner Beispiel "Jelbi" zeigt eindeutige Vorteile für einen metropolengerechten Nahverkehr, bei dem intermodale Wegekettten mit einer App bestritten werden können.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
14	Stadt Dortmund	Kapitel 7.3	Umsetzungsschritte sowie kurz- und mittelfristige Maßnahmen Die schnelle Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen wird begrüßt. Insbesondere die Integration von Papierfahrtscheinen und Chipkarten-Tickets in die Auskunft- und Vertriebs-Apps sowie die Verknüpfung von Leitsystemen an Haltestellen und Bahnhöfen mit Auskunfts-Apps wird als enorm wichtig eingeschätzt. Die bereits etablierten Systeme für Check-in/Check-out (CiCo) und Check-in/Be-out- (CiBo) werden als eine sehr gute Ticketmaßnahme für Gelegenheitsnutzende eingeschätzt. Die mobil.nrw-App für die Beauskunftung und den Vertrieb neuer Mobilität sowie Multi- und Intermodalität wird seitens der Stadt Dortmund als ein positives Beispiel für Mobility as a Service angesehen. Die Integration weiterer Services wird begrüßt und gefordert. Fahrgastinformationen sind essentiell für die wiederkehrende Nutzung des ÖPNV. Die beschriebenen Maßnahmen zur Digitalisierung neuer Mobilität sowie Multi- und Intermodalität, der Vernetzung von Informationssystemen und dem Qualitätsmanagement, dem digitalen Kundendialog sowie Service-Chat werden begrüßt.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Aktivitäten des VRR
14	Stadt Dortmund	Kapitel 7.4	Relevante Akteure Die Vielzahl der notwendigen Akteure wird mitsamt der Zuständigkeit vorgestellt.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
14	Stadt Dortmund	Kapitel 8.1	Barrierefreiheit im ÖPNV Mit Stand Juli 2024 sind 1956 Bushaltestellenpositionen auf Dortmunder Stadtgebiet vorhanden, davon sind 476 barrierefrei ausgebaut (bitte Änderung in der Tabelle auf Seite 403). Bei den baulichen Elementen der Barrierefreiheit im ÖPNV (Kap. 8.1.2) fehlen die taktilen Elemente sowie das zwei Sinne	Zustimmung seitens VRR! Die Tabelle zum barrierefreien Ausbauzustand von Haltestellen im ÖSPV wird mit dem Stand der aktuellen Abfrage (Januar 2025) ersetzt.

			<p>Prinzip. Hinsichtlich eines bestimmten Datums, bis wann alle Bus- und Stadtbahnhaltestellen barrierefrei ausgebaut sind, kann die Stadt Dortmund keine genauen Angaben machen, da der Ausbau von vielen unterschiedlichen Faktoren beeinflusst wird. Ein nicht ganz unwesentlicher Faktor ist dabei der Fachkräftemangel in der Verwaltung. Grundsätzlich ist das weitere Vorgehen beim barrierefreien Ausbau der Bus- und Stadtbahnhaltestellen auf Dortmunder Stadtgebiet in den Teilfortschreibungen zum Nahverkehrsplan beschrieben. Grundsätzlich fehlen verbundweite Standards zur Barrierefreiheit, insbesondere beim Teilsystem Bus. Dies betrifft u.a. die Steighöhe der Bushaltestellen. Es wird angeregt, auch für den VRR-Raum die Thematik Barrierefreiheit umfassender zu behandeln und den zuständigen Baulastträgern Informationen zur Verfügung zu stellen, die eine Standardisierung des künftigen Ausbaus zur Barrierefreiheit zum Ziel haben.</p>	<p>Bei den baulichen Elementen der Barrierefreiheit im ÖPNV werden die taktilen Elemente und das zwei Sinne Prinzip ergänzt.</p> <p>Grundsätzlich gezieltere Behandlung der Barrierefreiheit durch den VRR (Standardisierung des künftigen Haltestellenausbaus zur Barrierefreiheit) und Information der zuständigen Baulastträger.</p> <p>Der finale VRR-NVP wird um folgenden Satz (Ziel) ergänzt: „ In seiner Rolle als Koordinator für den ÖPNV kann es ein Ziel des VRR sein, die Umsetzung des barrierefreien Haltestellenausbaus in enger Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden und Straßenbaulastträgern durch eine Standardisierung zu forcieren..“</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 8.2	<p>PNV-Investitionsförderung zur Stärkung des ÖPNV</p> <p>Die Stadt Dortmund begrüßt die bereits erfolgte Übertragung der Förderzuständigkeit auf den VRR AöR. Die derzeit gültige Förderrichtlinie der ÖPNV-Investitionen ist durch sein mehrstufiges Antragsverfahren sehr aufwendig und bindet Personalkapazitäten in nicht unerheblicher Höhe. Durch den vorherrschenden Fachkräftemangel wird diese Situation zusätzlich verschärft. Aus Sicht der Kommunen/Aufgabenträger wäre eine Harmonisierung wünschenswert. Der bei P+R-/B+R-Anlagen nachzuweisende 80 %-ige Belegerfassungsgrad i. V.m. einer Rückzahlung von Fördermitteln nach zwei Jahren ist zu hoch. Die Zweckbindungsfrist der Anlagen läuft über einen derart langen Zeitraum, sodass Kommunen bei der Antragsstellung weit in die Zukunft blicken müssen. Bisher zeigt sich, dass neue Elemente wie bspw. B+R-Anlagen teilweise erst nach längerer Zeit angenommen werden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis, dass das mehrstufige Antragsverfahren sehr aufwendig ist und Personalkapazitäten in nicht unerheblicher Höhe bindet (Verschärfung durch Fachkräftemangel).</p> <p>Kritischer Hinweis, dass der Nachweis eines 80%-igen Belegungsgrads von P+R-/B+R-Anlagen nach zwei Jahren zu hoch ist.</p>
14	Stadt Dortmund	Kapitel 8.3	<p>Unterstützung von Städten und Kreisen sowie Verkehrsunternehmen bei der Erbringung des ÖPNV-Leistungsangebots durch den VRR</p> <p>Es wird begrüßt, dass der VRR die Städte, Kreise und Verkehrsunternehmen bei der Behebung der negativen Auswirkungen durch den Fachkräftemangel unterstützen will. Bezogen auf die getroffenen Aussagen zur Schaffung eines gemeinsamen Pools an Sicherheitspersonal kann nur festgehalten werden, dass hierzu das städtische Verkehrsunternehmen (DSW21) eine Stellungnahme abgeben kann. Die anderen drei vorgeschlagenen Punkte sind nicht ausgeführt und können daher nicht bewertet werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>

14	Stadt Dortmund	Kapitel 9.1	Allgemeines kein Bedarf einer Stellungnahme	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Der Input zu diesem Thema wird von einem externen Gutachter auf der Grundlage des Entwurfs des VRR-NVP erarbeitet und fließt in den finalen NVP ein.
14	Stadt Dortmund	Kapitel 9.2	Kap. 9.2.1 und 9.2.2 können nicht bewertet werden	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Der Input zu diesem Thema wird von einem externen Gutachter auf der Grundlage des Entwurfs des VRR-NVP erarbeitet und fließt in den finalen NVP ein.
14	Stadt Dortmund	Kapitel 9.3	Zwischenfazit kann nicht bewertet werden	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Der Input zu diesem Thema wird von einem externen Gutachter auf der Grundlage des Entwurfs des VRR-NVP erarbeitet und fließt in den finalen NVP ein.
14	Stadt Dortmund (Ergänzung)	Kapitel 4	Ergänzung (per E-Mail vom 15.11.2024) Beschluss: In der Fassung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen (AKUSW) empfiehlt der Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün dem Rat der Stadt Dortmund einstimmig, bei einer Enthaltung (Fraktion AfD), folgenden Beschluss zu fassen: Der Rat der Stadt Dortmund beschließt die Übersendung der dargestellten Stellungnahme im Rahmen des formellen Beteiligungsverfahrens des VRR-Nahverkehrsplans 2025 an den VRR Anregungen aus dem AKUSW: Der AKUSW empfiehlt außerdem den barrierefreien Ausbau der S-Bahnhaltestelle Dorstfeld -Süd sowie eine durchgehende Verbindung: Unna/ Do-Hörde/ Bochum.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Hinweis den barrierefreien Ausbau der S-Bahn-Station Dorstfeld -Süd in den finalen VRR-NVP aufzunehmen. Hinweis, eine durchgehende Verbindung von Unna über Do-Hörde bis Bochum in den finalen VRR-NVP aufzunehmen. Die genannte Direktverbindung wurde bereits untersucht: Direktverbindung Unna - Hörde - Bochum aus Sicht des VRR nicht zielführend wie aus abgeschlossener sma-Untersuchung hervorgeht.
15	Stadt Hagen	allgemein	Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank, dass Sie der Stadt Hagen Gelegenheit geben, zum Entwurf Ihres Nahverkehrsplans Stellung zu nehmen. Wir möchten diese Gelegenheit nutzen, zu einigen Themen Kommentare bzw. Statements aus Sicht der Stadt Hagen zu geben. An einigen Stellen bitten wir um Ergänzungen bzw. Korrekturen, sofern diese Einfluss auf die Sinnhaftigkeit der jeweiligen	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)

			Aussagen nehmen. Im Folgenden wird entsprechend der chronologischen Abfolge des Inhalts des Nahverkehrsplans Bezug genommen.	
15	Stadt Hagen	Kapitel 1.2.4.1.3	S.60: Tabelle – Bevölkerungsdichte im VRR (Statement) Die Bevölkerungsdichte als Mittelwert über das gesamte Gemeindegebiet eignet sich nur bedingt, um bspw. Den Grad der Urbanität widerzugeben. Schon bezogen auf einzelne Stadtbezirke (in Hagen 5) reichen die Werte von „extrem ländlich“ bis „hochverdichtet“.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Der verbundweite Vergleich der Mittelwerte zur Bevölkerungsdichte zeigt zumindest in der Tendenz Unterschiede innerhalb des Verbundgebiets, so dass urbane und ländlich-urbane Räume aufgezeigt werden können.
15	Stadt Hagen	Kapitel 1.3.5.3	S.111: Text - letzte Zeile – (Korrektur) (die Gebietskategorie A1 umfasst, die Großstädte im VRR, A2 die Mittel- und Kleinstädte und A3 die ländlich-urbanen Kreise)	Zustimmung seitens VRR! Redaktioneller Fehler
15	Stadt Hagen	Kapitel 2	S.132: Umsetzung der Verkehrswende im VRR (Statement) Essentiell für die Umsetzung der Verkehrswende ist die Schaffung von Verlagerungspotential beim ÖPNV. Nur spart die Schaffung von Verlagerungspotential nicht eine einzige Tonne CO ² . Dies gelingt erst, wenn bei maximal konstanter Effizienz auf der Seite des MIV Einsparungspotentiale generiert und realisiert werden können. Hierzu bedarf es eines stringenten und übergreifenden Verkehrsmanagements.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Klare Zustimmung seitens VRR, worauf an vielen Stellen in Kapitel 2 hingewiesen wird (Personen = Fahrten müssen verlagert werden) – auch mit Hilfe von Push-Maßnahmen.
15	Stadt Hagen	Kapitel 3.2.1	S.166: Infrastruktur Stationen (Kritik) In diesem Kapitel geht es im Wesentlichen um die Zusammenstellung und Finanzierung von Ausbauprogrammen für die Aufwertung von SPNV-Stationen und Erstellung der im Bundesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen geforderten Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen. Seit dem Jahr 2000 sorgt die Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe (MOF) für eine Verbesserung des Zustandes und der Ausstattung kleinerer Bahnhöfe in Zusammenarbeit mit dem Land und der DB Station & Service AG (heute: DB InfraGO GmbH). In einem ersten Schritt wurden bis 2010 bereits 87 Bahnhöfe modernisiert (MOF1). Ein zweiter Schritt (MOF2) folgte für insgesamt 117 Bahnhöfe in NRW. Für weitere 52 Bahnhöfe trat eine dritte Vereinbarung in Kraft (MOF3), die bis 2027 abgearbeitet werden soll. Von diesen Maßnahmen profitieren u.a. auch die Bahnhöfe Hagen-Hohenlimburg und Hagen-Oberhagen. Nicht dabei waren in diesem Zusammenhang die beiden S-Bahnstationen Hagen-Westerbauer und Hagen-Wehringhausen. Dies trifft auch weiterhin zu, nachdem das Nachfolgeprogramm mit der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB) ins Leben gerufen wurde. Auch hier sollten in drei Schüben kleinere und mittlere Stationen im Zeitraum von 2019 bis 2026 von	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Kritischer Hinweis, dass die beiden S-Bahn Stationen Hagen-Westerbauer und Hagen-Wehringhausen weder im Rahmen der MOF3 noch der FABB barrierefrei ausgebaut werden. dto. Haltepunkt Hagen-Vorhalle Hintergrund: Stadt Hagen muss zeitliche Perspektive beim barrierefreien Haltestellenausbau in den Nahverkehrsplan aufnehmen. Bitte, im finalen VRR-NVP für alle SPNV-Stationen im VRR, auch für diejenigen, die bisher in keinem Programm einen Platz gefunden haben, die derzeitigen Planungs- und Ausbauperspektiven aufzunehmen. Sowohl Hagen-Westerbauer als auch Hagen-Wehringhausen befinden sich im S5 / S8-Paket und sollen mittelfristig umgebaut werden. Der Umbau Hagen-Vorhalle ist äußerst komplex aufgrund der

			<p>Infrastrukturmaßnahmen profitieren. Hagen Westerbauer und Hagen-Wehringhausen, obwohl sie gut in den Programmschnitt gepasst hätten, wurden hiervon ausgenommen. Selbstverständlich sind im Rahmen jedes Programms die Mittel begrenzt, dies gilt ja auch für die kommunalen Aufgabenträger bei der gesetzlich vorgeschriebenen Erstellung der Barrierefreiheit der zahlreichen Bushaltestellen, dennoch sind die kommunalen Aufgabenträger aufgefordert für den weiteren Ausbau der Haltestellen über 2022 hinaus eine zeitliche Perspektive in ihren Nahverkehrsplänen aufzuführen, aber auch die ist im Nahverkehrsplan des VRR für die verbleibenden Stationen nicht gegeben. Ähnliches gilt auch für den Haltepunkt Hagen-Vorhalle. Hier ist auch seit geraumer Zeit der Abriss des baufälligen Empfangsgebäudes und die Neugestaltung des Zugangs vorgesehen. Doch auch hier ist ebenso lange keine weitere Entwicklung zu erkennen, geschweige denn eine barrierefreie Ausstattung (Aufzüge und/oder Rampen). Es bleibt zu hoffen, dass diese Maßnahmen im Zuge der Reaktivierung der Ruhrtalbahn für den SPNV – so sie denn eines Tages erfolgt – umgesetzt wird. Die Stadt Hagen plädiert deshalb dafür, im Nahverkehrsplan für alle SPNV-Stationen, auch für diejenigen, die bisher in keinem Programm einen Platz gefunden haben, die derzeitigen Planungs- und Ausbauperspektiven aufzunehmen.</p>	<p>derzeitigen Gleisgeometrie und Anforderungen des GV ist ein barrierefreier Umbau ohne Verlust des Bestandsschutzes vermutlich nicht möglich.</p> <p>Der Abriss des Empfangsgebäudes in Hagen-Vorhalle war ursprünglich für Ende 2023 vorgesehen gewesen, allerdings wurden die notwendigen Sperrpausen abgewiesen. Neuanmeldung erfolgt für 2028 ohne Ergebnis bisher. ggf. die Chance einer ggf. notwendigen unterjährigen Fahrweg-Maßnahme im Bereich Vorhalle für den vorlaufenden Abriß des EG und Aufbau einer adäquaten Treppeneinhausung als Schattenmaßnahme umsetzen zu können.</p> <p>Es ist eine Neugestaltung des Eingangsbereiches mit Einhausung und Erneuerung des Bahnsteigbelages vorgesehen.</p> <p>Im Zuge der MBS Ruhrtalbahn hat sich gezeigt, dass die Verlegung des Hp Hagen-Vorhalle sehr komplex ist, da auch Zusammenhänge mit dem GV bestehen</p>
15	Stadt Hagen	Kapitel 4.1.5	<p>S.228: SPNV-Zielnetz 2032/2040 (Lob)</p> <p>Lichtblicke für Hagen versprechen indes die Ausführungen und Maßnahmen zum SPNV-Zielnetz 2040, wenngleich die Maßnahmen weitestgehend unter Finanzierungsvorbehalt stehen, insbesondere wenn hiermit Infrastrukturmaßnahmen verbunden sind. Zu nennen ist hier für Hagen die Reaktivierung der Ruhrtalbahn für den SPNV entlang der linken Ruhrseite, mit der S-Bahnlinie 22 zwischen Hattingen und Hagen und der RB40 zwischen Witten und Hagen, hier haben sich im Vergleich zur Machbarkeitsstudie (Stand Juli 2023) offensichtlich noch Änderungen ergeben. Aus Hagerer Sicht zu begrüßen sind die Liniendurchbindungen bis nach Duisburg Hbf. und darüber hinaus. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die in Kapitel 4.4 beschriebene Weiterentwicklung des Schienenverkehrs innerhalb des VRR und darüber hinaus aus fachlicher Sicht für Hagen ein wünschenswertes Szenario darstellt, dass dem Ziel zu einer nachhaltigen Verkehrswende gerecht werden könnte. Zumindest ist es gelungen, den Weg dorthin aufzuzeigen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR im Bereich SPNV (SPNV-Zielnetz 2040) und die Aufnahme in den VRR-NVP</p>
15	Stadt Hagen	Kapitel 4.1.5.3.10	<p>S.238, 3. Absatz (Korrektur?)</p> <p>Müsste es hier nicht „BO-Langendreer“ anstatt „BO-Dahlhausen“ heißen? Haltern am Niederrhein hat m.W. bereits einen Haltepunkt.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Redaktioneller Fehler?</p>

				Wurde bereits angepasst
15	Stadt Hagen	Kapitel 4.2.1.5	S.251: Potenzielle neue Stationen (Korrektur) Der Ortsteil, für den in Hagen eine neue Station vorgeschlagen wird heißt Hagen-Halden.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Redaktioneller Fehler? Wurde bereits im Dokument angepasst.
15	Stadt Hagen	Kapitel 6.1.2.6	S.309: Tabelle Umsetzung eines Qualitätsmanagementsystem (Korrektur) Die notwendige Anpassung der Tabelle für Hagen wurde seitens des VRR bereits zugesichert.	Zustimmung seitens VRR! Die Tabelle wird für den finalen VRR-Nahverkehrsplan überarbeitet.
15	Stadt Hagen	Kapitel 6.1.3	S.312: Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR (Statement) Innerhalb dieses Kapitels ist unschwer der Versuch zu erkennen, die bereits erfolgten Bemühungen des RVR und seinen Mitgliedskommunen in der Metropole.RUHR zu diesem Thema vollkommen auszublenden und sich selbst auf die Agenda zu schreiben. Zugegebenermaßen lässt der bisher nur mäßige Erfolg für Hagen bei der Aufhebung der Angebotslücken befürchten, dass bei dem enggefassten Zuschnitt der Metropole.RUHR die Grenzproblematik nur verschoben, jedoch nicht gelöst werden wird. Doch würde dies aus Sicht der Stadt Hagen für den VRR in ähnlicher Weise gelten, insbesondere in Bezug auf die Region Westfalen östlich von Hagen und Dortmund. Auch hier befinden sich Angebotslücken, die angesichts der tariflichen Möglichkeiten durch das Deutschlandticket dringend geschlossen werden müssten.	Zustimmung seitens VRR! Es wird folgender erklärender Satz in den finalen VRR-NVP eingefügt, der die unterschiedliche Herangehensweise zum MobilitätsimpulsRUHR 2023 des RVR verdeutlicht: „Der VRR verfolgt bei der Behandlung des Themas der interkommunalen Angebotslücken im ÖPNV und der Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR einen eher langfristiges Planungsansatz. Die Erfordernisse zur Umsetzung der Verkehrswende im VRR, also die Klimaneutralität im Verkehrssektor bis zum Jahr 2045 (siehe Kapitel 2) bedingen einen umfassenden Leistungsaufwuchs im ÖPNV – sowohl im SPNV als auch im ÖSPV –, der nur mit umfassenden und langfristigen Zielen zu erreichen sind. Für diesen Leistungsaufwuchs sind langfristig auch immense investive Maßnahmen in der ÖPNV-Infrastruktur notwendig, zu deren Finanzierung der VRR einen Beitrag leisten kann (Fördermanagement des VRR). Somit stellt der vom VRR verfolgte Ansatz bei der Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR eine sinnvolle Ergänzung des vom RVR verfolgten eher kurzfristigen Ansatzes im Rahmen des MobilitätsimpulsRUHR 2023 dar.“
15	Stadt Hagen	Kapitel 6.1.4.2	S.323 – 324: Optimierung des Störungsmanagements im ÖPNV (Ergänzung) Als weiteren „Krisenfall“ könnte hier für die weitere Zukunft auch das kurzfristige Versagen wichtiger Infrastruktureinrichtungen (Brücken, Stützbauwerke etc.) genannt werden.	Zustimmung seitens VRR! Die Liste der Beispiele wird im finalen VRR-NVP wie folgt ergänzt: „... oder einer kurzfristig eingetretenen Nichtbenutzung wichtiger Infrastruktureinrichtungen wie Brücken, Stützbauwerke etc.

15	Stadt Hagen	Kapitel 6.1.5.1.4	S.331: Freigabe der Standspuren auf den Autobahnen für Busse (Nachfrage) Wie lässt sich eine solche Regelung von Seiten der Kommunen oder auch durch den VRR in die Wege leiten?	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Die Möglichkeit der Freigabe von Standspuren auf Autobahnen für den ÖPNV muss ergebnisoffen mit allen hierfür relevanten Akteuren diskutiert werden.
15	Stadt Hagen	Kapitel 6.1.7.2	S.344 (Tabelle): Summe B+R-Stellplätze im VRR (Korrektur) Für Hagen sind noch 80 Stellplätze in Kollektivanlagen am Hbf./ZOB nachzumelden.	Zustimmung seitens VRR! Die Angaben werden für den finalen VRR-NVP aktualisiert.
15	Stadt Hagen	Kapitel 6.1.7.3	S.347: Park and Ride (P+R) Innerhalb intermodaler Wegekettens sollte es im Sinne der Verkehrswende sein, einen möglichst hohen Anteil des Umweltverbundes gegenüber dem motorisierten Individualverkehr anzustreben. Insofern sollte im Rahmen von P+R-Angeboten die Schnittstelle zwischen MIV und Umweltverbund möglichst nah am Wohnort sein. Als typische Einpendlerstadt kann sich gemäß der Erwerbstätigenquote lediglich Düsseldorf sehen. Alle anderen Städte liegen relativ dicht an den 50%. Doch auch für Düsseldorf wäre es positiver, wenn der Hagener Pendler sein Auto bereits am Hagener Hauptbahnhof abstellen könnte.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Der VRR favorisiert – wie im NVP als Ziel beschrieben – grundsätzlich bei großen und kleinen Einpendlerstädten einen wohnortnahen Umstieg vom MIV auf den ÖPNV.
15	Stadt Hagen	Kapitel 6.1.7.3	S.348 (Tabelle): P+R-Stellplätze (Nachfrage/Korrektur) Woher kommen die Zahlen? Gemäß NVP Stadt Hagen sind es 170.	Zustimmung seitens VRR! Die Angabe von 134 P+R-Stellplätzen für die Stadt Hagen ist Ergebnis einer Bestandsaufnahme von P+R im VRR im Jahr 2020. Für den finalen VRR-NVP wird die Angabe der Stadt Hagen übernommen (170 P+R-Stellplätze).
15	Stadt Hagen	allgemein	Zu vielen vom VRR angesprochenen Angeboten, wäre es aus Sicht der Kommunen hilfreich Einblick in entsprechende Nutzungsdaten zu erhalten, was bei der Einbeziehung unabhängiger privatwirtschaftlicher Unternehmen im Bereich Mikromobilität und Sharingangeboten aufgrund der unternehmensspezifischen Sensibilität der Daten schwierig sein könnte.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Bitte um Einblick in Nutzungsdaten im Bereich Mikromobilität und Sharingangeboten. Daten liegen uns leider nicht vor.
15	Stadt Hagen	allgemein	Fazit: Aus fachlicher Sicht stellt der Entwurf des Nahverkehrsplans eine erfolversprechende Grundlage in Richtung Verkehrswende dar. Dem vorliegenden Werk ist zu wünschen, dass ihm die politische Bereitschaft beschieden wird, die notwendigen finanziellen Mittel hierfür bereit zu stellen. Des Weiteren bleibt zu hoffen, dass die notwendigen technischen und infrastrukturellen Voraussetzungen schnellstmöglich umgesetzt werden können. Dem könnte zukünftig der bestehende Fachkräftemangel und der Widerstand von Teilen der Bevölkerung entgegenstehen, die in unzumutbarer	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner, lobender Abschlusstext)

			<p>Weise von den baulichen Maßnahmen betroffen sind (hier sind sicherlich noch Nachbesserungen in den Planungen angezeigt) oder angestachelt von politisch reaktionären Meinungsbildern, sich in einer grundsätzlich ablehnenden Haltung, den Maßnahmen entgegenstellen.</p> <p>Stadt Hagen Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag NN</p>	
16	Stadt Herne	allgemein	Stellungnahme der Stadt Herne zum Nahverkehrsplan des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 2025	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
16	Stadt Herne	Kapitel 1.2.1.4	<p>Gesetzesgrundlage BGG</p> <p>In diesem Fall hat der VRR aus Sicht der Stadt Herne nicht nur eine koordinierende Funktion, sondern übernimmt auch Aufgaben zentral für die kommunalen Aufgabenträger. Es sollte deutlicher werden, dass dem VRR Aufgaben übertragen wurden, die für eine barrierefreie Nutzung relevant sind. Dies betrifft vor allem die Kommunikation und Beauskunftung. Kommunikation: Die Internetseite des VRRs zur Planung und Information zur Nutzung des ÖPNVS (z.B. Internetseite/Druckwerke auch von der Farbgebung/Kontraste) sollten entsprechend angepasst, Informationen/Broschüren auch in Einfacher bzw. Leichter Sprache angeboten werden. Meistens wird nur auf körperliche Behinderung und Sinnesbehinderung (Sehbehinderung, Blindheit, Gehörlosigkeit, Schwerhörigkeit, Taubblindheit) geachtet. Ein sehr umfassendes Themenfeld der Sprachbehinderung und geistiger Behinderung wird häufig vernachlässigt. Beauskunftung: Zusammen mit den Aufgabenträgern und kommunalen ATs sollte die gesamte Wegekette in der efa beauskunftet werden. Das heutige Angebot ist mangelhaft und weist deutliche Informationslücken auf. Zahlreiche z.B. für Rollstuhlfahrende barrierefreie Verbindungen werden nicht beauskunftet.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis, dass der VRR die Aufgabe hat, die verbundweite Kommunikation und Auskunftsmidien barrierefrei zu gestalten: z. B. einfache/leichte Sprache in den, barrierefreie Verbindungen für Rollstuhlfahrende etc.</p> <p>Müssen durch diesen Hinweis Änderungen im Text für den finalen NVP vorgenommen werden?</p> <p>M3/Kommunikation: Der Hinweis ist nachvollziehbar und berechtigt. Im Zuge der Modernisierung der VRR-Webseite in 2024 wurden die Vorgaben des Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) bereits berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Ergänzung im NVP Kapitel 6.4</p> <p>Zu der EFA ist M/M3 nicht sprachfähig- den Punkt sollte I beantworten.</p>
16	Stadt Herne	Kapitel 1.3.4.3	<p>Seilbahn</p> <p>Die Formulierung "Die Stadt Herne hat die Errichtung einer urbanen Seilbahn im Stadtteil Wanne-Eickel zur Anbindung des zu entwickelnden Geländes der ehemaligen Zeche General Blumental beschlossen." bitte wie folgt anpassen: "Die Stadt Herne hat die Errichtung einer urbanen Seilbahn in den Stadtbezirken Wanne und Eickel zur Anbindung des zu</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Die Passage wird im finalen VRR-NVP wie folgt abgeändert: „Die Stadt Herne hat die Errichtung einer urbanen Seilbahn in den Stadtbezirken Wanne und Eickel zur Anbindung des zu entwickelnden Geländes der ehemaligen Zeche General Blumenthal beschlossen.“</p>

			entwickelnden Geländes der ehemaligen Zeche General Blumenthal beschlossen." Einen Stadtteil/Stadtbezirk Wanne-Eickel gibt es nicht.	
16	Stadt Herne	Kapitel 1.2.4.3.1 Kapitel 2.3.1	<p>Qualität des ÖPNV-Angebots/PKW-Verfügbarkeit</p> <p>Die Bewertung an Hand der dargestellten Daten erscheint in der Form nicht sinnvoll, da die Fläche bzw. die Bevölkerungsdichte der Räume nicht berücksichtigt wurden. Ein Beispiel: Die Stadt Herne ist flächenmäßig sehr klein, aber hat eine sehr hohe Bevölkerungsdichte. Die Fahrzeuge müssen schlichtweg nicht so weit fahren, um alle Nutzenden zu erreichen. Dennoch gibt es ein sehr hohes und dichtes Angebot, wenn man dann den Wert je km² betrachtet. Kreise und kreisfreie Städte in einer Darstellung mit einem Grenzwert zu vergleichen, ist vermutlich auch nicht zielführend. Ggf. Bildung von vergleichbaren Räumen UND vergleichbare Werte erzeugen, in dem man Fläche und Bevölkerungsdichte bei dem Vergleich mit einbezieht.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Die beiden Quoten berücksichtigen sowohl die Bevölkerung „Zug-/Buskm pro Einwohner“ als auch die Fläche „Zug-/Buskm pro km² Gebietsfläche“ und der Mittelwert (nicht Grenzwert) dient als Orientierung für ein im Vergleich zum VRR-Durchschnitt über- bzw. unterdurchschnittliches ÖSPV-Angebot. Damit zeigen die Werte eine gute und verbundweit vergleichende Analyse des ÖSPV-Angebots bezogen auf Einwohner und Gebietsfläche.</p>
16	Stadt Herne	Kapitel 4.1.5.3.11	<p>"zum anderen ist mit der zurzeit als RE 41 geplanten Linie (Verbindung Haltern – Recklinghausen – Bochum) der nächste Meilenstein bereits in einer ersten Stufe in Umsetzung. Die RE 41 soll im SPNV-Zielnetz 2040 über Bochum hinaus nach Hagen und als 30-Minuten-Takt zur RE 7 bis nach Köln fortgeführt werden. Nach Norden hin soll sie bis Münster verlängert werden."</p> <p>--> Es ist bisher nicht in der Planung ein Halt auf Herner Stadtgebiet vorgesehen. Dies führt zu einer schlechten Anbindung der Stadt Herne an diese zukünftig sehr wichtige Nord-Süd-Verbindung des zukünftigen RE 2. Eine Ergänzung des Halts Herne-Holsterhausen inkl. der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen sehen wir als zwingend erforderlich an. Die Meldung in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW durch die Stadt Herne ist erfolgt.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Stadt Herne hat bereits mehrfach Anfragen zur Einrichtung eines neuen Hp auf Herner Stadtgebiet gefragt. VRR hat darauf 2023 eine Untersuchung durch sma durchführen lassen mit folgendem Ergebnis: Aufgrund gegebener infrastruktureller und betrieblicher Zwangspunkte ist ein Halt der Linie Gelsenkirchen – Bochum (heute Linie RB46/im Zielnetz RB31) im Bereich Herne-Rottbruch nicht möglich. Weiteres Ergebnis ist, dass im Zielnetz 2040 ein Halt der RE 2 nur mit intensivem Infrastrukturausbau möglich ist. Hierbei ist auch nur der Standort an der Rottbruchstraße realisierbar, an der Holsterhauser Straße nicht.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wichtig ist dabei zu erwähnen, dass eine Realisierung des Haltepunktes nur durch einen massiven infrastrukturellen Ausbau möglich wäre. Zusätzlich zu dem bereits für das Zielnetz 2040 unterstellten zweigleisigen Ausbau der Strecke im Bereich der A42 in Recklinghausen müsste die vorgesehene Zweigleisigkeit verlängert werden und ein zusätzliches aufwändiges Brückenbauwerks über den Rhein-Herne-Kanal gebaut werden. Dieser zusätzliche Infrastrukturbedarf macht den Bau der Station in Herne-Rottbruch wenig realistisch.

				<ul style="list-style-type: none"> Das Ergebnis hatten wir der Stadt Herne am 02.05. noch einmal schriftlich zusammengefasst mit der Perspektive, dass im Rahmen der Fahrplanrobustheitsprüfung für die Infrastrukturmaßnahmen des Zielnetzes 2040 ggf. ein weiterer Infrastrukturausbau als Variante abgeleitet wird, der die notwendige Voraussetzung für den Haltepunkt schafft. Das Ergebnis der Untersuchung seitens DB Netz wird Ende 2024 erwartet. Inwieweit ausreichend Fahrgastpotential im Einzugsbereich des Haltepunktes besteht, um den kostenintensiven Infrastrukturausbau wirtschaftlich darstellen zu können, müsste im Anschluss untersucht werden. <p>Der Halt wird vorerst nicht in den NVP aufgenommen</p>
16	Stadt Herne	Kapitel 4.2.1.5	<p>Potenzielle neue Stationen</p> <p>Ein möglicher Halt Herne-Holsterhausen für den zukünftigen RE 2 (neu) wird nicht genannt. Die Stadt Herne sieht eine Anbindung der Linie RE 2 (neu) als sehr wichtigen SPNV-Halt an, damit Herne mit rd. 155.000 Einwohnern auch an diese zukünftig sehr wichtige Nord-Süd-Verbindung angebunden wird. Eine Aufnahme einer potenziellen Station Herne-Holsterhausen, mit den entsprechenden weiteren Arbeitsschritten wird aus unserer Sicht als zwingend erforderlich angesehen. Die Meldung in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW durch die Stadt Herne ist erfolgt.</p>	<p>Siehe oben</p> <p>(Hinweis zu Kapitel 4.1.5.3.11)</p>
16	Stadt Herne	Kapitel 4.6	<p>Baustellenmanagement und Schienenersatzverkehr im VRR</p> <p>Es wurde im Austausch mit dem VRR mehrmals über die Notwendigkeit gesprochen, dass zwischen den Kommunen und dem VRR, als Auftraggeber für die EVUs, ein deutlich höherer Abstimmungsbedarf besteht, um die Abwicklung der SEV/BNV-Verkehre vor Ort zu regeln. Es stehen hier keine oder nur zu gering ausgebildete Möglichkeiten inkl. eines barrierefreien Ausbaus für (umfassenden) SEV/BNV-Verkehre zur Verfügung. Die bisherige Praxis die Haltemöglichkeiten nur mit den örtlichen Verkehrsunternehmen zu besprechen, ist nicht zielführend. Wir würden empfehlen, dass Kapitel um diesen Teil zu ergänzen: "Abstimmung von SEV-/BNV-Verkehren mit Kommunen"/"Teilweise Ausbau und Einrichtung von SEV-/BNV-Haltestellen (barrierefrei) durch die örtlichen Baulastträger" --> Förderung/Finanzierung durch den VRR?</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis zum SEV/BNV: Mehr fachlicher Austausch zwischen VRR und den ÖPNV-Aufgabenträgern (nicht nur Austausch VRR-VU)</p> <p>Ergänzungen im finalen VRR-NVP zu den folgenden Themen?</p> <ul style="list-style-type: none"> Abstimmung von SEV-/BNV-Verkehren mit Kommunen Teilweise Ausbau und Einrichtung von SEV-/BNV-Haltestellen (barrierefrei) durch die örtlichen Baulastträger Förderung/Finanzierung durch den VRR <p>Es finden bereits Abstimmungen zwischen VRR, Kommunen und VUs statt.</p>

16	Stadt Herne	Kapitel 6.1.3	<p>Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR</p> <p>"Ein gemeinsamer Nahverkehrsplan von zwei oder mehr ÖPNV-Aufgabenträgern, deren Stadt- und/oder Kreisgebiet vornehmlich durch ein gemeinsames Verkehrsunternehmen bedient wird, beispielsweise ein gemeinsamer Nahverkehrsplan für die Städte Bochum, Gelsenkirchen und Herne (Bogestra), für die Städte Düsseldorf und Duisburg sowie den Kreis Mettmann (Rheinbahn) oder für die Städte Essen und Mülheim an der Ruhr (Ruhrbahn) oder die sehr enge Verkehrsverflechtungen (Pendlerströme) aufweisen, kann sinnvoll sein."</p> <p>=> Die Stadt Herne begrüßt es weiterhin eine sehr gute Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den Kommunen zu erzielen. Die hier beschriebene Vorgehensweise und das Beispiel sehen wir allerdings als nicht zielführend an. Die Stadt Herne wird nicht "vornehmlich durch die Bogestra" bedient. Die Bogestra stellt einen Anteil von rd. 25% der Zug-/Buskilometer. Das Beispiel zeigt eher, dass dieser Ansatz nicht sinnvoll verfolgt werden kann, da bereits heute die Verflechtungen zwischen den Verkehrsunternehmen und Stadtgebieten deutlich vorhanden sind. Die Stadt Herne wird vor allem durch die HCR bedient, diese verkehrt aber auch in Castrop-Rauxel (Kreis RE), im Kreis RE verkehrt neben der Vestischen auch die DSW, usw. Die Bogestra verkehrt aber auch sehr umfassend in Witten inkl. einer Beteiligung bei der VER. Hiermit soll deutlich gemacht werden, dass dieses Beispiel darstellt, dass nicht durchgehend die VU an den Stadt-/ Kreisgrenzen den Betrieb einstellen und sich schon heute die Unternehmen unabhängig von Stadtgrenzen deutlich vermischen. Es gibt zahlreiche Beispiele, wo auch an Stadtgrenzen eine Linie endet. Bei vielen Angeboten macht dies ggf. auch Sinn, bei manch anderen offensichtlich nicht. Bei der Mehrheit ist dies aber nicht der Fall. Die Stadt Herne hat bei der großen Umstellung des Netz 2020 der Stadt Bochum ihren NVP teilweise fortgeschrieben und die Verkehre, die gemeinsam mit Bochum bestehen, betrachtet. Diese Form der anlassbezogenen Fortschreibung hat sich als sehr sinnvoll herausgestellt. Gegen eine gleichzeitige Fortschreibung und den Gründen dagegen, haben sich die Aufgabenträger bereits umfassend erläutert. Die gesamten Punkte, die gegen eine zeitgleiche Fortschreibung sprechen, wiederholen wir an dieser Stelle nicht. Zudem ist aus Sicht des Aufgabenträgers zunächst das Angebot zu betrachten, welches erzielt werden soll (unabhängig von den VU). Im ersten Schritt verfolgen wir das Ziel ein gutes Angebot für die BürgerInnen zu erreichen. Welches VU auf welcher Linie verkehrt, ist dabei erst im zweiten Schritt zu klären. Den Fokus nun wieder auf die VU zu legen, widerspricht diesem Ansatz.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis, dass die Verkehrsunternehmen den Betrieb nicht an Stadt-/ Kreisgrenzen einstellen, sondern sich das Bedienungsgebiet über Stadt-/Kreisgrenzen hinweg erstreckt (Bsp. BOGESTRA).</p> <p>Ziel: Intensiver fachlicher Austausch zwischen benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern über Leistungsangebot und anlassbezogene Fortschreibung von Nahverkehrsplänen</p> <p>Anm.: Die im VRR-NVP beschriebene Vorgehensweise des VRR bei diesem Thema zielt in erster Linie auf einen intensiven fachlichen Austausch benachbarter ÖPNV-Aufgabenträger hinsichtlich einer Harmonisierung der Nahverkehrsplanung ab. Der Hinweis einer anlassbezogenen Fortschreibung von Nahverkehrsplänen benachbarter ÖPNV-Aufgabenträger wird aufgegriffen und der Text für den finalen VRR-NVP wie folgt ergänzt: „Die im vorliegenden Nahverkehrsplan beschriebene Vorgehensweise zielt in erster Linie – sofern gewünscht und/oder erforderlich – auf die Koordination eines intensiven fachlichen Austauschs benachbarter ÖPNV-Aufgabenträger über das Leistungsangebot benachbarter ÖPNV-Aufgabenträger und die Harmonisierung der Nahverkehrsplanung ab. Im Ergebnis kann dies auch in einer anlassbezogenen Fortschreibung von Nahverkehrsplänen benachbarter ÖPNV-Aufgabenträger, bei der der VRR auf Wunsch aller beteiligten Akteure gerne koordiniert.“</p>
----	-------------	---------------	--	--

16	Stadt Herne	Kapitel 7.3.5.1	<p>Fahrplanauskunft und Informationssysteme</p> <p>"Ziel ist es dabei immer, den Kund*innen die bestmögliche Auskunft zu bieten und sie bei ihrem Weg durch den ÖPNV und von Tür zu Tür optimal zu unterstützen."</p> <p>=> Die Nutzung der efa bzgl. der Einstellung von barrierefreien Wegeketten wird nicht explizit benannt, stellt aber aus Sicht der Stadt Herne ein sehr wichtiges Element für die Nutzung aller BürgerInnen dar. Wie komme ich von A nach B, wenn ich: "eine Gehbehinderung habe", "Erblindet bin", etc. Bisher lassen sich nur eingeschränkt Optionen hierzu in der efa einstellen. ("ohne Treppen", "ohne Rolltreppen", "ohne Aufzüge", "nur barrierefreie Fahrzeuge".) Die Auswahlmöglichkeiten erschließen sich dem Nutzenden ggf. nicht. Die Auswahl führt derzeit dazu, dass es oftmals gar keine Beauskunftungen gibt. An dieser Stelle bedarf es einer umfassenden Überprüfung und Überarbeitung der Daten und Auswahlmöglichkeiten. Die Stadt Herne hat zusammen mit ihren Verkehrsunternehmen umfassende Daten zur Barrierefreiheit der Haltestellen und Fahrzeuge vorliegen, die derzeit aber nur sehr mühselig in die Systeme eingetragen werden können (hierzu müssten Mitarbeiter eingestellt werden, da für jede Haltestelle händisch eine Maske geöffnet werden muss). Würde es eine technische Lösung geben, einmalig große Datenmengen in die Datenbank einlesen zu können, würde dies schnell zu einer deutlichen Verbesserung der Beauskunftung führen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis, dass die aktuellen Auswahlmöglichkeiten ("ohne Treppen", "ohne Rolltreppen", "ohne Aufzüge", "nur barrierefreie Fahrzeuge") dazu führt, dass oftmals für die Betroffenen keine sinnvolle Beauskunftungen möglich ist. Es bedarf einer umfassenden Überprüfung und Überarbeitung der Auswahlmöglichkeiten.</p> <p>Kritischer Hinweis, dass zahlreiche gute Daten zur Barrierefreiheit bei den Verkehrsunternehmen vorliegen, aber der Aufwand, diese Daten in die Datenbank (des VRR?) einzupflegen, sehr hoch ist.</p> <p>Klärung, ob der letzte Hinweis berechtigt ist und textliche Änderungen bei diesem Thema für den finalen VRR-NVP notwendig ist.</p> <p>Hinweis wurde eingearbeitet.</p>
16	Stadt Herne	Kapitel 8.1	<p>Barrierefreiheit im ÖPNV</p> <p>"Für die Ausgestaltung und Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit sind gemäß § 8 Absatz 3 PBefG die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Somit sind für die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖSPV die Kreise und kreisfreien Städte zuständig. Für die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im SPNV sind einerseits die drei Kooperationsräume VRR, go.Rheinland und NWL für die Bereiche Fahrzeuge, Fahrgastinformation, Vertriebsrichtungen etc. und andererseits die Eigentümer der Strecken und Stationen, also vornehmlich die DB InfraGO AG, für den barrierefreie Ausbau der Haltestellen etc. zuständig."</p> <p>=> Die Stadt Herne sieht die Aufgabe der "Fahrgastinformation" über die VRR App, die Webseite und Informationsbroschüren auch für den ÖSPV, also den gesamten ÖPNV beim VRR als Verbund. Die Aufgabe wurde aus unserer Sicht als zentrale Aufgabe an den Verbund übertragen. Somit sind die Kreise und kreisfreien Städte für den ÖSPV zuständig, aber sie bedienen sich hier dem VRR als zentralen "Dienstleister". Diese Aufgaben sind aus Sicht der Stadt Herne noch deutlicher darzustellen.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Hinweis, dass die Fahrgastinformation für den gesamten ÖPNV über die VRR App, die VRR-Webseite und die Informationsbroschüren eine Verbundaufgabe des VRR ist. Die kreisfreien Städte und Kreise sind zwar für den ÖSPV zuständig, aber nutzen den VRR als zentralen Dienstleister.</p> <p>Folgender Satz wird in den finalen VRR-NVP eingefügt: „Der VRR ist gemäß Satzung der VRR AöR verantwortlich für die verbundweite Fahrgastinformation für den gesamten ÖPNV (siehe Kapitel 1.2.1.2.3), die über die VRR App, die VRR-Webseite und die Informationsbroschüren erfolgt. Die kreisfreien Städte und Kreise im sind zwar für den ÖSPV zuständig, aber nutzen den VRR als zentralen Dienstleister.“</p>

16	Stadt Herne	Kapitel 8.1	<p>"Dieses langfristige Ziel verfolgt der VRR sowohl in seiner Rolle als Koordinator für den ÖPNV als auch in seiner Rolle als Fördermittelgeber bzw. Bewilligungsbehörde für Investitionsmaßnahmen in die Infrastruktur in den ÖPNV nach § 12 und § 13 ÖPNVG NRW. In seiner Eigenschaft als Koordinator für den ÖPNV kann der VRR im Bereich des ÖSPV, für den die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger sind, nur Hinweise geben und koordinierend in übergreifenden Projekten, z. B. zur Unterstützung des barrierefreien Ausbaus von Bus- und Straßenbahnhaltestellen oder zur Verbesserung der barrierefreien Fahrplanauskunft (siehe Kapitel 7) tätig sein.</p> <p>=> Wie zuvor dargestellt sieht die Stadt Herne beim VRR nicht nur eine "koordinierende" Rolle beim Thema Fahrplanauskunft und übergreifende Information auf Ebene des Verbunds (Webseite, Broschüren). Es wird hier von einer baulichen Barrierefreiheit gesprochen, aber nur von Zugängen ohne Stufen gesprochen. Ansonsten wird keine Definition gegeben. Was zählt dazu? Buskapsteine, taktile Leitelemente, ausreichend breite Gehwege/Abstände, damit Rollstuhlfahrende überhaupt inkl. Klappe aussteigen können und eine ausreichende Fläche zur Bewegung haben (nach den aktuellen Richtlinien)?</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Hinweis, dass die bauliche Barrierefreiheit definiert und die Anforderungen an die bauliche Barrierefreiheit konkretisiert werden müssen.</p> <p>Benennung der Anforderungen: Buskapsteine, taktile Leitelemente, ausreichend breite Gehwege/Abstände, damit Rollstuhlfahrende inkl. Klappe aussteigen können und eine ausreichende Fläche zur Bewegung haben etc.?</p> <p>Folgender Satz wird in den finalen VRR-NVP eingefügt: „Bei der Umsetzung der baulichen Barrierefreiheit im ÖPNV gelten die aktuellen Richtlinien und Vorgaben hinsichtlich der baulichen Elemente (Buskapsteine, taktile Leitelemente etc.) und der Flächen (ausreichend breite Gehwege/Abstände, damit Rollstuhlfahrende inkl. Klappe aussteigen können und eine ausreichende Fläche zur Bewegung haben) etc.“</p>
16	Stadt Herne	Kapitel 8.1	<p>Eine vergleichende Darstellung über den Fortschritt barrierefrei ausgebauter Haltestellen ist schwierig, da bis heute durch den VRR keine allgemeingültige Definition gemacht wurde, wie der VRR dies definiert. Die Abfrage auf die diese Darstellung basiert, hat keine einheitliche Datengrundlage. Die Stadt Herne sieht hier nicht nur einen höhengleichen Zugang als maßgeblich. Haltestelle die "nur mit einem Buskapstein ausgestattet sind, sind nach unserer Definition nicht barrierefrei", sondern verfügen nur über einen niveaugleichen Einstieg. Dies beauskunfteten wir auf unserer Homepage je Haltestelle, damit die Nutzenden des ÖPNVs sich ausreichend informieren können. Andere Kommunen sehen dies ggf. anders.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Folgender Satz wird im finalen VRR-NVP als Fußnote ergänzt: „Voraussetzung für eine barrierefreie Haltestellen und damit Grundlage für die Tabelle (Angaben zu „barrierefrei ausgebaut“) stellt ein höhengleicher Zugang von der Haltestelle zum Fahrzeug dar. Streng genommen zählen Haltestellen mit Buskapsteinen aufgrund ihres minimalen Niveauunterschieds von der Haltestelle zum Fahrzeug nicht zu vollständig barrierefreien Haltestellen, fließen aber in die Werte dieser Tabelle zu „barrierefrei ausgebaut“ ein.“</p>
17	Kreis Kleve	allgemein	<p>Sehr geehrter Herr NN,</p> <p>vielen Dank für die Übermittlung des Entwurfs des Nahverkehrsplans des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr 2025 und die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen des vorgesehenen Beteiligungsverfahrens.</p> <p>Der Kreis Kleve hat sich intensiv mit dem vorliegenden Entwurf beschäftigt und gibt nachstehende folgende Anmerkungen:</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)</p>

17	Kreis Kleve	Kapitel 1	Grundlagen und Rahmenbedingungen	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
17	Kreis Kleve	Kapitel 2	Umsetzung der Verkehrswende Die vorhandenen Rahmenbedingungen sind zutreffend formuliert. Die Weiterentwicklung des öffentlichen und schienengebundenen Personennahverkehrs, die Steigerung der Verbindungsfunktion und des Modal-Splits sind die zentralen Thema der nächsten Jahre. Dabei sind auch die örtlichen Aufgabenträger einerseits und die Verkehrsunternehmen andererseits ausreichend einzubeziehen. Daher sollte eine umfassende Strategie entwickelt werden, um diese Herausforderungen nachhaltig zu bewältigen	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
17	Kreis Kleve	Kapitel 3	Bestandanalyse SPNV Die in der Analyse aufgeführten Abstimmungsgespräche zu relevanten Baumaßnahmen fanden in der Vergangenheit ohne Beteiligung des Kreises Kleve statt. Es wäre wünschenswert, wenn auch die örtlichen ÖPNV-Aufgabenträger über die Ergebnisse der Abstimmungsgespräche informiert würden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Hinweis, bei Baumaßnahmen auch die örtlichen ÖPNV-Aufgabenträger einzubeziehen.
17	Kreis Kleve	Kapitel 4	Weiterentwicklung SPNV Der Kreis Kleve hat eine SPNV-Potenzialanalyse in Auftrag gegeben. Das beauftragte Planungsbüro befasst sich dabei unter anderem mit folgenden Maßnahmen: a) zweigleisiger Ausbau zwischen Kleve - Geldern, b) Reaktivierung der ehemaligen grenzüberschreitenden Verbindung zwischen Kleve - Nijmegen sowie c) Einrichtung einer Verbindung zwischen Kamp-Lintfort - Geldern. Die Ergebnisse der vorläufigen Machbarkeitsstudie werden Ende Oktober 2024 erwartet und im Anschluss zur Verfügung gestellt. Zusätzliche Angebote auf der Zugverbindung ab Geldern in Richtung Köln sind wünschenswert, dürfen jedoch nicht zu weiteren Ausfällen oder Problemen auf der bestehenden Schienenstrecke führen. Aus Sicht des Kreises Kleve ist es entscheidend, die bestehenden Verbindungen zuverlässig aufrechtzuerhalten, bevor neue Angebote geschaffen werden.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Hinweis, zusätzliche Angebote auf der Relation Geldern-Köln zu planen, sofern dies nicht zulasten der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit geht. Untersuchung wird begrüßt und die Ergebnisse werden zwischen VRR und Kreis Kleve erörtert.
17	Kreis Kleve	Kapitel 5	Bestandsanalyse und Weiterentwicklung des XBus-Netzes Eine Verlängerung der X32 von Rees nach Bocholt steht der Kreis Borken aus verkehrsplanerischer Sicht bekanntermaßen kritisch gegenüber.	Ablehnung seitens VRR! Der Kreis Borken hat eine anders lautende Stellungnahme abgegeben.

			<p>Angesichts des bisherigen Verfahrens zur Bereitstellung zusätzlicher Landesmittel für die 2. Umsetzungsstufe der VRR-Schnellbuskonzeption sollte auch dargelegt werden, welche Umsetzungsoptionen der VRR sieht, falls keine zusätzlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Die von Ihnen angestrebte frühzeitige Umstellung der Fahrzeugflotte auf treibhausneutrale Antriebstechniken sollte unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit betrachtet werden. Aufgrund der langen Linienführungen könnte der Einsatz treibhausneutraler Busse auf kürzeren Strecken betrieblich sinnvoller sein, insbesondere im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Antriebstechniken.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Der Text von Kapitel 5.3 wird hinsichtlich der Finanzierungsfrage ergänzt.</p> <p>Ablehnung seitens VRR!</p> <p>Im nun ergänzten Text von Kapitel 5.3 wird gerade hinsichtlich der Kombination neuer XBus-Linien mit der Antriebswende eine Möglichkeit eröffnet.</p>
17	Kreis Kleve	Kapitel 6.1	<p>Integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV</p> <p>Es wird betont, dass die Sicherstellung von Anschlüssen ein zentraler Aspekt zur Verbesserung des ÖPNV darstellt. Hierbei spielt die Kommunikation zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen eine entscheidende Rolle. Der Kreis Kleve möchte ausdrücklich hervorheben, dass die Sicherstellung von Anschlüssen auch den SPNV umfasst. Die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV können daher nicht allein mit den zuständigen Verkehrsunternehmen Lösungen erarbeiten. Hierzu wird auch auf die gemeinsame Besprechung am 14.11.2022 verwiesen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Die Anschlusssicherung betrifft – wie auch im VRR-NVP beschrieben – die Anschlüsse/Übergänge zwischen beiden Teilbereichen des ÖPNV (SPNV und ÖSPV)</p>
17	Kreis Kleve	allgemein	<p>Allgemeiner Hinweis:</p> <p>Auf den Seiten 15, 72 und 146 fehlen die entsprechenden Daten für den Kreis Kleve. Die fehlenden Daten können gerne durch den Kreis Kleve bereitgestellt werden. Bitte teilen Sie hierfür mit, bis zu welchem Stichtag die Daten aktualisiert werden müssen.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Fehlende Grundlagendaten werden für den finalen VRR-NVP ergänzt und vorhandene Grundlagendaten aktualisiert.</p>
18	Kreis Mettmann	allgemein	<p>Sehr geehrter Herr Wittke,</p> <p>mit o.g. Email geben Sie dem Kreis Mettmann Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme im Rahmen des formellen Beteiligungsverfahrens zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025. Diese Möglichkeit möchte ich gerne nutzen. Im Sinne einer transparenten Mitwirkung hat die Kreisverwaltung ihre kreisangehörigen Städte am Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans beteiligt. Die hieraus hervorgegangenen Rückmeldungen und Hinweise wurden mitbetrachtet.</p> <p>Ebenso wurden die politischen Gremien des Kreises Mettmann eingebunden. Die nachfolgende Stellungnahme erfolgt daher auf Grundlage eines</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Einleitungstext)</p>

			durch den Kreistag des Kreises Mettmann am 10.10.2024 erfolgten Beschlusses.	
18	Kreis Mettmann	Kapitel 1.1.1	<p>Verbundraum</p> <p>Redaktioneller Hinweis zu Tabelle auf Seite 15/16: Die farbliche Zuordnung (rot und grün) zu den Vergleichswerten für den Kreis Mettmann erscheint fehlerhaft und zeigt Korrekturbedarf auf. Sowohl in der Spalte „ÖSPV-Angebot zur Bevölkerung“ als auch in der Spalte „ÖSPV-Angebot zur Stadt-/Kreisfläche“ erreicht der Kreis Mettmann im Vergleich mit den durchschnittlichen Werten anderer VRR-Kreise (vorletzte Zeile) nicht unter-, sondern überdurchschnittliche Ergebnisse.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Der Vergleich bezieht sich auf den Durchschnittswert zum gesamten VRR und nicht zu den Kreisen des VRR</p>
18	Kreis Mettmann	Kapitel 1.2.1.2	<p>VRR-Nahverkehrsplan 2025</p> <p>Die frühzeitige Einbindung der ÖPNV-Aufgabenträger in den Arbeitsprozess wird sehr begrüßt. Hier konnte sich die Kreisverwaltung insbesondere bei den Themen SPNV-Zielnetz, On-Demand-Verkehre sowie Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR zu Beginn des Prozesses einbringen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Lobender Hinweis zu den informellen Vorgesprächen</p>
18	Kreis Mettmann	Kapitel 1.2.2.3	<p>Herausforderungen für den VRR</p> <p>In diesem Kapitel wird auf die grundlegende Finanzierungsproblematik für weitere Leistungsausweitungen im SPNV hingewiesen. So werden jegliche, im Nahverkehrsplan vorgestellte Maßnahmen unter Vorbehalt der Finanzierbarkeit gestellt. Wenngleich diese Problematik nachvollziehbar ist und auch auf die Situation des ÖSPV im Kreisgebiet übertragbar ist, stellt sie für die Aufgabenträger eine große Herausforderung dar.</p> <p>Der Kreis Mettmann möchte ab dem kommenden Jahr ebenfalls seinen Nahverkehrsplan neu aufstellen. Im Rahmen dessen soll die planerische Grundlage für das zukünftige ÖSPV-Angebot im Kreisgebiet erarbeitet werden. Ein wichtiges Ziel des kommunalen ÖSPV ist jedoch eine gute Verknüpfung zum SPNV. Dieses Ziel nehmen der Kreis Mettmann und die kreisbedienenden Verkehrsunternehmen sehr ernst. Für eine verlässliche Planung des kommunalen ÖSPV müsste jedoch zeitnah der Finanzierungsvorbehalt zur Taktumstellung auf einen 15-/30-Minuten-Takt aufgelöst werden. Neben den Planungen im Rahmen des Nahverkehrsplans des Kreises ist dies auch für Planungen der Baulastträger und Verkehrsunternehmen unerlässlich, um einen reibungslosen Wechsel in eine neue Taktfamilie zu ermöglichen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Klärung: Steht die Taktumstellung auf einen 15-/30-Minuten-Takt im Raum Düsseldorf unter Finanzierungsvorbehalt?</p> <p>Passage im NVP geschärft.</p>
18	Kreis Mettmann	Kapitel 1.2.3.1	Rahmenbedingungen für die Finanzierung des ÖPNV im VRR	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			Es ist anzumerken, dass der kommunale Anteil an der ÖSPV-Finanzierung enorm ist und im Zuge der allgemeinen Preissteigerung und der Antriebswende bei gleichzeitig konstanten Einnahmen durch Ticketverkäufe auch zukünftig weiter steigen wird.	
18	Kreis Mettmann	Kapitel 1.3.5.1	Finanzierungsprobleme im ÖPNV Die Einschätzung zu den beschriebenen Herausforderungen für die kurz-, mittel- und langfristige Finanzierung des ÖPNV-Leistungsangebotes im VRR angesichts aktueller Umstände sowohl auf der Kosten- als auch auf der Einnahmen- bzw. Erlösseite werden geteilt.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.1.1.1	Ausweitung der Verkehre zur Hauptverkehrszeit abends und am Wochenende Das Ziel, auch abends und am Wochenende im SPNV dichtere Takte anzubieten, wird grundsätzlich begrüßt. Da dies jedoch indirekt auch Auswirkungen auf das Leistungsvolumen des ÖSPV hat, wird auf die Hinweise zu Kap. 1.2.2.3 verwiesen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.1.1.2	Nachtverkehr im 24-Stunden-Betrieb Die Bestrebungen für eine Ausweitung des SPNV-Nachtverkehrs wird grundsätzlich begrüßt. So soll der Nachtverkehr auch eine größere Rolle bei der Neuaufstellung des Kreis-NVP spielen. Für diese Planungen wäre eine baldige Auflösung des Finanzierungsvorbehalts (siehe auch meine Hinweise zu Kap. 1.2.2.3) hilfreich. Zudem ist anzumerken, dass bei einer überlagerten Betrachtung der Linien S8 und RE4 nur bei jeder zweiten Fahrt auch der Kreis Mettmann angebunden wäre. Im diesem Falle bitte ich um wohlwollende Prüfung von zusätzlichen Halten auf der Linie RE4 im Nachtverkehr.	Zustimmung seitens VRR! Kritischer Hinweis, dass der im NVP enthaltene Finanzierungsvorbehalt bei Angebotsausweitungen (Nachtverkehr im 24-Stunden-Betrieb) die Planungen zu seiner Umsetzung behindert. Verständlicher Hinweis. Aber grundsätzlich stehen alle im VRR-NVP aufgenommenen Maßnahmen unter dem Machbarkeits-/Umsetzungs- und Finanzierungsvorbehalt.
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.1.2.2	Ratinger Weststrecke (Duisburg – DU-Wedau – Ratingen – D-Rath (– Düsseldorf)) Die Ratinger Weststrecke ist ein bedeutsames Projekt des RegioNetzWerks. Der Kreis Mettmann und die Stadt Ratingen sind in den Planungsprozess fortwährend eingebunden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.1.2.6	Regiobahn-Verlängerung (Viersen – Kaarst (– Neuss – Düsseldorf)) Die Regiobahn-Westverlängerung wird vom Kreis Mettmann begrüßt.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.1.3	Rhein-Ruhr-Express Auch wenn der Rhein-Ruhr-Express auch zukünftig nicht im Kreis Mettmann halten wird, wird dieses landesweit bedeutsame Projekt positiv gesehen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR

			Insbesondere der in dem Zusammenhang erfolgte zweigleisige Ausbau der S6 zwischen Langenfeld und Leverkusen wird begrüßt.	
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.1.4	<p>S-Bahn-Konzept „Düsseldorf“ im 15/30-Minuten-Takt</p> <p>Die im Rahmen des 15-/30-Minuten-Takt-Konzepts geplanten Ausweitungen im SPNV-Angebot im Kreis Mettmann werden begrüßt. So ergeben sich durch die geplanten Taktüberlagerungen auf den einzelnen Streckenabschnitten im Kreis Mettmann teils dichte Taktungen:</p> <p>Nord-Süd-Strecke:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Düsseldorf – Langenfeld im 10-Minuten-Takt aus den S-Bahn-Linien S 6, S 21 und S 27 ▪ Düsseldorf – Langenfeld – Köln im 20-Minuten-Takt aus stündlichen Stammlagen der S 6, S 21 und S 27 ▪ Duisburg – Ratingen West – Düsseldorf im 15-Minuten-Takt aus S 47 und RB 39 ▪ Essen – Ratingen Ost – Düsseldorf ca. im 15-Minuten-Takt aus S 6 und S 7X ▪ 15-Minuten-Takt in Düsseldorf, ca. 10/20-Minuten-Takt in Essen durch Beschleunigung der Linie S 7X <p>Ost-West-Strecke:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Düsseldorf – Erkrath – Haan – Wuppertal 15-Minuten-Takt (S8) in der HVZ überlagert mit der Linie S11 zwischen Düsseldorf und Wuppertal Vohwinkel im 15-Minuten-Takt. ▪ Berg. Gladbach – Köln – Dormagen – Neuss – Düsseldorf – D-Gerresheim / W-Vohwinkel ▪ Mettmann – Wuppertal im 30-Minuten-Takt (S28) ▪ Düsseldorf – Mettmann im 15-Minuten Takt aus S28 und S29 <p>Die überlagernden Linien, die teilweise nach Köln fahren, teilweise in der NVZ nur bis D-Gerresheim verkehren, oder einzelne Halte auslassen (S7X) könnten zu Verwirrungen bei Fahrgästen führen. Hier sollte überdacht werden, wie diese guten Angebote transparent kommuniziert werden können.</p> <p>In dem angestrebten Taktschema werden ebenfalls Chancen für die künftige ÖSPV-Planung gesehen, die im künftigen Nahverkehrsplan des Kreises abgebildet werden sollen. Zwar führen die unterschiedlichen Taktfamilien im Gebiet des VRR und von Go.Rheinland weiterhin zu einem faktischen Taktbruch mitten im Kreisgebiet, jedoch würden durch die durch Überlagerungen entstehenden dichten Taktungen auf den Strecken Langenfeld – Düsseldorf, Hilden – Düsseldorf und Düsseldorf – Haan-Gruiten – Wuppertal zukünftig zu jeder Zeit gute Anschlussbedingungen zwischen SPNV und</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR</p> <p>Hinweis, das Fahrtenangebot von sich überlagernden Linien (beispielsweise S7X) transparent zu kommunizieren</p> <p>Latent kritischer Hinweis zu Linien mit unterschiedlichen Taktfamilie innerhalb des Kreises.</p>

			ÖSPV entstehen. Dadurch sollte es im Rahmen der NVP-Erstellung auch trotz verschiedener Taktungen der S-Bahnlinien möglich sein, auf tangentialen Regionalbuslinien (bspw. der jetzigen Linie 741 Mettmann – Erkrath-Hochdahl – Hilden) gute Anschlüsse zum SPNV zu ermöglichen. Weitere Wechselwirkungen könnten im NVP des Kreises geprüft werden.	
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.1.5	SPNV-Zielnetz 2032/2040 Das SPNV-Zielnetz lässt Ansätze zur direkten Erschließung einiger kreisangehöriger Innenstädte mit dem SPNV vermissen (bspw. Heiligenhaus, Velbert, Wülfrath und Monheim a. R.). Eine Ergänzung des VRR-NVP um Perspektiven und Untersuchungsbedarfe, die über das XBus-Konzept hinausgehen, würden begrüßt. Siehe zudem Anmerkungen zu Kapitel 4.1.4.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Kritischer Hinweis, dass trotz massiver Leistungsausdehnung durch das SPNV-Zielnetz 2040 einige Innenstädte im Kreis Mettmann von diesem nicht profitieren. Die sogenannte Circle-Linie wurde bereits mehrfach mit negativem Ergebnis geprüft. Stattdessen Weiterverfolgung des von der Stadt Velbert angeregten Ansatzes die Schnellbuslinien anzubinden. Keine weitere Prüfung
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.1.5.1	Grobziele und Planungsprämissen der VRR-Angebotsplanung Die angestrebten Angebotsausweitungen werden begrüßt. Bei Linienverlängerungen sollte geprüft werden, inwiefern diese die Verspätungsanfälligkeit der Linien erhöhen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.1.5.2	Verbesserungen durch das SPNV-Zielnetz 2040 Hier werden insbesondere die in Planung befindlichen Reaktivierungsprojekte „Ratinger Weststrecke“ und „S 1/S 17“ begrüßt. Letzteres Projekt wird in diesem Kapitel jedoch nicht erwähnt.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.1.5.3.10	RRX-Magistrale und Nord-Süd-Verbindungen Die Einführung einer ergänzenden, beschleunigten Linie (S 7X), die Ratingen Ost und Hösel schneller mit Essen und Düsseldorf verbindet, wird begrüßt. Die durch den kürzeren Linienweg höhere Betriebsstabilität der S 33, die künftig die Linie S 9 ersetzen soll, wird begrüßt.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.1.5.3.23	Kap. Korridor Duisburg – Düsseldorf Die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke wird begrüßt. (Siehe auch Anmerkungen zu Kapitel 4.1.2.2 und 4.1.4)	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.1.5.3.24	Korridor Düsseldorf – Langenfeld – Leverkusen – Köln Die angestrebte Verstetigung des 10-Minuten-Taktes zwischen Düsseldorf und Langenfeld wird begrüßt. Hinsichtlich der verschiedenen sich überlagernden Linien mit unterschiedlichen Endpunkten ist auf eine gute	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR Wunsch, mit go.Rheinland über eine Verlängerung des 10-Minuten-Takts zu verhandeln.

			Kundeninformation zu achten. Auch aus diesem Grunde wäre eine Verlängerung des 10-Minuten-Taktes bis Köln in Abstimmung mit Go.Rheinland wünschenswert.	
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.1.5.3.25	<p>Korridor Düsseldorf – Hilden – Solingen u. Anbindung der Müngstener Strecke</p> <p>Die Einrichtung eines sich aus Überlagerungen ergebenden 10-Minuten-Taktes auf der Achse Düsseldorf – Hilden – Solingen aus den Linien S 1, S 7/ S 7X und S 47/ S 47X sowie der geplante Einsatz von batterieelektrischen Triebfahrzeugen wird begrüßt. Um Verwirrungen bei Fahrgästen zu vermeiden wäre eine gute Kommunikation hinsichtlich der X-S-Bahn zielführend. Außerdem sollte eine durchgehende S-Bahn-Verbindung von Düsseldorf über Hilden und Solingen-Landwehr angestrebt werden (S 1/ S 17).</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR</p> <p>Hinweis, das Fahrtenangebot der zukünftigen X-S-Bahnen im Vgl. zu den S-Bahnen gut und transparent zu kommunizieren</p>
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.1.5.3.26	<p>Rhein-Wupper-Achse (Neuss – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen)</p> <p>Der angestrebte 15-Minuten-Takt zwischen Düsseldorf und Mettmann sowie der im Konzept geplante 5-/10-Minutentakt zwischen Düsseldorf – Erkrath – Haan-Gruiten und Wuppertal-Vohwinkel wird begrüßt.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR</p>
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.1.5.3.27	<p>Korridor Wuppertal – Solingen – Opladen – Köln</p> <p>Die Einrichtung eines RE-Halts an einem der Haaner Bahnhöfe wäre wünschenswert. Der Kreis Mettmann sowie die Städte Hilden und Langenfeld setzen sich dafür ein, dass die geplante Linie S 1/S 17 von Köln aus kommend über Solingen-Landwehr und Hilden durchgehend bis Düsseldorf verkehrt.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Prüfung, ob ein RE-Halt an einem der Haaner Bahnhöfe möglich ist.</p> <p>Kein weiterer Halt auf RE 7 darstellbar. Bereits im heutigen Fahrplan aufgrund der Betriebsqualität Verzicht auf die Halte Köln-Mülheim und W-Vohwinkel. Evtl. könnte zukünftige RRR2 dort halten, aber auch hier bereits Haltauflassung in Opladen und Leichlingen unterstellt, daher unwahrscheinlich, dass sich ein weiterer Halt in Haan umsetzen ließe.</p>
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.2.1.1	<p>Bahnsteignutzlängen- und -Höhenkonzept NRW</p> <p>Die unterschiedlichen Bahnsteighöhenkonzepte der SPNV-Aufgabenträger führen insbesondere im Kreis Mettmann zu Barrieren. Mit den partiellen Bahnsteigerhöhungen wurde eine Lösung gefunden, diese Barrieren zu überwinden. Bei Türstörungen der entsprechenden Türen wäre eine frühzeitige Fahrgastinformation wünschenswert. Nichtsdestotrotz wäre eine landesweit einheitliche Bahnsteighöhe anzustreben.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Hinweis zur Vereinheitlichung der Bahnsteighöhen in NRW</p> <p>Frühzeitige Fahrgastinformation bei Türstörungen an niveaugleichen Bahnsteigerhöhungen wünschenswert</p>
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.2.1.2	Migrationskonzept S-Bahn	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR</p>

			Die zeitnahe Modernisierung der Bahnsteige entlang der Linie S 8 wird begrüßt.	
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.2.1.3	Grundsatzvereinbarung Barrierefreiheit Die Entwicklung des barrierefreien Ausbaus von Bahnhöfen und Haltepunkten wird begrüßt.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.2.3	Der VRR im transeuropäischen Verkehrsnetz Maßnahmen des Robusten Netzes Die Maßnahmen im Rahmen des Robusten Netzes werden begrüßt, da mit deren Umsetzung auch positive Effekte auf die Betriebsstabilität im SPNV im Kreis Mettmann zu erwarten sind.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.2.4.2	S-Bahn-Linie S 6: Verlängerung Köln – Mönchengladbach Bei Verlängerung der Linie S 6 steigt das Risiko einer zunehmenden Verspätungsanfälligkeit. Zudem wäre bei der Kundenkommunikation auch die Linienführung von Essen (über Köln) nach Mönchengladbach hervorzuheben.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kritischer Hinweis, dass die Verspätungsanfälligkeit der Linie S6 bei Verlängerung steigt.
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.2.4.4	Kap. Verlängerung und Elektrifizierung Regiobahn Die Planungen zur Regiobahn-Westverlängerung sowie die Elektrifizierung der Regiobahn-Strecke werden begrüßt. Das Risiko einer höheren Verspätungsanfälligkeit durch weitere eingleisige Abschnitte auf dem Westast sollte fahrplantechnisch minimiert werden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR Kritischer Hinweis, dass die Verspätungsanfälligkeit durch eingleisige Abschnitte steigt.
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.2.4.5	Infrastrukturausbau für die S-Bahn Taktumstellung im Knoten Düsseldorf auf einen 15/30-Minuten-Takt Die erforderlichen Infrastrukturausbauten zur Ermöglichung von Taktverdichtungen im S-Bahnnetz werden begrüßt.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.3.3	S-Bahn Köln (S-Bahn Rheinland) Der Einsatz von Fahrzeugen mit Toiletten auf den aus Köln ins Kreisgebiet verkehrenden Linien wird begrüßt. Siehe auch Anmerkungen zu „Kap. 4.2.1.1 Bahnsteignutzlängen- und Höhenkonzept NRW“. Redaktioneller Hinweis: Es kann nicht nachvollzogen werden, warum die Regiobahn-Elektrifizierung in diesem Kapitel aufgeführt wird.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR Redaktioneller Hinweis: Warum Elektrifizierung der Regiobahn in diesem Kapitel?
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.3.4	Umstellung auf alternative Antriebe Der geplante Einsatz von batterieelektrischen Zügen auf der Linie RE47 wird begrüßt.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.6	Kap. Baustellenmanagement und Schienenersatzverkehr im VRR	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			<p>Die Bemühungen der SPNV-Aufgabenträger in den Bereichen Baustellenmanagement und Schienenersatzverkehr zeigten sich bereits bei den letzten Baumaßnahmen auf der Linie S 8 zwischen Düsseldorf und Wuppertal. In dem Zusammenhang wurden auch die ÖSPV-Unternehmen und -Aufgabenträger beteiligt. Dieses Vorgehen ist insbesondere im Hinblick auf weitere Baumaßnahmen (bspw. im Rahmen des RRX-Ausbaus oder der Hochleistungskorridore) zu begrüßen.</p> <p>Erfreulich ist zudem, dass sich der Korridor zur Erprobung einer besseren Organisation von Busnot-Verkehren im Kreis Mettmann (S8) befindet.</p>	Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.7.5	<p>Fahrgastinformation, insbes. Fahrzeug- und Stationsausstattung</p> <p>Die Aktivitäten des VRR hinsichtlich einer besseren Fahrgastinformation, insbesondere der Einsatz für eine bessere Ausstattung der Stationen mit Fahrgastinformationsanlagen wird begrüßt.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
18	Kreis Mettmann	Kapitel 4.8.2	<p>Sicherheit im VRR</p> <p>Der Entwurf weist auf eine hohe Anzahl der sicherheitsrelevanten Vorfälle im Jahr 2022 hin. Die Einschätzung, dass sich diese Vorfälle negativ auf das Sicherheitsgefühl und das Wohlbefinden der Fahrgäste auswirken, wird geteilt. Daher werden die Aktivitäten des VRR zur Verbesserung der Sicherheitslage, insbesondere zusätzliches Personal in den Zügen und entsprechende Qualifizierungsmaßnahmen, begrüßt.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
18	Kreis Mettmann	Kapitel 5.3.1	<p>Kurzfristige Entwicklung XBus-Netz</p> <p>Die Kreisverwaltung steht bereits im Austausch mit den Städten Velbert und Wuppertal hinsichtlich von Angebotsverbesserungen auf der Linie SB 66 (geplante Linie X 84). Hier gibt es leider seitens des Verkehrsministeriums eine Absage zur Förderung. Zu kritisieren ist, dass laut aktueller Richtlinie nur Neuverkehre anteilig gefördert werden, die (teureren) XBus-Standards jedoch auch für die Bestandsverkehre der Linie SB 66 gefordert werden.</p>	Zustimmung seitens VRR! Der Text von Kapitel 5.3 wird hinsichtlich der Finanzierungsfrage ergänzt. In diesem Zusammenhang wird auch die Prüfung alternativer Fördermöglichkeiten in Aussicht gestellt, die ggf. eine passendere Lösung für den hier beschriebenen Fall darstellen.
18	Kreis Mettmann	Kapitel 5.3.2	<p>Mittelfristige Entwicklung XBus-Netz</p> <p>Die Kreisverwaltung wird sich auch weiterhin gerne aktiv an den Gesprächen zur Einführung weiterer, das Kreisgebiet bedienender XBuslinien beteiligen. Eine entsprechende Förderung wäre zur Umsetzung von XBuslinien notwendig.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
18	Kreis Mettmann	Kapitel 6.1.1	<p>Anschlussicherung im ÖPNV</p> <p>Der Kreis Mettmann und die im Kreis verkehrenden Verkehrsunternehmen bemühen sich um eine auf den SPNV abgestimmte Fahrplangestaltung.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			Eine geringe Pünktlichkeit im SPNV erschwert die Sicherung von Anschlüssen zunehmend. Zudem sind Anschlussbeziehungen innerhalb des kommunalen ÖSPV zu berücksichtigen.	Hinweis, dass nicht nur Anschlussbeziehungen zum SPNV, sondern auch innerhalb des kommunalen ÖSPV zu berücksichtigen sind
18	Kreis Mettmann	Kapitel 6.1.2.1	<p>VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummersystem“</p> <p>Die aktuelle VRR-Produktrichtlinie enthält nicht die im Kreis Mettmann etablierten ÖSPV-Produkte DiscoLinie (DL), Nahexpress (NE) sowie Ortsbus (O) und Ortsbus Velbert (OV). Im Sinne der Vereinheitlichung kann der Ersatz der DiscoLinien durch Nachtexpresse und der inzwischen erfolgte Wegfall der Nahexpresslinien durchaus nachvollzogen werden.</p> <p>Der Kreis Mettmann teilt jedoch nicht die Auffassung, dass jegliche Ortsbusverkehre künftig mit dreistelligen Liniennummern dargestellt werden sollten, weil die Ortsbusverkehre integraler und etablierter Bestandteil des NVP des Kreises Mettmann sind. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass in der Produktrichtlinie zwar keine ortsbezogenen Produkte mehr vorgesehen sind, jedoch mit den Produkten CityExpress, Metrobus, Schnellbus und XBus gleich vier Produkte für schnelle Verkehre hierin enthalten sind.</p> <p>Da die gegenwärtig im Kreis Mettmann bestehende Produktpalette Bestandteil des aktuellen Nahverkehrsplans sowie anderer Verträge ist, beabsichtigt die Verwaltung, die zukünftige Produktauswahl bei der Neuaufstellung ihres Nahverkehrsplans politisch beraten zu lassen.</p>	<p>Ablehnung seitens VRR!</p> <p>Die aktuelle Produktpalette ist Ergebnis eines umfassenden Abstimmungsprozesses und somit verbundweit anzuwenden. Sollte Bedarf für eine Anpassung der Produktpalette bestehen, so kann dieser gerne über die entsprechenden Arbeitskreise angemeldet werden und im sich anschließenden Abstimmungsprozess zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und VRR AöR erarbeitet werden.</p>
18	Kreis Mettmann	Kapitel 6.1.2.2	<p>VRR-Haltestellenrichtlinie (Haltestellen im ÖSPV)</p> <p>Es ist anzumerken, dass kreisangehörige Städte als Straßenbaulastträger ebenfalls Baulastträger von ÖSPV-Haltestellen an städtischen Straßen sind.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (Anm.: Erklärender Hinweis)
18	Kreis Mettmann	Kapitel 6.1.2.6	<p>Handreichung Qualitätsmanagementsystem ÖSPV</p> <p>Die Kreisverwaltung arbeitet kontinuierlich an den Handreichungen mit.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
18	Kreis Mettmann	Kapitel 6.1.3	<p>Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR</p> <p>Der Kreis Mettmann steht im stetigen Austausch mit seinen Nachbargaufgabenträgern, um Angebotslücken an Stadtgrenzen zu vermeiden. Dies gilt insbesondere auch für die beabsichtigte Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Kreises Mettmann.</p> <p>Im Exkurs wird die Erstellung eines gemeinsamen Nahverkehrsplans der Städte Düsseldorf und Duisburg sowie des Kreises Mettmann vorgeschlagen. Hier stellt sich die Frage nach der Umsetzbarkeit, auch aufgrund der</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis zur Umsetzung eines gemeinsamen NVP der Städte Düsseldorf und Duisburg sowie des Kreises Mettmann</p>

			komplexen verkehrlichen Verflechtungen in einem solchen Bedienungsraum.	
18	Kreis Mettmann	Kapitel 6.1.4 Kapitel 6.1.4.1	<p>Verbundweite Harmonisierung interkommunaler Verkehrsangebote, insbesondere Harmonisierung des Spät-, Nacht- und Wochenendverkehrs im ÖPNV</p> <p>Die verbundweite Harmonisierung interkommunaler Verkehrsangebote wird begrüßt und ist stetiger Gegenstand verwaltungsseitiger Bemühungen. Gleichwohl stößt dies auf Grund unterschiedlicher kommunaler Haushaltslagen leider oft an Grenzen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR</p>
18	Kreis Mettmann	Kapitel 6.1.4.3	<p>Umsetzung eines VRR- und landesweit abgestimmten On-Demand-Systems</p> <p>Der Kreis Mettmann hat in seiner Grundkonzeption für On-Demand-Verkehre ebenfalls herausgearbeitet, dass eine verbundweite Abstimmung aus Fahrgastsicht essentiell ist. Idealerweise sollten alle On-Demand-Dienste im Verbundgebiet mit einer App buchbar sein. Die angestrebte landesweite Technologieplattform wird daher begrüßt.</p> <p>Ein Hindernis für die Umsetzung von On-Demand-Verkehren im Kreisgebiet sind die hohen Kosten für die Kommunen bei ausbleibender Förderung.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis zu den (hohen) Kosten für ein On-Demand-System und zur Buchung (verbundweite App!)</p>
18	Kreis Mettmann	Kapitel 6.1.5	<p>Verbesserungspotenziale bei der Infrastruktur des ÖPNV zur Steigerung seiner Attraktivität</p> <p>Auch die kreisangehörigen Städte beantragen Förderungen für Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖSPV (bspw. Busbeschleunigung, Busbevorrechtigung, Dynamische Fahrgastinformationsanlagen).</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
18	Kreis Mettmann	Kapitel 6.1.5.1.4	<p>Freigabe der Standspuren auf den Autobahnen für Busse</p> <p>Die Freigabe der Standspuren auf Autobahnen für Busse verspricht geeignete Möglichkeiten zur Betriebsstabilisierung und Zuverlässigkeit im ÖSPV.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
18	Kreis Mettmann	Kapitel 6.1.6	<p>Kap. Kommunales Mobilitätsmanagement</p> <p>Der Kreis Mettmann misst dem Thema durch seine Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW und den sich daraus ergebenden Möglichkeiten (Vernetzung, Projekt- und Förderberatung u.v.m.) eine hohe Bedeutung bei.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
18	Kreis Mettmann	Kapitel 6.1.7 Kapitel 6.1.7.1 Kapitel 6.1.7.2 Kapitel 6.1.7.3	<p>Stärkung des ÖPNV und der intermodalen Wegekette im VRR durch die Angebote der vernetzten Mobilität sowie insbes. Mobilstationen, Bike and Ride (B+R) sowie Park and Ride (P+R)</p> <p>Die kreisangehörigen Städte, die Regiobahn GmbH sowie der Kreis Mettmann setzen sich für eine Ausweitung von Mobilstationen in ihrem Gebiet</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis, möglichst bestehende Haltestellen durch „Qualifizierung“ zu Mobilstationen aufzuwerten (keine separate Strategie für B+R und P+R)</p>

			ein. Hierzu gehören auch weiterhin die Errichtung guter Fahrradabstellanlagen. Beim verbundweiten Vergleich der Anzahl von P+R- sowie B+R- Stellplätzen steht der Kreis Mettmann bereits weit vorne. Daher ist insbesondere eine weitere Qualifizierung entsprechender Anlagen (bspw. Aufwertung zu Mobilstationen) im Fokus. Isolierte P+R- und B+R-Strategien werden als weniger zielführend angesehen.	
18	Kreis Mettmann	Kapitel 6.1.8.3	Gemeinsames Vorgehen bei alternativen Antrieben bei Bussen Die sukzessive Umstellung der Fahrzeugflotte hin zu alternativen Antrieben führt zu höheren Anschaffungskosten bei den Verkehrsunternehmen. Bei einer Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben werden jedoch lediglich 60% der Mehrkosten gegenüber Bussen mit Dieselmotoren gefördert.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kritischer Hinweis, dass die aktuelle Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben angesichts der hohen Beschaffungskosten unattraktiv ist
18	Kreis Mettmann	Kapitel 8.1	Barrierefreiheit im ÖPNV insbes. Kap. 8.1.2 Bauliche Barrierefreiheit im ÖPNV (barrierefreier Haltestellenausbau) Die ÖSPV-Fahrzeuge im Kreis Mettmann sind bereits vollständig barrierefrei. Zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit der Haltestellen stehen die Kreisverwaltung und die Baulastträger in regelmäßigem Austausch.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
18	Kreis Mettmann	Kapitel 8.2	ÖPNV-Investitionsförderung zur Stärkung des ÖPNV Im verbundweiten Vergleich liegt der Kreis Mettmann im Zeitraum von Januar 2008 bis März 2024 sowohl bei der Anzahl realisierter Fördervorhaben (102 Vorhaben), als auch bei der Höhe der Zuwendungen (128,22 Millionen Euro) im vorderen Bereich.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
18	Kreis Mettmann	allgemein	Im Rahmen des formellen Beteiligungsverfahrens bieten Sie an, den NVP-Entwurf und die hierzu abgegebene Stellungnahme mit den Fachvertretern im Detail zu erörtern. Dieses Angebot nimmt die Kreisverwaltung gerne an. Mit freundlichen Grüßen In Vertretung NN Technischer Dezernent Anlagen - Eingegangene Stellungnahmen der kreisangehörigen Städte	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
18	Kreis Mettmann (Ergänzung durch die kreisangehörige Stadt Haan vom 07.11.2024)	Kapitel 5	Gemäß Beratungsergebnis in der gestrigen Ratssitzung [Ausschuss für Umwelt und Mobilität (UMA) und Arbeitskreis ÖPNV] möchten wir folgende ergänzenden Belange in das förmliche Beteiligungsverfahren einbringen. Diese Gremien haben inzwischen getagt. Gemäß Beratungsergebnis in der gestrigen Ratssitzung möchten wir folgende ergänzenden Belange in das	Ablehnung seitens VRR! Zwischen den verantwortlichen Aufgabenträgern wurde abgestimmt, die kombinierten Linien X95 und X96 als Ersatz der Bestandslinie SB50 vorzusehen. Dabei wird das Gesamtangebot auf der durch den

			förmliche Beteiligungsverfahren einbringen. Dies ist zum einen die Bitte der Stadt Haan, dass der XBus nicht zu Lasten des SB50 ausgebaut werden soll. Weiterhin bitten wir, bei der Weiterentwicklung des ÖPNV den Fokus auf eine emissionsarme Flotte zu legen.	heutigen SB50 bedienten Achse deutlich gestärkt. Insofern ist im Ersatz des SB50 durch X95 und X96 keine Schwächung, sondern vielmehr eine Stärkung des Verkehrsangebotes zu sehen.
19	Rhein-Kreis Neuss	allgemein	Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Zusendung der Entwurfsfassung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 (VRR-NVP 2025) und die Einbindung des Rhein-Kreises Neuss als Träger öffentlicher Belange in den Fortschreibungsprozess Ihres Nahverkehrsplans. Der Rhein-Kreis Neuss nimmt wie folgt Stellung:	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)
19	Rhein-Kreis Neuss	Kapitel 4.1.4	Kapitel S-Bahn-Konzept „Düsseldorf“ im 15/30-Minuten-Takt Der Rhein-Kreis Neuss begrüßt die perspektivische Umstellung der Betriebsführung auf einen 15-/30-Minuten-Takt der S-Bahnen im Raum Düsseldorf. Der aktuelle Planungsstand des Taktkonzepts bietet zahlreiche Vorteile für den Rhein-Kreis Neuss, darunter eine Erschließung weiterer Städte im Verbundraum durch Direktverbindungen, verkürzte Reisezeiten und eine flexiblere Gestaltung des Nahverkehrsangebots.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
19	Rhein-Kreis Neuss	Kapitel 4.1.5 Kapitel 4.2.4	SPNV-Zielnetz 2032/2040 in Verbindung mit Infrastrukturausbau für das SPNV-Zielnetz 2032/2040 Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat im Rahmen seines Nahverkehrsplans das Zielnetz 2032/2040 formuliert, das auf eine Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs abzielt. Für den Rhein-Kreis Neuss sieht dieses Zielnetz spezielle Maßnahmen vor, die insbesondere dazu beitragen sollen, die Verkehrsanbindung, Kapazitäten und Qualitäten des Schienenverkehrs in der Region zu verbessern. Der Infrastrukturausbau und die Einbindung des Verkehrsknotens Grevenbroich in das Liniennetz ist für den Rhein-Kreis Neuss ein zentraler Schwerpunkt in der gesamträumlichen Entwicklung. Aus Sicht des Rhein-Kreises Neuss ist die strategisch wichtige S-Bahn-Verbindung von Düsseldorf über Neuss und Grevenbroich nach Bedburg, mit der Weiterführung im Wechsel nach Aachen und Köln (sog. Y-Lösung), ein entscheidender Schritt zur Schaffung eines leistungsfähigen und nahtlosen Schienenverkehrsnetzes im Verbundraum und darüber hinaus. Bei der genannten S-Bahn-Strecke sollte zwingend eine durchgehende Verbindung ohne Umstieg in Bedburg gewährleistet werden. Ein Umstieg würde die Reisekette unterbrechen, den Komfort der Fahrgäste erheblich	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Durchgehende Verbindung auf dem S-Bahn-Korridor von Düsseldorf über Neuss und Grevenbroich nach Bedburg (umstiegsfrei von Düsseldorf nach Bedburg). Kenntnisnahme – Infrastruktur wird im Rahmen der Infrastrukturuntersuchung zum Rheinischen Revier betrachtet Eine Durchbindung ist im Rahmen der Planung zur Revierbahn West zu untersuchen und in Richtung Köln ist keine Durchbindung vorgesehen.

			<p>mindern und das Risiko, Anschlussverbindungen zu verpassen, signifikant erhöhen. Eine durchgängige Verbindung trägt somit zur Effizienz und Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs bei.</p> <p>Das gesamträumliche Entwicklungspotenzial in unserer Region, insbesondere im Hinblick auf die Wirtschaft, ist eng mit einer gut ausgebauten Schieneninfrastruktur verknüpft. Eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur stärkt die Region wirtschaftlich, zieht Unternehmen an und steigert die Attraktivität des Standorts. Dies gilt insbesondere auch für die Wettbewerbsfähigkeit des Rheinischen Reviers, das durch eine moderne Schienenverkehrsinfrastruktur von einer verbesserten Anbindung an überregionale Verkehrsnetze und -räume erheblich profitieren wird.</p> <p>Die Vorhaben sollten daher konsequent sowohl den Bedürfnissen der Fahrgäste als auch den Anforderungen wirtschaftlicher Entwicklungen gerecht werden. Eine leistungsstarke Schienenverkehrsinfrastruktur ist von essenzieller Bedeutung für eine Vielzahl von Interessensgruppen. Für Pendler und Reisende bietet sie komfortablen, effizienten und klimafreundlichen Transport, während sie für die Wirtschaft eine stabile Grundlage für Wachstum und logistische Planbarkeit darstellt. Darüber hinaus schafft sie langfristige Perspektiven für die Zukunft unserer Region, indem sie zur Förderung nachhaltiger Mobilität und regionaler Wettbewerbsfähigkeit beiträgt.</p> <p>Daher ist es für den Rhein-Kreis Neuss von ausschlaggebender Relevanz, dass die vorgenannten Planungsprämissen fest im SPNV-Zielnetz 2032/2040 verankert und vollständig sowie konsequent umgesetzt werden. Nur so lässt sich ein langfristig tragfähiges SPNV-Leistungsangebot schaffen, das den Anforderungen der Region gerecht wird und im Interesse aller Beteiligten steht.</p>	
19	Rhein-Kreis Neuss	Kapitel 4.2.4.1	<p>Rheinisches Revier</p> <p>Das Kapitel stellt die im Investitionsgesetz Kohleregionen verankerten Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur dar.</p> <p>Für das Gebiet des VRR werden folgende Maßnahmen aufgelistet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung der S6 von Köln nach Mönchengladbach • Ausbau der Revier S-Bahn Ost von Bedburg über Grevenbroich und Neuss nach Düsseldorf <p>Wenngleich nicht im Verbandsgebiet des VRR gelegen, sollten aus Gründen des sachlichen Gesamtzusammenhangs (s. o.) auch die im Verbandsgebiet der go.Rheinland vorgesehenen Ausbaumaßnahmen der Revierbahn West (Bedburg – Aachen) nachrichtlich erwähnt werden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Die im Verbundgebiet von go.Rheinland vorgesehenen Ausbaumaßnahmen der Revierbahn West (Bedburg – Aachen) sollten im finalen VRR-NVP nachrichtlich erwähnt werden.</p> <p>Hinweis wird aufgenommen</p>

19	Rhein-Kreis Neuss	Kapitel 5	<p>Bestandsanalyse und Weiterentwicklung des XBus-Netzes</p> <p>Seit Juni 2023 verbindet die XBus-Linie X49 die kreisangehörige Stadt Meerbusch mit der Stadt Kempen im Kreis Viersen. Diese XBus-Linie erfüllt damit den regionalen Mobilitätsbedarf, stärkt den schnellen Regionalverkehr und gewährleistet eine Anbindung ländlicher Gebiete an den Schienenverkehr Richtung Düsseldorf.</p> <p>Insgesamt stellt das Konzept der XBus-Linien eine hochwertige und zeitgemäße Produktkategorie dar, die gezielt weiterentwickelt werden sollte. Gleichzeitig ist es entscheidend, tragfähige Finanzierungsmodelle zu erarbeiten, die den gegenwärtig hohen Kostenfaktor der XBus-Linien berücksichtigen. Auf dieser Grundlage sollte die Machbarkeit weiterer potenzieller Linien im Rhein-Kreis Neuss sorgfältig geprüft werden.</p> <p>Die Entwicklung der XBus-Linie X94 (Korschenbroich – Glehn – Kapellen – Dormagen) ist dabei für den Rhein-Kreis Neuss ein erstrebenswertes Vorhaben. Von besonderer Bedeutung ist dabei die enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen, insbesondere Korschenbroich und Grevenbroich sowie den Städten Neuss und Dormagen, da letztere ebenfalls als Aufgabenträger für den ÖPNV agieren.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Der Text von Kapitel 5.3 wird hinsichtlich der Finanzierungsfrage ergänzt.</p>
19	Rhein-Kreis Neuss	allgemein	<p>Ich freue mich auf die Fortsetzung unserer konstruktiven Zusammenarbeit, um gemeinsam einen zukunftsorientierten und attraktiven Nahverkehr in unserer Region zu gestalten.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Gez. NN</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)</p>
20	Kreis Viersen	allgemein	<p>Sehr geehrter Herr NN, sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>haben Sie vielen Dank für die Beteiligung an der Aufstellung des VRR-Nahverkehrsplans (VRR-NVP) 2025 und die Möglichkeit zur Stellungnahme.</p> <p>Im Sinne der Lesbarkeit und besseren Nachvollziehbarkeit der Stellungnahme wurden Hinweise zu verschiedenen Kapiteln gebündelt aufgenommen, wenn diese den gleichen Schienekorridor betreffen. Der Bezug zu den jeweiligen Unterkapiteln ist im Text durch Fettdruck hervorgehoben.</p> <p>Der Kreis Viersen hat nach Rücksprache mit dem VRR den kreisangehörigen Städten und Gemeinden den Entwurf des VRR-NVP zur Verfügung gestellt, damit diese aus ihrer Sicht Stellung nehmen konnten. Die eingegangen</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)</p>

			<p>Rückmeldungen sind in der Anlage zu finden. Da die Rückmeldungen teilweise ebenfalls Aspekte des Busverkehrs sowie betriebliche Aspekte betreffen, wurden diese auch an die Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen mbH (VKV) weitergeleitet.</p> <p>Die Stadt Viersen hat angekündigt, eine eigene Stellungnahme einzureichen.</p> <p>Die vorliegende Stellungnahme des Kreises Viersen orientiert sich daher überwiegend an den Infrastrukturvorhaben und ist mit der VKV abgestimmt. Die VKV verfasst auf Grundlage der dortigen Aufgabenschwerpunkte des ÖPNV einschließlich betrieblicher Belange des ÖPNV eine eigene Stellungnahme, auf die verwiesen wird.</p> <p>Der Kreis Viersen nimmt wie folgt Stellung:</p>	
20	Kreis Viersen	Kapitel 4.1.5.3.4	<p>Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebots mit dem Zeithorizont 2030 und 2045 SPNV</p> <p>Korridor (Nijmegen) – Kleve – Krefeld – Neuss / Düsseldorf</p> <p>Die Verbindung auf dem Korridor Kleve – Krefeld – Neuss / Düsseldorf ist für den Kreis Viersen als Pendelverbindung auf der Schiene von großer Bedeutung.</p> <p>Gemäß Kapitel 4.1.5.3.4 sind zukünftig einige Veränderungen für diesen Korridor geplant. Aus Sicht des Kreises Viersen sind hierbei insbesondere die vorgesehene Elektrifizierung der Strecke sowie die Taktverdichtung relevant. Aktuell ist die Strecke nur bis Krefeld elektrifiziert. Langfristig plant der VRR die Elektrifizierung der Strecke mindestens bis Geldern. Als Bestandteil des Integrierten Klimaschutzkonzeptes strebt der Kreis Viersen eine mittelfristige Dekarbonisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) an. In diesem Sinne wird die angestrebte Elektrifizierung der Strecke positiv bewertet. Die sehr konfliktreiche Inbetriebnahme nach dem digitalen Ausbau der Strecke Kleve-Krefeld (Kapitel 3.7) hat im Kreisgebiet zu erheblichen Frustrationen bei Reisenden und Pendelnden geführt. Eine solche Situation muss in Zukunft unbedingt vermieden werden. Zum Fahrplanwechsel Dezember 2025 wird die Linie RB 37 Geldern – Krefeld – Neuss im Halbstundentakt eingesetzt. Langfristig soll der RE 7 bzw. RE 9 von Köln aus kommend bis nach Geldern verlängert und die RB 37 im RE 9 aufgehen. Die Taktverdichtung wird grundsätzlich begrüßt.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (siehe inhaltsgleichen Hinweis in der Stellungnahme der VKV)</p> <p>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR.</p> <p>Kritischer Hinweis, eine konfliktfreie Inbetriebnahme nach einem digitalen Ausbau einer Strecke zu gewährleisten (Negativbeispiel Kleve-Krefeld)</p>
20	Kreis Viersen	Kapitel 4.2.1.5	<p>Im Kapitel 4.2.1.5. werden einige potenzielle neue Stationen aufgeführt, die gegebenenfalls in das Zielnetz 2040 aufgenommen werden können. Hier wird auch der Haltepunkt Tönisvorst / Krefeld Benrad am Korridor Kleve –</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis, den zweigleisigen Ausbau der Teilstrecke zwischen Goch und Weeze (zusätzlich zur</p>

			<p>Krefeld – Neuss / Düsseldorf aufgeführt. Die Einrichtung weiterer Haltepunkte an dieser Strecke kann für eine verbesserte Anbindung des Niederrheins und des Kreises Viersen mit seiner dezentralen Siedlungsstruktur sorgen. Der Kreis Viersen setzt sich daher seit Jahren für die Prüfung eines Haltepunktes Tönisvorst-Benrad ein. Im Februar 2024 wurden den Kreisen Kleve und Viersen Zwischenergebnisse einer durchgeführten Korridoruntersuchung durch den VRR vorgestellt. Gemäß den vorgestellten Inhalten wird der VRR auf Basis der Untersuchungsergebnisse die beiden Haltepunkte Tönisvorst-Benrad und Pfalzdorf (Goch) in der weiteren Zielnetzplanung des VRR berücksichtigen. Gemäß den Ergebnissen einer vom VRR beauftragten Korridoruntersuchung können zusätzliche Haltepunkte (mit Ausnahme des bereits in Umsetzung befindlichen Haltepunktes Krefeld-Obergplatz) entlang der Strecke betrieblich nur realisiert werden, wenn ein zweigleisiger Ausbau zwischen Goch und Weeze erfolgt. Der erforderliche Infrastrukturausbau abseits der Elektrifizierung auf der Strecke sollte in den VRR-NVP mit aufgenommen werden.</p> <p>Die Einrichtung eines neuen Haltepunktes Tönisvorst-Benrad wird seitens des Kreises Viersen ausdrücklich begrüßt. Diese Haltung ist mit den Städten Tönisvorst und Kempen abgestimmt.</p>	<p>Elektrifizierung der gesamten Strecke) in den finalen VRR-NVP aufzunehmen.</p> <p>VRR plant den Halt bei der weiteren Zielnetzplanung zu berücksichtigen.</p>
20	Kreis Viersen	Kapitel 4.2.1.5	<p>Mönchengladbach – Kaldenkirchen – Venlo</p> <p>Die Bahnstrecke Viersen – Venlo (2510) ist zwischen Dülken und Kaldenkirchen lediglich eingleisig. Sie stellt einen südlichen Bypass zur Betuwe-Linie dar und ist somit eine Zulaufstrecke zum Güterverkehrskorridor Rhein – Alpen. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und zur Verbesserung des Personenverkehrs zwischen Düsseldorf bzw. der Region Niederrhein und Venlo / Eindhoven ist ein zweigleisiger Ausbau vorgesehen. Der Kreis Viersen setzt sich seit Jahren für den Ausbau ein. Der Kreis Viersen, die Metropolregion Rheinland (MRR) und das Land NRW haben diese Strecke zur Aufnahme in die Projektliste für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) vorgeschlagen. Begründet wird dies mit den engen und stark wachsenden wirtschaftlichen Verflechtungen im Raum Düsseldorf / Niederrhein / Limburg / Nordbrabant. Um hier schnelle und direkte Zugverbindungen anbieten zu können, ist ein Streckenausbau dringend erforderlich. Damit könnten Kapazitätsengpässe aufgrund der vorhandenen Eingleisigkeit beseitigt werden. Die Städte Nettetal und Viersen sowie der Kreis Viersen begrüßen grundsätzlich den zweigleisigen Ausbau aufgrund der derzeitigen Streckenüberlastung zwischen der Grenze NL / Kaldenkirchen und Dülken. Es werden jedoch die Berücksichtigung des Lärmschutzes (ggf. doppelter</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Strikte Ablehnung des im BVWP mit dem zweigleisigen Ausbau verbundenen Bau der sogenannten Viersener Kurve</p> <p>VRR unterstützt die Planung - Zuständigkeit liegt beim Bund (BVWP-Maßnahme)</p>

			<p>Lärmschutz) beim Ausbau sowie die Berücksichtigung der örtlichen Belange bei der Planung der Bahnübergänge und der Schließzeiten gefordert.</p> <p>Gleichzeitig lehnen der Kreis Viersen und die Stadt Viersen den im BVWP mit dem zweigleisigen Ausbau verbundenen Bau der sogenannten Viersener Kurve strikt ab. Zu der Ablehnung der Viersener Kurve liegt eine Resolution des Stadtrates Viersen vor. Begründet wird die Ablehnung u. a. mit den zu erwartenden massiven Auswirkungen und städtebaulichen Eingriffen in den angrenzenden Stadtteil.</p>	
20	Kreis Viersen	<p>Kapitel 4.1.5.3.5 Kapitel 4.1.5.3.20 Kapitel 4.3.2</p>	<p>Im VRR-NVP werden zwei wesentliche Veränderungen für den SPNV auf der Strecke zwischen Viersen und Venlo thematisiert. Darunter fällt die unter Kapitel 4.1.5.3.5 und 4.1.5.3.20 benannte Verlängerung des RE 8 nach Venlo, wodurch die Strecke zwischen Viersen und Venlo zukünftig im Halbstundentakt bedient würde. Außerdem wird unter Kapitel 4.3.2 der Einsatz neuer Fahrzeuge auf der Linie RE 13 sowie die Verlängerung dieser Linie nach Eindhoven beschrieben. Beide Veränderungen werden im Sinne einer Attraktivitätssteigerung des SPNV und hinsichtlich der oben beschriebenen Verflechtungen im Raum Düsseldorf / Niederrhein / Limburg / Nordbrabant grundsätzlich begrüßt.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR.</p>
20	Kreis Viersen	Kapitel 4.2.3	<p>Das Kreisgebiet ist aufgrund des Korridors Mönchengladbach – Kaldenkirchen – Venlo von besonderer Bedeutung für den grenzüberschreitenden Verkehr und das transeuropäische Verkehrsnetz (Kapitel 1.2.1.4, 4.2.3, 8.1-8.5). Der Kreis Viersen begrüßt die in Kapitel 4.2.3 vorgestellten Vorhaben zum Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes, bittet bei Betroffenheit in den Planungsphasen frühzeitig und eng eingebunden zu werden, insbesondere zum Schienengüterverkehrskorridor Nordsee – Ostsee (RFC 8). Wie oben bereits beschrieben, besteht ein schieneninfrastruktureller Kapazitätsengpass auf dem Schienenwegabschnitt Viersen – Kaldenkirchen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR.</p>
20	Kreis Viersen	Kapitel 4.1.5.3.5	<p>Mönchengladbach – Viersen – Krefeld</p> <p>Auf der Strecke Mönchengladbach – Viersen – Krefeld verkehren aktuell zwei Regionalbahnen mit Halt an allen Haltepunkten sowie ein Regionalexpress mit Halt in Viersen jeweils im Stundentakt. Gemäß Kapitel 4.1.5.3.5 soll auf dieser Strecke ein weiterer Regionalexpress RE 37 von Aachen nach Oberhausen eingesetzt werden. Dadurch ergibt sich ein Halbstundentakt für den schnellen RE-Verkehr. Eine solche Taktverdichtung kann als Attraktivitätssteigerung des ÖPNV betrachtet werden und wird grundsätzlich begrüßt.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR.</p>
20	Kreis Viersen	Kapitel 4.2.1.5	<p>Unter Kapitel 4.2.1.5 wird ein Haltepunkt Viersen-Salbruch als potenziell neuer Haltepunkt aufgeführt. Dieser soll neben weiteren potenziellen</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>

			Haltepunkten auf seine Machbarkeit hin untersucht werden. Die genaue Lage des Haltepunktes und die Wirtschaftlichkeit eines solchen Haltepunktes wurden nach Angaben des VRR noch nicht untersucht. Aus den auf Nachfrage erhaltenen Untersuchungsergebnissen einer zu möglichen zusätzlichen Haltepunkten durchgeführten Studie geht hervor, dass der Haltepunkt in etwa an der Kreuzung der Sittarder Straße mit der Bahnschiene verortet wäre. Im Sinne eines möglichst attraktiven ÖPNV wird die Einrichtung neuer, geeigneter Haltepunkte grundsätzlich befürwortet. Es wird um eine frühzeitige und enge Beteiligung insbesondere auch der Stadt Viersen und des Kreises Viersen bei einer möglichen Konkretisierung der Pläne gebeten.	Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR. s. Antwort VKV
20	Kreis Viersen	Kapitel 4.1.1 Kapitel 4.1.5.3.20 Kapitel 4.1.2.6	<p>(Reaktivierung) Viersen – Kaarst – Düsseldorf (S 28)</p> <p>Die beabsichtigte Westverlängerung der Regiobahn-Infrastruktur (derzeit von der S 28 betrieblich genutzt) durch die Reaktivierung der vorhandenen Trasse, beginnend am Bahnhof Kaarster See zum Bahnhof Viersen mit zwei neuen Haltepunkten in Willich-Schiefbahn und Willich-Neersen, stellt einen bedeutenden Lückenschluss im SPNV-Netz am westlichen Niederrhein dar.</p> <p>Durch die Prägung als erweiterter Ballungsraum der Landeshauptstadt Düsseldorf bestehen hier enge Verkehrsverflechtungen auch mit den nahegelegenen Städten der Rheinschiene. Dies führt insbesondere werktags in den Hauptverkehrszeiten zu erheblichen Überlastungen des Straßennetzes (z. B. BAB 52, BAB 44) mit entsprechend negativen ökonomischen und ökologischen Auswirkungen durch staubedingte Zeitverluste, Unfälle, Lärm- und Schadstoffbelastungen. Diese Belastung zeigt sich auch auf S. 209 des vorliegenden NVP-Entwurfs (Kapitel 4.1.1). Hier wird ein Engpass auf der BAB 52 zwischen dem Kreuz Mönchengladbach Nord und dem Kreuz Neersen dargestellt. Eine Reaktivierung des SPNV zwischen Viersen und Kaarst könnte zu einer Entlastung dieses Engpasses beitragen.</p> <p>Die Westverlängerung der Regiobahn-Infrastruktur wird daher seit Jahren gemeinsam von der Regiobahn GmbH, dem Kreis Viersen sowie den Städten Viersen und Willich als ein elementarer Beitrag zur notwendigen Verkehrswende vorangetrieben. Darüber hinaus konnte im Jahr 2021 eine Absichtserklärung zwischen der Stadt Mönchengladbach, dem Kreis Viersen sowie den Städten Viersen und Willich unterzeichnet werden, in der die gegenseitige Unterstützung von Schienenverkehrsprojekten in der Region, u. a. die Realisierung der Regiobahn-Westverlängerung (S 28), festgehalten wurde.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis, den Haltepunkt Viersen-Hamm aus dem SPNV-Zielnetz 2040 herauszunehmen.</p> <p>Wunsch nach einer detaillierten Beschreibung des aktuellen Planungsstandes zur Reaktivierung der Strecke Viersen – Kaarst – Düsseldorf (S 28) in den finalen VRR-NVP.</p> <p>Viersen-Hamm nicht mehr Bestandteil der Zielnetzplanung</p> <p>Ergebnisse BPS sind in die Zielnetzplanung eingeflossen</p>

		<p>Zur Finanzierung der erforderlichen Planungsleistungen liegt der Regiobahn GmbH seit dem 30.01.2023 ein erhöhter Zuwendungsbescheid des VRR über die beantragten Mittel aus der Förderrichtlinie „Planungsvorrat“ vor. Durch die Förderzusagen ist deutlich geworden, dass das Projekt auch im Interesse des Landes NRW liegt. Das Planungsprojekt befindet sich seit Februar 2023 in der Bearbeitung der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI einschließlich damit verbundener Gutachten.</p> <p>In der von der Regiobahn GmbH im Rahmen der Leistungsphase 1 nach HOAI beauftragten Betriebsprogrammstudie, die aus den betrieblichen Anforderungen die zu errichtende Infrastruktur ableitet, wird neben dem 20-Minuten-Takt auch ein 15-Minuten-Takt untersucht. Der 15-Minuten-Takt für die S 28 entstammt dem Zielnetz des VRR für 2040. Das Zielnetz basiert auf den NRW-weiten SPNV-Zielnetzen 2032 und 2040, welche wiederum aus dem sogenannten Deutschland-Takt als Leitstrategie des Bundes abgeleitet wurden. Die Umstellung der S 28 auf einen 15-Minuten-Takt und eine Reaktivierung des Streckenabschnitts bis nach Viersen ist im VRR-NVP im Kapitel 4.1.5.3.20 als Zielvorstellung beschrieben.</p> <p>Die Betriebsprogrammstudie weist im Vorabzug einen zusätzlichen Infrastrukturbedarf für den 15-Minuten-Takt im Vergleich zum 20-Minuten-Takt aus, insbesondere für die Begegnungsfälle im dichteren Takt. Bisher waren Begegnungsabschnitte in den geplanten Haltepunkten Willich-Schiefbahn und Willich-Neersen vorgesehen, die jedoch nach Erkenntnis der Betriebsprogrammstudie für den 15-Minuten-Takt nicht ausreichend sind. Daher sind zusätzliche zweigleisige Abschnitte entlang der Strecke zu planen. Dabei sind auch die Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, die Oberleitungsanlagen sowie die in diesen Abschnitten zu planenden Ingenieurbauwerke an die Zweigleisigkeit anzupassen. Darüber hinaus müssen zusätzliche Ingenieurbauwerke sowie eine umfassendere Betrachtung von Lärmschutzmaßnahmen geplant werden. Somit stimmt die Aussage, dass die Trasse rein eingleisig ausgebaut wird, nicht mehr.</p> <p>Die Zunahme der zu planenden Infrastruktur steigert den Honoraranspruch des beauftragten Generalplaners nach dem Vergütungssystem der HOAI auf der Grundlage der zusätzlich zu planenden Objekte bzw. der damit verbundenen höheren anrechenbaren Kosten. Vor diesem Hintergrund hat die Regiobahn GmbH mit Unterstützung des Kreises Viersen kurzfristig einen weiteren Änderungsantrag zur vorhandenen Bewilligung aus der Förderrichtlinie Planungsvorrat zur Sicherung der Finanzierung des Mehrbedarfs für die Planungen in den Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI gestellt. Hierfür liegt der Regiobahn GmbH bisher (Stand 19.09.2024) keine Bewilligung vor.</p>	
--	--	--	--

			<p>Die Maßnahme ist in der initialen Maßnahmenliste der Bezirksregierung Düsseldorf für die Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes NRW enthalten. Es wurden im Rahmen der Beteiligung durch die Bezirksregierung Düsseldorf befürwortende Stellungnahmen des Kreises Viersen, des Rhein-Kreis-Neuss, des Kreises Mettmann, sowie der Städte Düsseldorf, Neuss, Viersen und Willich zur Aufnahme der Maßnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW abgegeben. Ebenso liegt eine befürwortende Stellungnahme der Stadt Mönchengladbach vor.</p> <p>Hinweis: Der im Zielnetz 2040 verzeichnete Haltepunkt Viersen-Hamm wird nach Abstimmung zwischen der Regiobahn GmbH und dem VRR in dem Planungsprojekt nicht weiterverfolgt. Es wird daher um Herausnahme des Haltepunktes Viersen-Hamm aus dem VRR-Zielnetz 2040 gebeten. In der Konsequenz sollte der Haltepunkt auch nicht weiter in den NRW-Zielnetzen 2032 sowie 2040 berücksichtigt werden.</p> <p>Der Abschluss der Leistungsphase 2 nach HOAI (Vorplanung) ist für das Frühjahr 2025 vorgesehen. Es wird auf die bisher fehlende Finanzierungszusage für die anschließenden Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI hingewiesen, für die der Regiobahn GmbH noch keine Bewilligung des eingereichten Antrags nach Förderrichtlinie Planungsvorrat vorliegt.</p> <p>In Kapitel 4.1.2.6 wird entsprechend der vorstehenden Ausführungen um eine detaillierte Beschreibung und Aufnahme des aktuellen Planungsstandes in den Nahverkehrsplan des VRR gebeten.</p>	
20	Kreis Viersen	Kapitel 4.1.2.6	In Kapitel 4.1.2.6 wird entsprechend der vorstehenden Ausführungen um eine detaillierte Beschreibung und Aufnahme des aktuellen Planungsstandes in den Nahverkehrsplan des VRR gebeten.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Siehe Ausführung zum voran gegangenen Hinweis.
20	Kreis Viersen	Kapitel 4.1.5.2	In Kapitel 4.1.5.2 wird um die Aufnahme der Stadtteile „Willich-Neersen“ und „Willich-Schiefbahn“ in die Auflistung der Stadtteile, die durch Streckenreaktivierungen für den SPNV neu erschlossen werden, gebeten.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Aufnahme der Stadtteile „Willich-Neersen“ und „Willich-Schiefbahn“ (Auflistung der durch Streckenreaktivierungen positiv betroffenen Stadtteile)? Wird aufgenommen
20	Kreis Viersen	Kapitel 4.2.4.4	In Kapitel 4.2.4.4 wird entsprechend der obigen Ausführungen um eine detailliertere Beschreibung sowie um Aktualisierung nachfolgender Aussage gebeten: „Die Strecke wird eingleisig ausgebaut. Aus betrieblichen Gründen sind Kreuzungsmöglichkeiten in den Bahnhöfen Viersen und Kaarster See sowie an zwei weiteren Stellen im Streckenverlauf vorzusehen.“	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Soll der finale VRR-NVP wie folgt ergänzt werden: „Die Strecke wird eingleisig ausgebaut. Aus betrieblichen Gründen sind Kreuzungsmöglichkeiten in den

				Bahnhöfen Viersen und Kaarster See sowie an zwei weiteren Stellen im Streckenverlauf vorzusehen.“? Z. K. genommen – im NVP werden keine Detailplanungen dargestellt
20	Kreis Viersen	Kapitel 1.2.3	<p>In Kapitel 1.2.3 werden die Finanzierungssäulen von ÖPNV und SPNV (Betrieb und Infrastruktur) im VRR beschrieben. Bezüglich der ausstehenden Bewilligungen für den Änderungsantrag zu den Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI und den Finanzierungsantrag für die Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI wird darum gebeten zu prüfen, ob vergleichbar zum Projekt „Niederrhein-Münsterland-Netz“ Fördermittel nach § 12 ÖPNVG durch den VRR zur Verfügung gestellt werden können (vgl. Sitzung und Niederschrift zum VR der VRR AöR vom 22.03.2023, TOP 8).</p> <p>Zusätzlich wird der Ausbau des Infrastrukturvorhabens über die Mittel nach § 12 oder § 13 ÖPNVG in den kommenden Jahren finanziert werden. Vor dem Hintergrund der in Kapitel 2.2 beschriebenen Situation, dass die derzeit geltenden Finanzierungsquellen für den geplanten Leistungsaufwuchs im SPNV „bei Weitem nicht ausreichen werden“, bitte ich um enge Abstimmung mit der Regiobahn GmbH und dem Kreis Viersen für die Finanzierungsmöglichkeiten dieses bedeutsamen Infrastrukturprojekts. In diesem Zusammenhang wird auf die Schreiben der Regiobahn GmbH und des Kreises Viersen vom 18.03.2024 und 19.08.2024 sowohl an den VRR als auch an das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV NRW) verwiesen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Prüfung, ob Fördermittel nach § 12 ÖPNVG durch den VRR für die Reaktivierung der Strecke Viersen – Kaarst – Düsseldorf (S-Bahn-Linie S 28) zur Verfügung gestellt werden können.</p> <p>Eine Förderung der Lph 1+2 (Kostenerhöhung über einen Änderungsantrag) sowie Lph. 3+4 (Neuförderung über einen Finanzierungsantrag) aus § 12 – Mitteln kann zurzeit nicht erfolgen, auch wenn das Niederrhein-Münsterland-Netz diesbezüglich anders behandelt wurde (massives eigenes Interesse des VRR). Nichtsdestotrotz gibt es gute Gespräch bzw. Abstimmungen mit dem MUNV (zuletzt am 04.11.2024 mittels Telko zusammen mit der Regiobahn), wonach eine Genehmigung des Kostenerhöhungsantrages für die Lph. 1+2 in Aussicht gestellt wurde und auch eine Genehmigung für die Bewilligung der Lph. 3+4; beides aus Mitteln zur Schaffung einer Planungsbevorratung (im Moment noch im Haushaltsplan unter TG 65 im späteren Verlauf unter TG 64 etatisiert).</p>
20	Kreis Viersen	<p>Kapitel 4.1.5.3.21</p> <p>Kapitel 4.2.4.2</p> <p>Kapitel 4.1.5.3.20</p> <p>Kapitel 4.1.5.3.21</p>	<p>Regional bedeutsame Schienenprojekte</p> <p>Im Sinne der gemeinsamen Erklärung zwischen der Stadt Mönchengladbach, dem Kreis Viersen, der Stadt Viersen sowie der Stadt Willich zur gegenseitigen Unterstützung von regional bedeutsamen Schienenpersonenverkehrsprojekten zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen in der Region und zur Beschleunigung der Verkehrswende begrüßt der Kreis Viersen neben den oben beschriebenen Veränderungen im Kreisgebiet folgende im VRR-NVP behandelten Vorhaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Beschleunigung des RE 8 zwischen Köln und Mönchengladbach (Kapitel 4.1.5.3.21) - Die Verlängerung der S 6 nach Mönchengladbach (Kapitel 4.2.4.2) 	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR</p>

			- Die Verlängerung der S 8 bis nach Roermond sowie die Einrichtung eines neuen Haltepunktes im Bereich der Hochschule Niederrhein in Mönchengladbach (Kapitel 4.1.5.3.20 und 4.1.5.3.21)	
20	Kreis Viersen	Kapitel 5	X-Bus Linien In Bezug auf die X-Bus Linien (Kapitel 5) wird auf die Stellungnahme der VKV verwiesen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Siehe Hinweis der VKV zu diesem Kapitel
20	Kreis Viersen	Kapitel 6.1.4.3	Integrierte Verkehrsgestaltung / Mobilitätsmanagement, Umsetzung eines VRR- und landesweit abgestimmten On-Demand-Systems Der Kreis Viersen sieht in der Einführung von On-Demand-Verkehren grundsätzlich eine Möglichkeit, das ÖPNV-Angebot zu flexibilisieren und qualitativ zu erweitern. Eine mögliche Einführung von On-Demand-Angeboten im Kreis Viersen wird derzeit im Rahmen der Erstellung des „Mobilitätskonzept Kreis Viersen. Vernetzt - Innovativ - Mobil.“ geprüft. Der im September 2023 gestartete Prozess soll nach aktueller Planung bis Ende 2025 abgeschlossen sein. Der Fokus liegt dabei auf einer zeitlichen und räumlichen Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebotes. Bei einer möglichen Umsetzung, vorbehaltlich einer vorgeschalteten Potenzialanalyse, wäre eine landesweite Harmonisierung hinsichtlich planerischer, betrieblicher und tariflicher Standards von Vorteil und daher aus Sicht des Kreises Viersen zu begrüßen. Insbesondere der Aufbau und die Bereitstellung einer On-Demand-Technologieplattform NRW könnte zukünftig eine sinnvolle Verbesserung der Rahmenbedingungen darstellen. Unabhängig von der Erreichung der beschriebenen Harmonisierungen behält sich der Kreis Viersen in enger Abstimmung mit der VKV jedoch auch eine kurzfristige Umsetzung von On-Demand-Systemen zur Erprobung des Betriebs im Kreisgebiet Viersen vor. Eine dauerhafte finanzielle Unterstützung für die Planung und den Betrieb von bedarfsgesteuerten Systemen würde die Realisierungswahrscheinlichkeit, insbesondere im Hinblick auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines solchen Produktes, deutlich erhöhen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
20	Kreis Viersen	Kapitel 6.1.6	Kommunales Mobilitätsmanagement Die Ausführungen zum Kommunalen Mobilitätsmanagement werden ausdrücklich unterstützt. Der Kreis Viersen ist Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW und hat bereits wichtige Elemente eines solchen Ansatzes verwaltungintern umgesetzt, die nun fortgeführt und ausgebaut werden. Ausdruck dieser Aktivitäten ist neben dem in Arbeit befindlichen „Mobilitätskonzept Kreis Viersen. Vernetzt - Innovativ - Mobil.“ auch ein	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Aktivitäten des VRR

			Beratungsangebot zum betrieblichen Mobilitätsmanagement für kreisangehörige Unternehmen. Darüber hinaus wird mit der regelmäßigen Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche sowie der Aktion STADTRADDELN eine umfangreiche Kampagnenarbeit im Bereich des Mobilitätsmanagements betrieben. Ergänzt werden die Aktivitäten durch einen Koordinierungskreis „Nachhaltige Mobilität“ in Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden, der Kreispolizeibehörde sowie weiteren Akteurinnen und Akteuren im Kreisgebiet.	
20	Kreis Viersen	Kapitel 6.1.7	<p>Stärkung des ÖPNV und der intermodalen Wegekette im VRR durch die Angebote der vernetzten Mobilität</p> <p>Die Stärkung intermodaler Wegeketten durch zusätzliche vernetzte Mobilitätsangebote wird grundsätzlich als sehr sinnvoll erachtet und daher eindeutig begrüßt. Im Rahmen des in Erarbeitung befindlichen „Mobilitätskonzept Kreis Viersen. Vernetzt - Innovativ - Mobil.“ sollen verschiedene Lösungsansätze für eine bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote betrachtet und ihre jeweiligen Potenziale für den ländlich geprägten Kreis Viersen untersucht werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Grundsätzlich lobender Hinweis zu den Aktivitäten des VRR</p>
20	Kreis Viersen	Kapitel 6.1.7.1	<p>Ein zentraler Untersuchungsgegenstand ist das Thema Mobilstationen (Kapitel 6.1.7.1). Aus Sicht des Kreises Viersen ist die Einrichtung von Mobilstationen eine sinnvolle Maßnahme, um den Umweltverbund als flexible und nutzerfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr durch eine stärkere Verzahnung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu fördern. Der Kreis Viersen begrüßt daher die Ausführungen zu Mobilstationen in diesem Kapitel.</p> <p>Das verbundweite VRR-Konzept zur Errichtung von Mobilstationen ist bekannt und bildet auch die Grundlage für die Bearbeitung dieses zentralen Themenkomplexes bei der Erstellung des „Mobilitätskonzept Kreis Viersen. Vernetzt - Innovativ - Mobil“. Punktuelle Ergänzungen bzw. Anpassungen im aktuellen Netzentwurf, z. B. zur Anbindung in Planung befindlicher Entwicklungsvorhaben, sind jedoch nicht auszuschließen. Ein entsprechender Austausch hierzu mit dem Zukunftsnetz Mobilität und dem VRR wird im Rahmen des Erarbeitungsprozesses angestrebt.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Aktivitäten und Planungen des VRR im Bereich Mobilstationen</p>
20	Kreis Viersen	Kapitel 6.1.7.2	<p>Dem Thema „Bike and Ride (B+R)“ (Kapitel 6.1.7.2) wird ebenfalls eine hohe Bedeutung für die Stärkung intermodaler Wegeketten beigemessen.</p> <p>Der Kreis Viersen hat daher als eine Maßnahme aus seinem 2019 politisch beschlossenen Radverkehrskonzept die kreisweite Errichtung von DeinRad-schloss-Fahrradabstellanlagen umgesetzt. Seit März 2024 sind insgesamt 113 Boxen an 13 Standorten in Betrieb. Darüber hinaus wirkt der Kreis</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Aktivitäten und Planungen des VRR im Bereich B+R</p> <p>Anm.: Aktuelle Angaben zum B+R- und P+R-Angebot (aktuelle Anzahl B+R- und P+R-Plätze) werden im</p>

			<p>Viersen auf die kreisangehörigen Städte und Gemeinden ein, neu geplante Sammelabstellanlagen in das DeinRadschloss-IT-System (Hintergrundsystem) zu integrieren.</p> <p>Eine kontinuierliche Rückkopplung der bisherigen Erfahrungen und ggf. das Einbringen von Verbesserungsvorschlägen für das DeinRadschloss-System erfolgen im Rahmen der Teilnahme an den entsprechenden Lenkungskreissitzungen.</p> <p>Die Angaben in der Tabelle auf Seite 344 sind hinsichtlich der oben gemachten Angaben auf Vollständigkeit zu überprüfen. Insgesamt erscheinen die Angaben für den Kreis Viersen relativ niedrig bzw. sind in ihrem Zustandekommen nicht nachvollziehbar. Insofern wird um Auskunft zur Erhebungsmethode und zur räumlichen Zuordnung der Zahlen gebeten. Ebenso wird – sofern möglich – um Bereitstellung der Primärdaten zu den Themen „Bike and Ride (B+R)“ und „Park and Ride (P+R)“ gebeten.</p>	Rahmen der Gespräche zum VRR-NVP nochmals erfragt.
20	Kreis Viersen	Kapitel 6.1.7.3	<p>Das Thema „Park and Ride (P+R)“ (Kapitel 6.1.7.3) hat aus Sicht des Kreises Viersen ebenfalls ein hohes Potenzial für die Stärkung intermodaler Wegekette. Daher findet auch hierzu eine Betrachtung im Rahmen der Erstellung des „Mobilitätskonzept Kreis Viersen. Vernetzt – Innovativ – Mobil.“ statt. In Bezug auf den ersten Maßnahmen schritt wird aufgrund der hohen Pendlerverflechtungen des Kreises Viersen in Richtung Düsseldorf der Austausch mit den Auspendlerstädten in Bezug auf die Erstellung von regionalen P+R-Konzepten unterstützt und zusätzlich eine Beteiligung des Kreises angeregt. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf neu geplante SPNV-Haltepunkte (Westverlängerung der Regiobahn-Infrastruktur vom Kaarster See nach Viersen Pbf). Im Hinblick auf die digitale Vernetzung wird zudem der (vorerst) letzte Maßnahmen schritt zur Erfassung und Systemintegration von Echtzeit-Belegungsdaten positiv gesehen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Aktivitäten und Planungen des VRR im Bereich P+R</p>
20	Kreis Viersen	Kapitel 6.1.7.4	<p>Die Förderung von „Carsharing“ (Kapitel 6.1.7.4) wird als sinnvoll erachtet und auch vom Kreis Viersen im Rahmen des „Mobilitätskonzept Kreis Viersen. Vernetzt – Innovativ – Mobil.“ betrachtet. Sowohl die weitergehende Tarifintegration als auch die Datenintegration in bestehende Plattformen werden als wichtige Rahmenbedingungen bewertet, ebenso wie eine abgestimmte Standortplanung im Rahmen der Errichtung von Mobilstationen bzw. bei der Neuplanung größerer Gewerbe- oder Wohngebiete.</p> <p>Analog zum Thema „Carsharing“ wird auch das Thema „Bikesharing“ als potenzieller Ansatz zur Stärkung intermodaler Wegekette gesehen, der u.a. auch an (ausgewählten) Standorten von Mobilstationen umgesetzt werden kann. Leider finden sich zu diesem Thema in Kapitel 6.1.7 keine weiterführenden Aussagen oder Maßnahmenansätze. Eine entsprechende</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis, dass zum Thema Carsharing keine konkreten Maßnahmen schritte genannt werden.</p> <p>Ergänzung des finalen VRR-NVP um konkrete Maßnahmen beim Carsharing!</p> <p>Datenintegration ist in Arbeit bzw. teilweise bereits umgesetzt; tarifliche Fragen liegen nicht im Bereich des ZNM.</p>

			Ergänzung mit einer detaillierten Betrachtung dieses Themenfeldes wird angeregt.	
20	Kreis Viersen	Kapitel 1.2.1.4	<p>Einordnung des VRR-Nahverkehrsplans in die über- und nachgeordneten Planungsebenen und zu sonstigen (Fach-)Planungen im Verbundgebiet</p> <p>Es ist unklar, inwieweit regionalplanerische Ausweisungen, wie z. B. der Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen mit besonderer Zweckbindung (GIB-Z) in Niederkrüchten-Elmpt mit landesbedeutsamer Zweckbestimmung und Strahlkraft, Eingang in den Nahverkehrsplan des VRR gefunden haben. Für den circa 150 Hektar großen Energie- und Gewerbepark Elmpt sind die erforderlichen Planverfahren weit vorangeschritten und werden aktuell in Teilen zum Abschluss gebracht. Diese Entwicklungen auf Basis der oben genannten Regionalplanausweisung haben Einfluss auf die künftigen Verkehrsgrößen sowohl auf niederländischer als auch auf deutscher Seite. So wird bei vollständiger Realisierung des Projektes mit 5.000 - 8.500 Arbeitsplätzen und einem entsprechenden Verkehrsaufkommen gerechnet, das auch im Nahverkehrsplan des VRR Berücksichtigung finden sollte. Der Kreis Viersen fordert daher, die dortige Entwicklung bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans des VRR mit zu berücksichtigen. Ebenso gibt es u.a. weitere größere Gewerbeflächenerschließungen in Willich-Münchheide und in Nettetal-West mit entsprechenden Quell- und Zielverkehren, die ebenfalls mitberücksichtigt werden sollten. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Stellungnahme der VKV verwiesen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Regionale Planungen mit dem Effekt eines deutlichen Fahrgastzuwachses und eines deutlich steigenden Verkehrsaufkommens (Energie- und Gewerbepark Elmpt in Niederkrüchten: Schaffung von rund 5.500 Arbeitsplätzen; perspektivisch Gewerbeflächen in Willich-Münchheide und Nettetal-West) hat hohe Bedeutung für den VRR und den VRR-NVP hinsichtlich ÖSPV (möglicher Leistungsaufwuchs XBus) und SPNV (möglicher Leistungsaufwuchs).</p> <p>Berücksichtigung dieser Verkehrsbedarfe im VRR-NVP!</p> <p>Muss der finale VRR-NVP hier entsprechend angepasst werden?</p> <p>Keine Aufnahme in den NVP – ggf. Abstimmungen zwischen VRR und Kreis nötig</p>
20	Kreis Viersen	allgemein	<p>Diese Stellungnahme des Kreises Viersen ergeht fristgerecht vorbehaltlich der abschließenden Beratung im Kreistag am 05.12. 2024.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>NN</p> <p>Anlage 1 – Rückmeldungen der Städte und Gemeinden des Kreises Viersen im Rahmen einer Abfrage des Kreises zur formalen Beteiligung zum Nahverkehrsplan 2025 des VRR</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Abschlusstext)</p>
20	Kreis Viersen (kreisangehörige Gemeinde Brüggen)	allgemein	<p>Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans bittet die Burggemeinde Brüggen um die Aufnahme der nachfolgenden Punkte in den Nahverkehrsplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung der Ortschaft Heidhausen an das öffentliche Nahverkehrsnetz sowie • Anbindung des bestehenden Busbahnhofs, Am Brachter Sportplatz 4 im Ortsteil Bracht an das öffentliche Nahverkehrsnetz, insbesondere für die Abwicklung des Schülerverkehrs und die Anbindung der Sportstätten 	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(Kenntnisnahme)</p>

			<p>Es gibt bei der Burggemeinde Überlegungen, den aufgrund der Baumaßnahme Borner Str. provisorischen Busbahnhof am Kreuzherrenplatz im Ortsteil Brügggen als dauerhafte Installation zu etablieren.</p> <p>Weiterhin wird darüber informiert, dass die Burggemeinde Brügggen beabsichtigt, ein Mobilitätskonzept zu erstellen. Auf den ÖPNV gerichtete Ergebnisse dieses Mobilitätskonzeptes werden in die nächste Ausschreibung des Nahverkehrsplans einfließen.</p> <p>Die Burggemeinde Brügggen wird ihre Stellungnahme noch im politischen Raum beraten. Das Ergebnis, wenn dies die vorstehenden Punkte ergänzt, wird die Burggemeinde in einer schriftlichen Stellungnahme zur Wahrung der Frist (11. Oktober 2024) direkt an den VRR senden.</p>	
20	Kreis Viersen (kreisangehörige Stadt Kempen)	allgemein	<p>Aus Sicht der Stadt Kempen werden die Bemühungen und vorgelegten Maßnahmen des VRR komplett unterstützt.</p> <p>Die Umstellungen im SPNV (geplante zusätzliche Linie, Umstellung auf Elektroantriebe) sind richtig und wichtig und werden in die derzeitigen Überlegungen und Planungen der Stadt Kempen im Bahnhofsbereich einbezogen. Die geplante Einrichtung weiterer XBus-Linien neben der bestehenden Verbindung (Linie X49) mit Halt in Kempen (hier die X40, X43, X46) wird ebenfalls begrüßt. Eine bessere Busanbindung von Tönisberg nach Kempen Bf sowie die Verbesserung des Angebotes auf der Strecke Kempen - Wachtendonk sind auch Maßnahmen, die von der Stadt Kempen ins Auge gefasst wurden und mit der VKV besprochen wurden (hier Busverbindung Kempen - Wachtendonk neben dem reinen Schülerverkehr und On-Demand-Verkehre für bspw. Tönisberg - St. Hubert - Kempen). Hier wäre es gut zu wissen, was genau mit "mittelfristigem" Einsatz der Busse gemeint ist (3 - 7 Jahre?) und nach welchem Schema diese Busse dann eingesetzt werden sollen (Schema 1, 2, 3 oder 4). Als einzige weitere Strecke, die derzeit nicht durch Buslinien o.ä. verbunden ist, die aber einen insg. hohen Pendleranteil hat (siehe auch bspw. die Ergebnisse der aktuellen Potenzialstudie für die Rad-schnellverbindung Krefeld - Venlo), wäre noch die Verbindung Kempen über St. Tönis nach Krefeld zu nennen. Hier gibt es zwar die Zugsanbindung Kempen - Krefeld, aber diese ist für alle, die bspw. aus dem südöstlichen Teil von Kempen kommen (Stadtteil Unterweiden) nicht attraktiv, da sozusagen erst in die falsche Richtung gefahren wird (zum Kempener Bf.). Hier bestünde aus Sicht der Stadt Kempen noch ein Potenzial zur Einrichtung einer Buslinie.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (Kenntnisnahme)
20	Kreis Viersen	allgemein	<p>Auf dem ehemaligen Militärflughafen "Javelin Barracks" in Niederkrüchten-Elmpt wird aktuell einer der größten Gewerbe- und Industrieparks in NRW entwickelt. Die Entwicklungsfläche umfasst ca. 160 ha. Der erste Abschnitt</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (Kenntnisnahme)

	(kreisangehörige Gemeinde Niederkrüchten)		mit ca. 60 ha Netto-Industriefläche und ca. 10 ha Gewerbefläche wird ab dem Herbst 2024 erschlossen und vermarktet. Damit handelt es sich um eine Entwicklung von regionaler und landesweiter sowie aufgrund der Nähe zu den Niederlanden grenzüberschreitender Bedeutung. Laut vorliegenden Studien können auf dem Gelände im Mittel zwischen 6.000 und 8.000 Arbeitsplätze entstehen. Eine gute Anbindung der Entwicklungsfläche an das Nahverkehrsnetz ist mithin elementar.	
20	Kreis Viersen (kreisangehörige Gemeinde Schwalmtal)	allgemein	<p>Die Gemeinde Schwalmtal hat folgende Anmerkungen zum Nahverkehrsplan des VRR:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das ehemalige Kent-Schulgelände im Gemeindegebiet wird derzeit saniert. Eine gewerbliche Entwicklung des Geländes ist in den nächsten 2-3 Jahren geplant. Eine nachhaltige Erschließung durch den ÖPNV ist vorgesehen. Hierzu wünscht die Gemeinde Gespräche mit den Beteiligten. • Die Bushaltestellen, die das Gewerbegebiet "Auf dem Mutzer" erschließen (Schwalmtal Rösler, Schwalmtal Waldniel Schulzentrum, Schwalmtal Industriestraße), liegen für einige der Gewerbebetriebe relativ weit entfernt. Hier möchte die Gemeinde eine Optimierung anregen. • Die Schnellbusverbindungen (SB 88/83) von Schwalmtal über Viersen nach Mönchengladbach sind aus Sicht der Gemeinde Schwalmtal schlecht getaktet. Eine sinnvolle Verbindung besteht nur einmal pro Stunde, was aus Sicht der Gemeinde nicht ausreichend ist. Die Gemeinde möchte hier eine Optimierung anregen. • Die Ankunft der SB-Linie 88 am Bahnhof Viersen ist nicht auf die Fahrzeiten des Schienenverkehrs abgestimmt. Dies macht ein sinnvolles Umsteigen zwischen Bus und Bahn nahezu unmöglich. Die Gemeinde regt hier eine Optimierung an. • Die Gemeinde Schwalmtal regt den Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation für den ÖPNV an. Außerdem wird die fehlende Kommunikation zwischen den verschiedenen Busunternehmen bei Verspätungen für noch zu erreichende Anschlüsse bemängelt und eine Kommunikation angeregt. • An der Haltestelle Schwalmtal-Waldniel Kirche stehen im Rahmen der kreisweiten Installation von Fahrradboxen fünf DeinRadschloss-Fahrradboxen zur Verfügung. Eine Erweiterung der DRS-Fahrradboxen ist in Schwalmtal-Amern nachfrageorientiert angedacht. 	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (Kenntnisnahme)
21	Kreis Wesel	allgemein	Sehr geehrte Damen und Herren,	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)

			ich bedanke mich für die frühzeitige Beteiligung und die Gelegenheit, zum Entwurf des Nahverkehrsplanes des VRR Stellung zu nehmen.	
21	Kreis Wesel	Kapitel 4	Der Kreis Wesel begrüßt die bereits auch im Zielnetz 2032/2040 vorgesehenen wesentlichen Verbesserungen im SPNV, die bei einer planmäßigen Umsetzung zu einer deutlichen Verbesserung und Stabilisierung des SPNV-Angebotes im Kreis Wesel führen würden. Dies insbesondere auch durch die Redundanz auf dem Weg Richtung Ruhrgebiet durch die Alternativroute in Form der Walsumbahn. Darüber hinaus bedarf es aus Sicht des Kreises Wesel kurz- bis mittelfristig umfassender Modernisierungen der maroden Infrastruktur im Schienenverkehr, um das Angebot nachhaltig pünktlicher und zuverlässiger zu machen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Positiver Hinweis zu den Planungen des SPNV-Zielnetzes 2024 und seine Aufnahme in den VRR-NVP. Allgemeiner kritischer Hinweis zur derzeit maroden Schieneninfrastruktur, auf die in Kapitel 4.2 des VRR-NVP detailliert eingegangen wird.
21	Kreis Wesel	Kapitel 1 Kapitel 6	Der Kreis Wesel begrüßt weiter, dass der bislang schwerpunktmäßig auf den Schienenpersonennahverkehr ausgerichtete Nahverkehrsplan - unter Beachtung der Planungshoheit der kommunalen Aufgabenträger - im Hinblick auf die dem VRR nach dem ÖPNVG NRW obliegende Hinwirkungs- und Koordinationsfunktion für den ÖPNV maßgeblich ausgeweitet wurde. Im Interesse des gemeinsamen Ziels, die Mobilitäts- und Antriebswende voranzubringen, ist eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit aller relevanten Akteure auch aus hiesiger Sicht unabdingbar.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zum erweiterten Inhalt des VRR-NVP in Richtung Integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV (Kooperation ÖPNV) unter Berücksichtigung der gesetzlichen Zuständigkeiten.
21	Kreis Wesel	allgemein	Nach Durchsicht des Entwurfes teile ich Ihnen mit, dass der Kreis Wesel als ÖPNV-Aufgabenträger gegen den VRR-Nahverkehrsplan keine grundsätzlichen Bedenken hat.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Keine grundsätzlichen Bedenken zum VRR-NVP
21	Kreis Wesel	allgemein	Dennoch möchte ich zunächst einige allgemeine Hinweise geben. An verschiedenen Stellen im NVP Entwurf ist die Rede von der Zusammenarbeit mit den kommunalen Verkehrsunternehmen. Hierzu möchte ich anmerken, dass die Busverkehrsleistungen im VRR nicht nur von kommunalen, sondern in weiten Teilen auch von privaten Verkehrsunternehmen erbracht werden, im Kreis Wesel sogar ausschließlich. Daher rege ich an, den Begriff "kommunale Verkehrsunternehmen" durch "konzessionierte Verkehrsunternehmen" zu ersetzen.	Zustimmung seitens VRR! Der Begriff "kommunales Verkehrsunternehmen" wird durch "konzessioniertes Verkehrsunternehmen" ersetzt.
21	Kreis Wesel	allgemein	Weiter nennen Sie als "wichtige Partner/Akteure" zwar an verschiedenen Stellen die Kommunen, nicht aber die Kreise - in ihrer Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger bzw. auch als Straßenbaulastträger. Bitte ergänzen Sie die Kreise und ggf. auch die kreisangehörigen Kommunen.	Zustimmung seitens VRR! An passender Stelle werden als wichtige Akteure die Kommunen in kommunale Gebietskörperschaften geändert und ggf. die Kreise ergänzt.
21	Kreis Wesel	allgemein	Auch möchte ich daran erinnern, dass die ÖPNV-Aufgabenträger die Verkehrsleistungen auf der Basis von Direktvergaben, öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und Allgemeinen Vorschriften finanzieren. Dem Kreis Wesel	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Grundsätzlicher Hinweis, dass Maßnahmen des VRR, die das Bedienungsangebot von

			reicht es daher nicht aus, dass Koordinationsthemen, wie z.B. Maßnahmen, die das Bedienungsangebot in quantitativer oder qualitativer Hinsicht betreffen, allein mit den Unternehmen abgestimmt werden. Andernorts, wo kommunal beherrschte Verkehrsunternehmen unterwegs sind, mag die Situation eine andere sein. Meine generelle Bitte geht aufgrund der hiesigen Konstellation dahin, bei diesen Themen mehr Augenmerk auf die Abstimmung mit den ÖPNV-Aufgabenträgern zu legen.	Verkehrsunternehmen in quantitativer oder qualitativer Hinsicht betreffen, mit den ÖPNV-Aufgabenträgern abgestimmt werden müssen. An zahlreichen Stellen betont der VRR, dass er weder in die Planungshoheit der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger noch in die betrieblichen Belange der Verkehrsunternehmen eingreift. Dies betrifft insbesondere das Bedienungsangebot von Verkehrsunternehmen in quantitativer oder qualitativer Hinsicht
21	Kreis Wesel	Kapitel 1.1	Weiter rege ich an, an folgenden konkreten Stellen Änderungen bzw. Ergänzungen vorzunehmen: Verbundraum des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (S. 13 ff.) Bereits in diesem Kapitel würde ich mir einen Hinweis darauf wünschen, dass der VRR-Verbundraum sehr heterogen strukturiert ist und berücksichtigt werden muss, dass in den ländlichen bzw. ländlich-urban geprägten Kreisen andere Ausgangsvoraussetzungen herrschen als im Ballungsraum und daher bei der Formulierung von Zielen durchaus differenziert werden muss. Zum VRR-Raum gehören sieben Landkreise, die zwar ÖPNV-Aufgabenträger sind, jedoch bei ihren Planungen ihre zahlreichen kreisangehörigen Kommunen mitnehmen wollen und müssen, da diese das Nahverkehrsangebot letztendlich finanzieren müssen.	Zustimmung seitens VRR! Es wird auf die heterogene Landschafts- und Siedlungsstruktur im Verbundgebiet hingewiesen: „Die Landschafts- und Siedlungsstruktur innerhalb des Verbundraums ist sehr heterogen. Neben den eher ländlich bzw. ländlich-urban geprägten Räumen am Niederrhein...“ Trotzdem wird folgender Satz für den finalen VNN-NVP ergänzt: „Die beschriebene sehr heterogene Landschafts- und Siedlungsstruktur innerhalb des Verbundgebiets des VRR führt zu sehr unterschiedlichen Ausgangsvoraussetzungen für die Mobilität bzw. den Verkehr (Raumerschließung mit dem ÖPNV, Kosten für das ÖPNV-Leistungsangebot und Kostendeckungsgrad etc.) bei den ländlichen bzw. ländlich-urbanen Räumen einerseits und den (hoch-)verdichteten Ballungsräumen andererseits.“
21	Kreis Wesel	Kapitel 1.2.2	Klima- und umweltpolitische Rahmenbedingungen für die Mobilität (S. 36 ff.) Nach Einstellung der Bundesförderung wünscht sich der Kreis Wesel die Unterstützung des VRR bei der Forderung nach Fördermitteln für die Beschaffung von emissionsfreien Linienbussen, insbesondere von Elektrobussen. Der Kreistag des Kreises Wesel hat am 16.12.2021 beschlossen, dass die Verkehrsdienstleistungen durch die Verkehrsunternehmen bis zum Jahre 2030 nur noch mit CO ₂ -freien Verkehrsmitteln erbracht werden sollen. Auf dem Weg dahin sind bis 2025 25 % der CO ₂ -Emissionen zu reduzieren. Die zur Verfügung stehenden Landesmittel werden bei weitem nicht	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Wunsch nach Unterstützung durch den VRR bei der Forderung nach Fördermitteln für die Beschaffung von emissionsfreien Linienbussen, insbesondere von Elektrobussen (Verkehrs-, konkret Antriebswende). Anm.: Der VRR setzt sich dafür ein und wirkt darauf hin, dass Fördermittel für die Umsetzung der Verkehrs-, konkret Antriebswende zur Verfügung gestellt werden.

			ausreichen, um die Antriebswende in der gewünschten Zeit voranzubringen.	
21	Kreis Wesel	Kapitel 3.3.2	<p>Mindestanforderungen (S. 184)</p> <p>Die geforderte ausreichende Anzahl von Mehrzweckbereichen mit der Differenzierung für Fahrräder und sonstige Nutzende wird vor dem Hintergrund der angedeuteten Konflikte ausdrücklich begrüßt. Der Niederrhein ist traditionell eine Region, in der der Fahrradtransport in Zügen eine wichtige Rolle spielt. Aus hiesiger Sicht sind Klappsitze oder andere konkurrierende Nutzungen in den für Fahrräder, Rollstühle und Gehhilfen vorgesehenen Bereichen dringend zu vermeiden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Die geforderte ausreichende Anzahl von Mehrzweckbereichen – differenziert nach Fahrrad und sonstigem Bereich – wird begrüßt.</p>
21	Kreis Wesel	Kapitel 4.1.2.1	<p>Niederrheinbahn I (Kamp-Lintfort - Rheinkamp (- Moers - Duisburg)) (S. 213 ff.)</p> <p>Insbesondere die zentrale Lage des Haltepunktes Kamp-Lintfort im Bereich von Fußgängerzonen, Rathaus, Universität und zahlreichen weiteren Nutzungen ist aufgrund der günstigen Lage über das Zechengelände hinweg ein Garant für einen erfolgreichen SPNV. Die Umsetzung dieser Strecke sollte daher nach Kräften vorangetrieben und pünktlich umgesetzt werden. Seitens der Kreise Wesel und Kleve laufen bereits Bemühungen, eine optimale Verknüpfung mit Regional- und Schnellbussen zu gewährleisten, um zusätzliche Fahrgäste zuzuführen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR (Haltepunkt Kamp-Lintfort der Niederrheinbahn)</p>
21	Kreis Wesel	Kapitel 4.1.2.3	<p>Walsumbahn (Wesel - DU-Walsum - Oberhausen) (S. 216 ff.)</p> <p>Auch wenn der Güterverkehr nicht in der Zuständigkeit des VRR liegt, so fehlt an dieser Stelle aus hiesiger Sicht der wichtige Hinweis darauf, dass diese Variante als einzige auch einen Entlastungs- und Umleiterverkehr mit Güterzügen ermöglicht, der, wie auf der Betuwestrecke, zu erkennbaren volkswirtschaftlichen Vorteilen führen wird. Die Infrastruktur wird häufig durch Personen- und Güterverkehr gemeinsam genutzt, was letztendlich den Ausbau der Infrastruktur stärkt. Der Güterverkehr ist insofern nicht der Konkurrent des Personenverkehrs, sondern ein weiteres gewichtiges Argument in Richtung einer erfolgreichen Verkehrswende. Diese Anmerkung gilt sinngemäß auch für weitere Vorhaben und Bestandssituationen im Bereich des SPNV.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Soll der Text des finalen VRR-NVP ergänzt werden, um die beschriebene hohe Bedeutung der Walsumbahn herauszustellen?</p> <p>Keine Anmerkungen unsererseits</p>
21	Kreis Wesel	Kapitel 5.3 Kapitel 5.4	<p>Kurz- und mittelfristige Entwicklung XBus-Netz</p> <p>Langfristige Entwicklung XBus-Netz (S. 287 ff.)</p> <p>Die grundsätzlichen Überlegungen zur weiteren Umsetzung des XBus-Konzeptes werden begrüßt. Der Kreis Wesel regt hierzu an, die neue Linie X31 Kevelaer - Sonsbeck - Xanten - Wesel auf den Abschnitt Kevelaer - Xanten</p>	<p>(vorerst) Ablehnung seitens VRR!</p> <p>Eine Abstimmung zu dieser Frage findet derzeit mit allen Beteiligten statt. Da das Ergebnis zum Redaktionsschluss des finalen VRR-Nahverkehrsplans</p>

			<p>zu begrenzen. Eine weiteren Linie, wenn auch mit einer eingeschränkten Bedienung Mo - Fr bis 20 Uhr, führt aus hiesiger Sicht zu einem Überangebot auf der Achse sowie zu einem unsauberem Takt, der nur eine beschränkte positive Wirkung entfalten kann. Daher schlägt der Kreis Wesel vor, die Linie in Xanten mit einem idealen Anschluss an den SPNV und damit auch an die Linie X27 sowie weitere regionale und kommunale Linien enden zu lassen. Auch vor dem Hintergrund der Fahrplaneinhaltung und der Anschlussssicherung erscheint diese Lösung zielführend. Die eingesparte Leistung kann auf den übrigen Linien deutlich effizienter eingesetzt werden.</p> <p>Wesentliche Voraussetzung zur Einführung weiterer XBus-Linien und zur Realisierung eines XBus-SPNV-Zielnetzes ist die Sicherstellung einer langfristigen und nachhaltigen Finanzierung von Betriebsleistungen. Eine investive Fahrzeugförderung allein wird angesichts der hohen Betriebskosten aufgrund der hohen Standards voraussichtlich nicht ausreichen, um dieses wünschenswerte Ziel erreichen zu können. Auch hier sind die unterschiedlichen Ausgangslagen der Regionen im VRR von Bedeutung: Die Ausweitung der Bedienungszeitfenster üblicher Regionallinien auf die Standards der XBus-Linien bedingt in ländlichen Kreisen eine erhebliche Mehrleistung, der in der Regel nur geringe zusätzliche Einnahmen gegenüberstehen</p>	<p>diese nicht abgeschlossen ist, bleibt die Linie unverändert im NVP.</p> <p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Der Text von Kapitel 5.3 wird hinsichtlich der Finanzierungsfrage ergänzt.</p>
21	Kreis Wesel	Kapitel 6.1.1	<p>Anschlussssicherung im ÖPNV (S. 294)</p> <p>Dem Thema Anschlussssicherung kommt aus Sicht des Kreises Wesel eine besonders hohe Bedeutung zu. Insbesondere auch die politischen Gremien des Kreises fordern deutliche Verbesserungen in dieser Richtung ein. Hierbei geht es zum einen um eine verbesserte Zuverlässigkeit des Angebotes, insbesondere im SPNV, auf den alle regionalen und kommunalen Verkehrsangebote ausgerichtet sind. Der Verlust von verärgerten Fahrgästen, der sich aus der mangelnden Qualität im Schienenverkehr ergibt, wirkt sich auch negativ auf die Nutzung der Busverkehrsangebote aus. Diese haben trotz Attraktivitätssteigerungen und erheblicher Bemühungen um mehr Qualität und Quantität nur geringfügig an Fahrgästen zulegen können, da sich zahlreiche Bestandsfahrgäste verärgert abwenden und wieder mit dem Auto fahren. In unmittelbarem Zusammenhang hiermit steht die wichtige Aufgabe, die Qualität der Kundeninformation weiter zu verbessern. Die meisten Menschen haben Verständnis für Unregelmäßigkeiten im Betrieb, sofern sie über die Situation und insbesondere auch über Alternativen zeitnah und zuverlässig informiert werden. Trotz zahlreicher Fortschritte bestehen die mit Echtzeitinformationen ausgestatteten Instrumente den Praxistest häufig nicht. Hier besteht nach wie vor dringender Verbesserungsbedarf. Insbesondere die Umstiege sind die besonderen Schwachpunkte in den Reiseketten mit dem ÖPNV, denen bei Kfz-Fahrten schlicht keine</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis, dass Anschlussssicherung in den VRR-NVP aufgenommen wurde, da sie nicht kommunal, sondern nur verbund- bzw. bundesweit umgesetzt werden sollte.</p> <p>Kritischer Hinweis, dass Echtzeitinformationen in Auskunftsmedien teils fehlerbehaftet sind.</p>

			entsprechenden Nachteile gegenüberstehen. Neben dem realen Zeitverlust sind es insbesondere die Unsicherheiten der Fahrgäste in Bezug auf das Weiterkommen auf ihrer Route, die eine Vielzahl von Kunden und damit auch Einnahmen kosten. Den politischen Forderungen, selbst entsprechende Instrumente zu entwickeln, hat der Kreis Wesel eine Absage erteilt, da hier nur verbund- bzw. bundesweite Lösungen zielführend sind.	
21	Kreis Wesel	Kapitel 6.1.2.2	VRR-Haltestellenrichtlinie (Haltestellen im ÖSPV) (S. 303 ff.) Im Kreis Wesel werden die ÖPNV-Haltestellen von den Straßenbausträgern, also insbesondere von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden, und nicht von den bedienenden Verkehrsunternehmen unterhalten. Die Empfehlungen der VRR-Richtlinie "ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR" zum Vorhandensein von Ausstattungsmerkmalen wie z.B. Videoüberwachung, digitale Fahrplaninformationen, Aushangfahrpläne, Wegeleitungen oder Fahrzielbeschilderungen in den Bereichen Sicherheit, Service und Komfort, Information und Barrierefreiheit, sind sicher wünschenswert, gehen für den Großteil der hiesigen Haltestellen aber zu weit (s.a. zu Ziffer 8.1: Barrierefreiheit im ÖPNV (S. 398)).	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kritischer Hinweis zu den (sehr hohen und regional undifferenzierten) Anforderungen in der Haltestellenrichtlinie. Die Haltestellenrichtlinie wird in ihrer neuen Fassung, je vier Kategorien für Stadt- und Straßenbahnhaltstellen und Bushaltstellen haben und so die örtlichen Gegebenheiten in der Verbindlichkeit der Ausstattungsmerkmale gerecht.
21	Kreis Wesel	Kapitel 6.1.2.6	Handreichung Qualitätsmanagementsystem ÖSPV (S.308) Das Qualitätsmanagementsystem greift leider nicht bei eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen. Auch der Nahverkehrsplan sowie die Allgemeine Vorschrift des Kreises Wesel bieten hier keine oder nur wenig Handhabe.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
21	Kreis Wesel	Kapitel 6.1.3	Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR (S. 312 ff.) Die den Kreis Wesel betreffenden identifizierten Angebotslücken dürfen Sie gern in die Tabelle aufnehmen. Die Lücken sind hier seit Jahren bekannt und ihre Schließung scheiterte an der fehlenden Wirtschaftlichkeit. Die zu erwartende geringe Nachfrage bei hohen Kosten hat die beteiligten Aufgabenträger bislang einvernehmlich bewogen, die Maßnahmen als nicht prioritär einzustufen und zunächst von einer Umsetzung abzusehen. Sollten sich, z.B. durch die Förderung von Betriebsleistungen, Finanzierungsmöglichkeiten ergeben, könnte sich dies ändern. Die Funktion des VRR wird in diesem Zusammenhang von hier weniger in der fachlichen Einschätzung gesehen, sondern könnte in der Hilfe bei der Generierung von Fördermitteln bestehen, wie zum Beispiel bei den XBussen. Die Abstimmung zu grenzüberschreitenden Verkehren und die Beurteilung einer möglichen Umsetzung erfolgt in der Regel im Rahmen der eigenen Nahverkehrsplanung. Sollten unüberbrückbare Uneinigheiten bestehen, greifen die ÖPNV-Aufgabenträger gern auf den VRR als Vermittler zurück.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis, dass das Thema Harmonisierung der Nahverkehrsplanung in den VRR-NVP aufgenommen wurde. Der VRR wird allerdings vorrangig als Fördermittelgeber und/oder Schlichter gesehen (fachliche Expertise beim Kreis Wesel!).

21	Kreis Wesel	Exkurs 8 (in Kapitel 6.1.3)	<p>Zeitliche Synchronisierung der Nahverkehrspläne als Ziel des VRR oder weitere Maßnahme? (S. 318 ff.)</p> <p>Ich bedanke mich ausdrücklich für die ausführliche und fachlich fundierte Auseinandersetzung des von anderer Stelle aufgebrachten Themas der zeitlichen Harmonisierung von Nahverkehrsplänen. Ihre Ausführungen hierzu sind treffend und nachvollziehbar und das Ergebnis ist schlüssig. Derzeit stellt nicht nur der VRR einen neuen Nahverkehrsplan auf, sondern auch der Kreis Wesel schreibt seinen Nahverkehrsplan fort. Diesen beiden großen und wichtigen Projekten zeitgleich gerecht zu werden, stellt die Verwaltung bereits vor große zeitliche und personelle Herausforderungen, ohne dass es zeitgleich noch entsprechende Aktivitäten benachbarter Aufgabenträger gibt. Zu dem auf S. 319 ff. skizzierten Prozess (eventuelle Gründung eines neuen Arbeitskreises oder Wiederbelebung des "UAK Nahverkehrsplan" innerhalb des "AK Nahverkehrsmanagement") gebe ich zu bedenken, dass die zeitlichen Kapazitäten bei den Aufgabenträgern, wie beim Kreis Wesel, begrenzt sein dürften. Gegebenenfalls hätten bilaterale Gespräche der betroffenen Beteiligten auch mehr Aussicht auf Erfolg. Die auf S. 320 getroffene Feststellung, eine enge Zusammenarbeit zwischen dem VRR als Koordinator für den ÖPNV mit den Planungsexpert*innen und politischen Entscheider*innen der ÖPNV-Aufgabenträger sei zwingend notwendig, wäre aus Sicht des Kreises Wesel zu relativieren. Die fachliche Expertise des VRR wird in diesem Zusammenhang von hier selbstverständlich sehr geschätzt, Unterstützung könnte darüber hinaus aber insbesondere bei der Generierung von Fördermitteln erfolgen, wie zum Beispiel bei den XBussen. Der für die Schließung der interkommunalen Angebotslücken erforderliche Finanzbedarf, stellt in Bezug auf die Betriebskosten nicht nur die Kommunen und Kreise als ÖPNV-Aufgabenträger, sondern angesichts der angespannten Haushaltslage auch die kreisangehörigen Kommunen vor enorme Herausforderungen, da diese die Verkehrsleistungen über die ÖPNV- bzw. die Kreisumlage finanzieren müssen (S. 321, 2. Absatz).</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis, dass das Thema Zeitliche Synchronisierung der Nahverkehrspläne vom VRR kritisch gesehen wird. Auch hier wird der VRR vorrangig als Fördermittelgeber gesehen (fachliche Expertise beim Kreis Wesel!). Bilaterale Gespräche werden einem weiteren (U)AK vorgezogen.</p>
21	Kreis Wesel	Kapitel 6.1.4.1	<p>Harmonisierung des Spät-, Nacht- und Wochenendverkehrs im ÖPNV (S. 322)</p> <p>Die Vision eines verbundweit einheitlichen Spät-, Nacht- und Wochenendverkehrs ist sicher wünschenswert, lässt aber unberücksichtigt, wie unterschiedlich die Voraussetzungen im Ballungsraum und im ländlichen Raum sind. Die unterschiedliche Bevölkerungsdichte bleibt ebenso unberücksichtigt wie die Finanzierbarkeit. Verbundweit einheitliche Start- und Endzeiten werden nur zu realisieren sein, wenn die Finanzierung gesichert ist. Ein weiteres reales Problem dürfte die absehbar nicht zu behebende</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kritischer Hinweis, dass der Wunsch nach einem verbundweit einheitlichen Spät-, Nacht- und Wochenendverkehr verbundweit uneinheitliche Rahmenbedingungen (regionale und finanzielle Unterschiede) unberücksichtigt lässt.</p>

			Personalnot bei den Verkehrsunternehmen sein. Im Gegenteil stehen zahlreiche ÖPNV-Aufgabenträger aktuell vor der Entscheidung, das Angebot kürzen zu müssen, um die nötige Verlässlichkeit gewährleisten zu können.	
21	Kreis Wesel	Kapitel 6.1.4.3	<p>Umsetzung eines VRR- und landesweit abgestimmten On-Demand-Systems (S. 324)</p> <p>Ein abgestimmtes System und insbesondere eine einheitliche Buchungsplattform wären wünschenswert und würden die Einführung des Produkts sicherlich erleichtern. In diesem Zusammenhang möchte ich anmerken, dass die derzeitige Unterschiedlichkeit der Systeme allerdings der Förderpolitik des Landes geschuldet ist, die in der Vergangenheit zwar großzügige Zuschüsse für die Entwicklung von Pilotprojekten gewährt hat, darüber hinaus jedoch keine Betriebsleistungen für das attraktive, aber teure Angebot finanziert. Wünschenswert wäre insofern weniger die Strukturierung der Planung kommunalübergreifender Systeme und die Unterstützung beim Abschluss von Kooperationsvereinbarungen durch den VRR, sondern insbesondere sein Engagement bei der Erarbeitung von Finanzierungskonzepten und bei der Generierung weitergehender Fördermittel.</p>	<p>Ablehnung seitens VRR!</p> <p>Der VRR verfolgt derzeit nicht das Anliegen, eine Sonderfinanzierung für On-Demand-Verkehre zu realisieren. Durch die Entwicklung der landesweiten On-Demand-Plattform kann die Effizienz gesteigert und damit der Zuschussbedarf für die Aufgabenträger gesenkt werden.</p>
21	Kreis Wesel	Kapitel 6.1.5.3 Kapitel 6.1.7.1	<p>Baulich geeignete Umsteigepunkte (S. 334) und Mobilstationen (S. 340) u.a. Themenbereiche</p> <p>Bei den relevanten Akteuren fehlen die ÖPNV-Aufgabenträger, denen die Nahverkehrsplanung obliegt. Trotz eines bereits vor dem Mobilstationskonzept des VRR beschlossenen kreisweiten Mobilitätskonzeptes und zahlreicher Bemühungen des Kreises sowie der Städte und Gemeinden besteht im Kreis Wesel bei den Mobilstationen deutlicher Nachholbedarf. Die Aufgabe Mobilstationen einzurichten, scheint angesichts der differenzierten Funktionalität, den verschiedenen Beteiligten und der Fördermechanismen zu komplex, um hier zügig gute Lösungen zu realisieren. Hier ist die gute Arbeit der Fachleute beim VRR, die sich in den letzten Monaten noch einmal intensiviert hat, eine wertvolle Unterstützung. Die größten Hemmnisse sind in der Regel die dauerhaften Unterhaltungskosten und die Sorge der kreisangehörigen Kommunen, dass Schäden durch Vandalismus oder gestörte Funktionen Kostenstrukturen eröffnen, die später in der Höhe nicht mehr zu bedienen sind. An dieser Stelle wären Lösungsansätze zielführend, mit denen die Kommunen zu vermehrter Aktivität angeregt werden. Insbesondere stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, warum ÖPNV-Kunden, die mit nachhaltigen Verkehrsmitteln (Fahrrädern, eBikes, Elektrorollern) anreisen, für die diebstahl- und witterungsgeschützte Unterbringung nennenswerte Beträge zahlen müssen, während die großen P+R-Anlagen für alle Kfz</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Lobender Hinweis zu den Aktivitäten des VRR im Bereich Mobilstationen.</p> <p>Hinweis, dass die dauerhaften (hohen) Kosten für den Betrieb und die (unkalkulierbaren) Kosten für die Beseitigung von Vandalismusschäden ein Hemmnis sind für die flächenmäßige Umsetzung.</p> <p>Bei allen relevanten Themen werden im finalen VRR-NVP die Straßenbaulastträger (kreisfreie und -angehörige Städte sowie Gemeinden) als relevante Akteure ergänzt.</p>

			nahezu flächendeckend kostenlos angeboten werden. Hier ist aus Sicht des Kreises Wesel ein Umdenken erforderlich.	
21	Kreis Wesel	Kapitel 6.1.7.3	<p>Park and Ride (P+R) (S. 347)</p> <p>Im Bereich der P+R-Anlagen sind dem Kreis Wesel aus seinen Kommunen keine Punkte im Netz bekannt, in denen der zur Verfügung gestellte Platz eine deutliche Erhöhung der Kapazitäten erfordert.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
21	Kreis Wesel	Kapitel 6.1.8.1	<p>Verbundweit einheitliche Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen (S. 357)</p> <p>Einheitliche Standards von Fahrzeugen sind im Interesse der Fahrgäste durchaus wünschenswert und erleichtern den Verkehrsunternehmen zudem eine gemeinsame Fahrzeugbeschaffung, die erfahrungsgemäß zu maßgeblichen Kosteneinsparungen führt. Die verbundweite Abstimmung lediglich mit den Verkehrsunternehmen reicht aus Sicht des Kreises Wesel jedoch nicht aus. Hier sind wiederum die ÖPNV-Aufgabenträger gefragt, die insbesondere auch vor dem Hintergrund der Finanzierung entsprechende Vorgaben in ihren Nahverkehrsplänen machen. Insofern wären auch hier die ÖPNV- Aufgabenträger bei den relevanten Akteuren zu ergänzen.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>In Kapitel 6.1.8.1 wurde der Text dahingehend angepasst, dass die Rolle der Aufgabenträger stärker in den Fokus rückt. Ziel soll eine Verständigung der Aufgabenträger auf einheitliche Standards sein, welche durch die Verkehrsunternehmen umzusetzen sind.</p>
21	Kreis Wesel	Kapitel 6.3	<p>Weiterentwicklung von Tarif und Vertrieb im VRR (Vereinfachung des Tarifs und der Ticketprodukte) (S. 366)</p> <p>Hier fehlt die Angleichung des Alt-VGN-Tarifs an den VRR-Tarif, die nach inzwischen vor mehr als 12 Jahren erfolgter Einführung des Bus-/Schiene-Gemeinschaftstarifs am Niederrhein noch nicht abgeschlossen ist. Zumindest im Schulträgertarif liegen die Tarife noch weit auseinander, dies zu Lasten der Schulträger in den Kreisen Wesel und Kleve.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Aussagen zur Angleichung des Alt-VGN-Tarifs an den VRR-Tarif in den finalen VRR-NVP aufnehmen?</p> <p>Wird aufgenommen unter dem Punkt Schülermarkt.</p>
21	Kreis Wesel	Kapitel 6.4	<p>Flankierende Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen zur Stärkung des ÖPNV und der intermodalen Wegekette (S. 370)</p> <p>Der Kreis Wesel wünscht sich eine frühere Einbindung bei gemeinsamen Themen, wie z.B. XBus. Warum das verbundraumübergreifende Marketing mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt werden soll, aber nicht mit den ÖPNV-Aufgabenträgern, die die Verkehrsleistungen finanzieren, ist aus Sicht des Kreises Wesel nicht nachvollziehbar.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Die kreisfreien Städte und Kreise als Aufgabenträger für den ÖPNV werden als relevante Akteure ergänzt. >> in den NVP2025 übertragen</p>
21	Kreis Wesel	Kapitel 8.1	<p>Barrierefreiheit im ÖPNV (S. 398)</p> <p>Auch hier werden die Kreise als relevante Akteure vergessen, die als ÖPNV-Aufgabenträger über Vorgaben in ihren Nahverkehrsplänen auf die Straßenbauasträger Einfluss nehmen. Gerade im ländlichen Raum spielen nicht</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Die kreisfreien Städte und Kreise als Aufgabenträger für den ÖPNV werden als relevante Akteure ergänzt.</p>

			nur die Machbarkeit, sondern auch die Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen angesichts der Bedeutung einer Haltestelle eine große Rolle. So ist es gerade hier nicht zuletzt auch von größter Notwendigkeit, in den eigenen Nahverkehrsplänen Ausnahmen vom Grundsatz der Barrierefreiheit festlegen zu können. Dies gilt zum Beispiel für zahlreiche Bürgerbushaltestellen. Hier wird die Barrierefreiheit durch niederflurige Fahrzeuge mit Rampe und die helfende Hand des Fahrpersonals gewährleistet. Auch macht der barrierefreie Ausbau von Haltestellen im Außenbereich, die vorwiegend von Wanderern genutzt werden, die naturgemäß gut zu Fuß sind, wenig Sinn.	
21	Kreis Wesel	allgemein (insbesondere Kapitel 6.1.2.1)	Abschließend möchte ich zu bedenken geben, dass der Hauptgedanke der Regionalisierung seinerzeit war, den Verkehrsbedürfnissen vor Ort gerecht zu werden. Die Bestrebungen des VRR, verbundweit einheitliche Standards festzulegen, werden daher in Teilen kritisch gesehen. Dies, wie bereits oben erwähnt, in Bezug auf die Ausstattung von Haltestellen und Busstandards, aber auch bezüglich des Liniennummernsystems, das den ländlichen Raum zu wenig würdigt. So berücksichtigt das Liniennummernsystem die nur im Ballungsraum vertretene Stadtbahn, den NachtExpress, den Metro-Bus und den CityExpress, jedoch fehlt eine Produktbezeichnung wie Stadt- bzw. Ortsbus, die dem ländlichen Raum gerecht wird. Mit diesen Produkten identifizieren sich unsere Fahrgäste und die Bezeichnungen spielen in Bezug auf das Marketing und die Fahrgastgewinnung eine erhebliche Rolle. Die Zulassung dieser Bezeichnungen würde das dreistellige Liniennummernsystem, das ohnehin an seine Grenzen kommt, zudem erweitern. Daher bitte ich diese Anregung wohlwollend zu prüfen.	Ablehnung seitens VRR! Die aktuelle Produktpalette und das Liniennummernsystem sind Ergebnis eines umfassenden Abstimmungsprozesses und somit verbundweit anzuwenden. Sollte Bedarf für eine Anpassung der Produktpalette bestehen, so kann dieser gerne über die entsprechenden Arbeitskreise angemeldet werden und im sich anschließenden Abstimmungsprozess zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und VRR AöR erarbeitet werden.
21	Kreis Wesel	allgemein	Für Rückfragen stehe ich Ihnen selbstverständlich zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag NN	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)
22	Kreis Recklinghausen	allgemein	Sehr geehrte Damen und Herren, der Kreis Recklinghausen hat sich u.a. mit den Beschlüssen zum sog. „Vestischen Klimapakt“, der Nachhaltigkeitsstrategie und dem Masterplan Mobilität 2050 zur Aufgabe gemacht, der Mobilitäts- und Verkehrswende in unserer Region aktiv zu begegnen. Deshalb möchte ich an dieser Stelle positiv hervorheben, dass der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) die Ziele der Mobilitäts- und Verkehrswende ebenfalls als Querschnitt in seinem Nahverkehrsplan verankert hat.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext mit lobenden Worten, dass das Thema Verkehrswende prominent im VRR-NVP behandelt wird)

			Zum Entwurf des VRR Nahverkehrsplans 2025 nimmt der Kreis Recklinghausen wie nachfolgend aufgeführt Stellung:	
22	Kreis Recklinghausen	allgemein	Der Namen der kreisangehörigen Stadt Haltern am See ist bitte in voller Länge im Berichtsentwurf zu nutzen.	Zustimmung seitens VRR! Für den finalen VRR-NVP wird der Name der kreisangehörigen Stadt Haltern am See wird in voller Länge verwendet.
22	Kreis Recklinghausen	Allgemein (insbesondere Kapitel 2.4.3.2)	Die Zuständigkeit der Infrastrukturplanung obliegt u.a. den Straßenbaulastträgern. Deshalb ist es für die Zukunft geboten, dass die Vertreter*innen des Landesbetriebs Straßen.NRW verstärkt in die Gesprächs- und Arbeitskreise des Verkehrsverbunds einbezogen werden. Ein sehr großer Teil der ÖSPV-Leistungen wird auf Straßen in der Straßenbaulast des Landesbetriebs erbracht, sodass regelmäßige Abstimmungsgespräche zwischen Landesbetrieb, Verkehrsverbund und Kommunen mit dem Fokus ÖPNV-Infrastrukturausbau etabliert werden sollten. Es wird begrüßt, dass der Verkehrsverbund mit dem Kapitel 2.4.3.2 – Infrastrukturelle Engpässe im ÖSPV den Fokus auch auf ÖPNV-Infrastruktur legt, die für die Mobilitäts- und Verkehrswende zwingend ertüchtigt und ausgebaut werden muss. Eine gut ausgebaute ÖPNV-Infrastruktur schafft nicht nur einen robusten Fahrplan und ist barrierefrei, sondern ermöglicht auch die Einsparung von Betriebskosten.	Zustimmung seitens VRR! An allen passenden Stellen im finalen VRR-NVP wird der Landesbetrieb Straßen.NRW als relevanter Akteur – insbesondere an allen Stellen, die den ÖSPB betreffen und deren Flächen in der Baulast des Landes NRW liegen.
22	Kreis Recklinghausen	Kapitel 6.1.2.6	Zur Aktualisierung der Tabelle auf Seite 309 kann mitgeteilt werden, dass der Kreis Recklinghausen seit 2013 ein Qualitätsmanagementsystem mit den Verkehrsunternehmen etabliert hat, welches auch im Nahverkehrsplan des Kreises Einzug gehalten hat. Das System wird aktiv gelebt und die Ergebnisse werden der Öffentlichkeit im Rahmen von politischen Ausschusssitzungen mitgeteilt.	Zustimmung seitens VRR! Die Tabelle wird für den finalen VRR-Nahverkehrsplan überarbeitet.
22	Kreis Recklinghausen	Kapitel 6.1.3	Es wird begrüßt, dass der VRR seine Rolle als Koordinator in der Nahverkehrsplanung neu definieren und mit verschiedenen Angeboten wie in Kapitel 6.1.3 – Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR ausbauen möchte. Mit der Stärkung der Kernaufgaben des VRR können dann auch weitere Bausteine hin zum umfassenden Mobilitätsdienstleister (vgl. Kapitel 2.2.1 – Herausforderungen für den VRR als Mobilitätsdienstleister) hinzukommen und der Umweltverbund als Ganzes gestärkt werden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zum Vorgehen des VRR zur Harmonisierung der Nahverkehrsplanung und Aufnahme in den VRR-NVP
22	Kreis Recklinghausen	Kapitel 6.1.7.2	Die Etablierung von Bike and Ride (B+R) und Fahrradverleihsysteme sind ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur Intermodalität (vgl. Kapitel 6.1.7.2 – Bike and Ride (B+R)). Der Kreis Recklinghausen begrüßt das Engagement	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR im Bereich B+R

			des VRR bei der aktuellen Ausweitung des Fahrradverleihsystems „metro-polradruhr“. Es ist zwingend notwendig, dass der VRR zusammen mit dem Regionalverband Ruhr, dem Fahrradverleihsystem-Anbietern, den Kommunen und Verkehrsunternehmen mit Hochdruck daran arbeitet, das Angebot digital in die VRR-Informationssysteme zu integrieren.	
22	Kreis Recklinghausen	Kapitel 6.1.5	Das Kapitel 6.1.5 – Verbesserungspotenziale bei der Infrastruktur des ÖPNV zur Steigerung seiner Attraktivität zeigt infrastrukturelle Maßnahmen auf, wie der ÖPNV bevorrechtigt wird. Es wird angeregt, eine verbundweite Handreichung zu erstellen, die auch an die Kommunen weitergegeben werden kann. Ähnliches wird z.B. durch die AGFS im Bereich Radverkehr durchgeführt, indem die umfangreichen technischen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen mit Praxisbeispielen in einfach verständliche Handbücher übersetzt werden.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Hinweis, eine verbundweite Handreichung zu Verbesserungspotenzialen bei der Infrastruktur des ÖPNV zu erstellen (ähnlich Handbücher der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)
22	Kreis Recklinghausen	Kapitel 4	Im ÖSPV ist es üblich, dass Fahrplanänderungen aufgrund von Baumaßnahmen durch das Verkehrsunternehmen der Bezirksregierung und dem Aufgabenträger mitgeteilt werden. Für den SPNV ist ein solches Verfahren nicht etabliert, das Portal zuginfo.nrw oder Gremieninformationen aus den politischen VRR-Gremien sind hier keine Abhilfe. Es wird angeregt, die Informationen zu Baumaßnahmen den Kommunen, auch den kreisangehörigen Städten, in geeigneter Weise digital zur Verfügung zu stellen. So können z.B. die kommunalpolitischen Gremien informiert und das Beschwerdemanagement der Verwaltungen unterstützt werden.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Kritischer Hinweis (Bitte), dass Informationen zu Fahrplanänderungen aufgrund von Baumaßnahmen im SPNV vom EVU / VRR digital den kreisfreien und kreisangehörigen Städten sowie Kreisen zur Verfügung gestellt werden. Der VRR informiert bereits bei Großmaßnahmen rechtzeitig durch die Einbindung aller Beteiligten.
22	Kreis Recklinghausen	Kapitel	Mit dem Beschluss zum Masterplan Mobilität 2050 wurden Prüfaufträge durch das Gutachterbüro zum Zielnetz des Verkehrsverbunds gemacht, die Reaktivierung der sog. Hamm-Osterfelder-Bahn sowie die Einrichtung einer SPNV-Verbindung zwischen Marl-Sinsen und Marl-Mitte als Maßnahme aufgeführt. Nähere Informationen sind dem Auszug des Masterplans Mobilität 2050 im Anhang zu entnehmen. Wir bitten um Prüfung und Aufnahme in den Nahverkehrsplan des VRR.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Bitte um Aufnahme folgender Maßnahmen in den finalen VRR-NVP: - Reaktivierung der Hamm-Osterfelder-Bahn - Einrichtung einer SPNV-Verbindung zwischen Marl-Sinsen und Marl-Mitte Falls beide Maßnahmen in den finalen VRR-NVP aufgenommen werden sollen, bitte Text anpassen. Hinweis um Marl-Mitte und Marl -Sinsen, die RE 45 über die "Zechenbahn" weiter über Marl-Sinsen und Marl-Mitte zu führen, wird in Kapitel 4.1.2.10 im NVP ergänzt. Die Reaktivierung der Hamm-Osterfelder-Bahn wird durch den VRR aufgrund der Lage, der potentiellen Haltepunkte und der Verkehrsströme als nicht zielführend erachtet. Zur verkehrlichen

				Erschließung der Achse wird der Einsatz von X-Bussen als effizienter erachtet.
22	Kreis Recklinghausen	Kapitel 4.1.5.3.7	Die in Kapitel 4.1.5.3.7 – Anbindung nördliches Ruhrgebiet dargestellten „deutlichen Verbesserungen“ für das nördliche Ruhrgebiet begrüßt der Kreis Recklinghausen sehr. Notwendig ist die Beseitigung des Flaschenhalses des zweiten Gleises zwischen Bottrop Hbf und Essen-Dellwig-Ost. Dem Kapitel fehlt es an konkreten Schritten zur Umsetzung, um die erläuterten „deutlichen Verbesserungen“ durchzuführen. Für die Umsetzung der Mobilitäts- und Verkehrswende ist diese Maßnahme so wichtig, dass der Kreis Recklinghausen sie auch für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen angemeldet hat.	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis, dass nur die Beseitigung des Flaschenhalses zwischen Bottrop Hbf und Essen-Dellwig-Ost (zweites Gleis nötig!) zu einer deutlichen Verbesserung führt.</p> <p>Falls diese Maßnahmen in den finalen VRR-NVP aufgenommen werden soll, bitte Text anpassen.</p> <p>Aufgrund begrenzter finanzieller Ressourcen sind zurzeit leider keine konkreten Umsetzungszeitpunkte darstellbar. Die DB hat aber bereits Planungsmittel für den zweigleisigen Ausbau beantragt.</p>
22	Kreis Recklinghausen	Kapitel 5.1.3	Die Einführung der XBusse ist ein wichtiger Motor für unsere Region. In Kapitel 5.1.3 – Rollenverteilung sind die Aufgaben der beteiligten Akteure umrissen. Da die Umsetzung der Linien an Fördermittel des Landes geknüpft und diese Finanzmittel unerlässlich sind, aber leider nicht mehr zu den aktuellen Preissteigerungen passen, besteht hier Handlungsbedarf. Es wird angeregt, dass der VRR mit dem Land Nordrhein-Westfalen über eine Steigerung der Fördermittel diskutiert, um weitere XBus-Linien einzuführen und darüber hinaus eine Dynamisierung der Mittel prüft, um Preissteigerungen abzufedern.	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Der Text von Kapitel 5.3 wird hinsichtlich der Finanzierungsfrage ergänzt.</p>
22	Kreis Recklinghausen	allgemein	<p>Für Rückfragen, auch im persönlichen Gespräch, stehe ich gerne zur Verfügung!</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>NN</p> <p>(Mobilitätsmanager Aufgabenträger ÖPNV)</p> <p>Anhang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Masterplan Mobilität 2050 Kreis Recklinghausen – Auszug SPNV 	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Abschlusstext)</p>
23	Ennepe-Ruhr-Kreis	allgemein	<p>Sehr geehrter Herr NN,</p> <p>sehr geehrte Damen und Herren,</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Einleitungstext)</p>

			mit E-Mail vom 03.07.2024 hatten Sie uns den Entwurf des Nahverkehrsplans des VRR mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 11.10.2024 zugeleitet. Dieser Bitte komme ich hiermit gerne nach.	
23	Ennepe-Ruhr-Kreis	allgemein	Grundsätzlich möchte ich anmerken, dass die Lesbarkeit der Abbildungen (hier vor allem der Kartendarstellung) teilweise sehr schlecht ist. Weiter wird an einigen Stellen auf eine Aktualisierung der Daten hingewiesen, so dass der zur Stellungnahme vorgelegte Nahverkehrsplan an einigen Stellen leider noch unfertig wirkt und daher eine Stellungnahme nur auf die tatsächlich vorliegenden Inhalte erfolgen kann.	Zustimmung seitens VRR! Alle Abbildungen, Karten, Grafiken werden für den finalen NVP in höherer Auflösung erscheinen.
23	Ennepe-Ruhr-Kreis	allgemein	Wir begrüßen insgesamt die Vergrößerung der inhaltlichen Tiefe und der fachlichen Breite des Nahverkehrsplans (kurz: NVP) des VRR gegenüber dem letzten Planwerk, möchten aber besonders auf unsere vorhandene Rolle und Verantwortung des kommunalen Aufgabenträgers für den ÖSPV (Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr) hinweisen, die schon jetzt und auch in Zukunft vor großen Herausforderungen stehen wird. Ein gemeinsames und abgestimmtes Vorgehen wird für die Schaffung einer integrierten Verkehrsgestaltung des ÖPNV wesentlich sein.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Hinweis, dass Leistungsaufwuchs im ÖSPV eine große Herausforderung darstellt)
23	Ennepe-Ruhr-Kreis	Kapitel 2.3.1	Seite 145/146, 2.3.1, Tabelle ÖSPV-Leistungen: Hier macht es evtl. Sinn nach den kreisfreien Städten und den Kreisen zu differenzieren, da sonst im VRR-Durchschnitt alle Kreise unterdurchschnittlich sind. Für die Behebung dieser „Schwäche“ wären erhebliche zusätzliche finanzielle Mittel notwendig.	Zustimmung seitens VRR! Die Durchschnittswerte von Zug-/Buskilometer im ÖSPV zur Bevölkerung bzw. zur Gebietsfläche wird zusätzlich nach kreisfreien Städten und Kreisen differenziert angegeben (statt nur Durchschnittswert VRR). Farbgestaltung (über- bzw. unterdurchschnittlich zum VRR) bleibt.
23	Ennepe-Ruhr-Kreis	Kapitel 3.1.2.4	Seite 164, 3.1.2.4, Umgesetzte Maßnahmen im Fahrplanjahr 2019/2020: Die Umsetzung des 15-/30-Minuten Taktes auf den S-Bahn-Linien führte zu einer Taktausdünnung von 20 auf 30 Minuten bei der Linie S3, was sich – gerade bei betrieblichen Problemen dieser Linie – sehr negativ auswirkt. Wir bitten daher um Umsetzung eines 15-Minuten-Taktes bis Hattingen sobald die Infrastruktur diese Taktverdichtung zulässt.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Umsetzung eines 15-Minuten-Taktes bis Hattingen auf der S-Bahn-Linie S3 (nach umgesetzter Infrastrukturertüchtigung)? In der Zielnetzplanung ist bereits ein 15-Minuten-Takt der S-Bahn nach Hattingen berücksichtigt.
23	Ennepe-Ruhr-Kreis	Kapitel 3.2.1.5	Seite 172, 3.2.1.5, Barrierefreier Haltestellenausbau im SPNV: Bitte anführen um welche Station es sich handelt, da es in Gevelsberg vier SPNV-Haltestellen gibt. Zusätzlich wäre es hilfreich, wenn zu Planungszwecken regelmäßig die aktuellen Fahrgastzahlen erhoben und veröffentlicht würden und es wäre insgesamt zu begrüßen, wenn der barrierefreie Umbau der Stationen im SPNV schneller voran ginge und die Maßnahmen aus den Programmen zeitnah umgesetzt werden würden, da hier auch eine große Anzahl von	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Nennung der barrierefrei auszubauenden SPNV-Stationen (ggf. mit Angabe der Ein-/Aussteigerzahlen) und Hinwirken auf einen schnellen barrierefreien Haltestellenausbau?

			Fahrgästen betroffen ist. Vorrangig betrifft dies im Kreisgebiet viele Bahnhöfe und Haltepunkte z.B. an den S-Bahn-Linien S5 und S8, S9 wie z.B. Witten-Annen, Schwelm Bf, Gevelsberg Bf., usw..	Gevelsberg Hbf wurde im NVP ergänzt; Es werden regelmäßig Fahrgastzahlen erhoben.
23	Ennepe-Ruhr-Kreis	Kapitel 4.1.2.4	Seite 218, 4.1.2.4, Ruhrtalbahn (Hattingen /Ruhr – Witten – Wengern Ost (– Hagen)): Wir begrüßen die Aufnahme der Reaktivierung der Ruhrtalbahn für den Personenverkehr in den NVP des VRR außerordentlich. Allerdings möchten wir noch darauf hinweisen, dass - aus Sicht des Ennepe-Ruhr-Kreises - evtl. auch eine Aufnahme in das Zielkonzept 2032 des VRR als Zwischenstufe möglich wäre, bzw. diese nicht geprüft wurde. Wir möchten hiermit zumindest die Vorprüfung dieser Möglichkeit bei den Beteiligten anregen und unterstützen als Ennepe-Ruhr-Kreis diese Prüfung.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Aufnahme der Ruhrtalbahn in das SPNV-Zielkonzept 2032 des VRR als Zwischenstufe zum SPNV-Zielkonzept 2040? Kenntnisnahme – Die weiteren Planungsschritte sind zwischen VRR und Gebietskörperschaften abzustimmen
23	Ennepe-Ruhr-Kreis	Kapitel 4.1.4 Kapitel 4.2.4.5	Seite 226, 4.1.4, S-Bahn-Konzept „Düsseldorf“ im 15/30-Minuten-Takt, hier: Ost-West-Strecke, S8. In Verbindung mit Seite 260, 4.2.4.5, Infrastrukturausbau für die S-Bahn Taktumstellung im Knoten Düsseldorf auf einen 15/30-Minuten-Takt: Die S-Bahn-Linie 8 soll zukünftig im 15-Minuten-Takt zwischen Mönchengladbach und Hagen verkehren. Eine Taktumstellung ist ab Ende dieses Jahrzehnts oder zu Beginn des nächsten Jahrzehnts – in Abhängigkeit des RRX-Ausbaus - geplant. In der ersten Stufe soll im 15-Minuten-Takt bis nach Schwelm gefahren werden und von dort weiter bis Hagen im 30-Minuten-Takt. Zu einem späteren Zeitpunkt soll der 15-Minuten-Takt bis nach Hagen (auf der kompletten Strecke) gefahren werden. Gleichzeitig finden sich beim entsprechenden Infrastrukturausbau der Ost-West-Strecke keine Maßnahmen östlich von Wuppertal. Wir bitten daher um Prüfung, welche Maßnahmen im weiteren Verlauf der Strecke ab Wuppertal nach Hagen durchgeführt werden müssen, um möglichst in einem Guss die Taktumstellung für die Ost-West-Strecke ohne einen Taktbruch vornehmen zu können. Dies käme sowohl der Stadt Hagen, als auch dem südlichen Kreisgebiet sehr zu Gute, was die Themen Nachhaltigkeit und Verkehrswende auch hier deutlich schneller befördern könnte.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Prüfung beim S-Bahn-Konzept Düsseldorf, welche Maßnahmen im weiteren Verlauf der Ost-West-Strecke (S8) ab Wuppertal nach Hagen durchgeführt werden müssen, um die Taktumstellung für die Ost-West-Strecke möglichst ohne Taktbruch vornehmen zu können. Die Umsetzung des durchgehenden 15-Minuten-Takts bis Hagen erscheint aufgrund des notwendigen Infrastrukturausbaus zeitnah nicht umsetzbar. Daher die Etappierung des 15-Minuten-Takts erst bis Schwelm und dann bis Hagen.
23	Ennepe-Ruhr-Kreis	Kapitel 5.3.2	Seite 290, 5.3.2, Mittelfristige Entwicklung XBus-Netz: Die Linien X21, X22 und X23 werden im Ennepe-Ruhr-Kreis schon seit langem als SB-Linien (37 und 38) ohne Förderung des Landes gefahren. Nach aktuellem Stand sind vom Land nur Neuverkehre (XBus-Netz) förderfähig und somit sind, aus Sicht des Ennepe-Ruhr-Kreises, diese Linien bisher aktuell nicht prioritär zu verfolgen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Die genannten Linien sind als mittelfristig umzusetzen beschrieben. Über eine Umsetzbarkeit entscheiden die betroffenen Aufgabenträger zu einem späteren Zeitpunkt.
23	Ennepe-Ruhr-Kreis	Kapitel 6.1.3 Kapitel 6.1.7	ab Seite 293, 6 Teil C.1: Integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV: Im 6. Kapitel tauchen mehrfach Punkte auf, die auch beim Regionalverband Ruhr (Mobilitätsimpuls.RUHR) in ähnlicher Form untersucht bzw. bearbeitet	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Hinweis: Die beiden genannten Themen (Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und

			werden. Als Beispiele wären hier zu nennen => 6.1.3 Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR und teilweise auch 6.1.7 Stärkung des ÖPNV und der intermodalen Wegekette im VRR durch die Angebote der vernetzten Mobilität. Da der Ennepe-Ruhr-Kreis eine Gebietskörperschaft innerhalb des RVR und VRR ist, sollten sich überschneidende Themen gemeinsam behandelt werden, um doppelte Strukturen (und evtl. Mehrarbeit) zu vermeiden. Gleichzeitig sind die dortigen Themen aus Sicht des Kreises wichtig und weiter zu verfolgen. Wir bitten daher den VRR für die kommunalen Gebietskörperschaften des RVR im Verbundraum, eine sinnvolle und zielführende Behandlung der gemeinsamen Punkte zu finden.	Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR und Stärkung des ÖPNV und der intermodalen Wegekette im VRR durch die Angebote der vernetzten Mobilität) werden sowohl vom VRR als auch vom RVR behandelt – allerdings mit unterschiedlicher Zielsetzung. Beispielsweise verfolgt der VRR bei den Interkommunale Angebotslücken einen langfristigen strategischen Ansatz mit finanzieller Unterstützung aus dem eigenen Haus (Fördermittel für ÖPNV-Investitionsvorhaben nach § 12 ÖPNVG NRW). Somit sind Parallelarbeiten ausgeschlossen.
23	Ennepe-Ruhr-Kreis	Kapitel 6.1.8.1	Seite 357, 6.1.8.1 Verbundweit einheitliche Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen: Da der Aufgabenträger die Fahrzeugstandards im kommunalen NVP als auch bei den Direktvergaben beschreibt und diese finanziert, sollten aus Sicht des Kreises nur gemeinsame Mindeststandards abgestimmt werden. Hierbei sind die Aufgabenträger frühzeitig im Verfahren mit einzubinden. Gleiches gilt auch für die Standards der weiteren Fahrzeug im ÖSPV.	Zustimmung seitens VRR! In Kapitel 6.1.8.1 wurde der Text dahingehend angepasst, dass die Rolle der Aufgabenträger stärker in den Fokus rückt. Ziel soll eine Verständigung der Aufgabenträger auf einheitliche Standards sein, welche durch die Verkehrsunternehmen umzusetzen sind. Ebenso wurde die Möglichkeit einer Differenzierung unterschiedlicher Anforderungsstufen in den Text aufgenommen.
23	Ennepe-Ruhr-Kreis	allgemein	Ich bitte Sie, die vorgetragenen Anregungen und Bedenken im weiteren Erarbeitungsverfahren zum Nahverkehrsplan des VRR zu berücksichtigen. Für weitere Informationen und Abstimmungen stehe ich Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen i.A. gez. NN	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)
24	Stadt Monheim am Rhein		E-Mail vom 30.09.2024: Sehr geehrter Herr NN, vielen Dank für die Zusendung des Entwurfs des VRR-Nahverkehrsplans 2025. Nach sorgfältiger Durchsicht sind wir der Ansicht, dass die vorliegende Planung für die Stadt Monheim am Rhein von großer Bedeutung ist und eine wertvolle Gelegenheit bietet, die Mobilitätsentwicklung in unserer Stadt weiter voranzutreiben.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			<p>Allerdings müssen die konkreten Maßnahmen noch mit unserer Stadtführung abgestimmt werden, was mehr Zeit in Anspruch nimmt als ursprünglich angenommen. Daher bedauern wir sehr, dass wir die Stellungnahme nicht bis zum 11.10.2024 einreichen können.</p> <p>Wir bitten Sie daher freundlich um eine Fristverlängerung bis Anfang November, um die Stellungnahme in vollständiger Abstimmung vorzulegen.</p> <p>Vielen Dank im Voraus für Ihr Verständnis und Ihre Unterstützung.</p> <p>Ich freue mich auf Ihre Rückmeldung. Bei Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Im Auftrag</p> <p>NN</p> <p>Stadt Monheim am Rhein</p> <p>Bereich Bauwesen</p> <p>Abteilung Mobilität und Straßenverkehr</p> <p>Rathausplatz 2 · Raum 2316</p> <p>40789 Monheim am Rhein</p>	
25	Stadt Neuss	allgemein	<p>Sehr geehrter Herr NN,</p> <p>anbei die fristwahrende vorläufige Stellungnahme der Stadt Neuss:</p> <p>Die dargestellten Ziele werden grundsätzlich begrüßt, allerdings besteht in Hinblick auf Hinweise und Fragestellungen seitens der Stadt Neuss noch Beratungs- und Abstimmungsbedarf. Insofern bitte ich diese Kurzfassung der Stellungnahme der Stadt Neuss zum Entwurf des VRR Nahverkehrsplans entsprechend zu werten.</p> <p>Die ausführlichere Stellungnahme wird Ihnen nach interner Freigabe in den nächsten drei Wochen zugeleitet. Insofern bitte ich um Fristverlängerung. Grundsätzlich steht diese Stellungnahme dann allerdings auch unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Ausschusses für Planung, Stadtentwicklung und Mobilität. Eine Beschlussfassung der Stellungnahme ist <u>am 20.11.2024</u> vorgesehen und geht Ihnen nach Beschluss zu.</p> <p><u>Stellungnahme der Verwaltung zur Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebots</u></p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(VORLÄUFIGE Stellungnahme, VERBINDLICHE Stellungnahme als Beschlussvorlage siehe unten)</p>

		<p>SPNV Zielnetz und Taktumstellung Düsseldorf (Kap.: 4.1.5, 4.1.4, 4.2.4.5): Verbesserungen werden grundsätzlich begrüßt. Sicherstellung komfortabler Umstieg aus NE zum Flughafen insbesondere außerhalb der HVZ. Zeitliche Perspektive für Baumaßnahmen fehlt</p> <p>Verlängerung Regiobahn nach VIE (Kap.: 4.1.2.6): Grundsätzlich begrüßt.</p> <p>Revierbahn Ost (Kap.: 4.2.4.3): Grundsätzlich begrüßt. Klärungsbedarf hinsichtlich Bahnübergang Holzheim und neuer HP Neuss Polizeipräsidium, bauliche Erweiterung (2. Gleis / Brückenbauwerke / Ausweichgleis S-Bahn - Güterverkehr)</p> <p><u>Stellungnahme der Verwaltung zum Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept NRW (Kap.:4.2.1.1):</u> Klärungsbedarf zum Umgang mit Neusser HP (Konflikt mit Gütergleisbereich)</p> <p><u>Stellungnahme der Verwaltung zur Grundsatzvereinbarung Barrierefreiheit (Kap.: 4.2.1.3):</u> Klärungsbedarf zur inhaltlichen und zeitlichen Perspektive der HP NE Am Kaiser und NE Rheinpark-Center</p> <p><u>Stellungnahme der Verwaltung zu potentiellen neuen Stationen (Kap.: 4.2.1.5):</u> Grundsätzlich begrüßt. Klärungsbedarf weiteres Vorgehen</p> <p><u>Stellungnahme der Verwaltung zur Weiterentwicklung des XBus-Netzes (Kap.: 5.3.1):</u> Grundsätzlich begrüßt. Klärungsbedarf hinsichtlich Finanzierung und zeitlicher Perspektive</p> <p><u>Stellungnahme der Verwaltung zur Umsetzung eines VRR- und landesweit abgestimmten On-Demand-Systems (Kap.: 6.1.4.3):</u> Grundsätzlich begrüßt. ODV-Tarif sollte abhängig vom Anwendungsfall in regulären ÖPNV-Tarif integrierbar sein, also ohne Zuschlag möglich sein, denn im Falle von Substitution ist es kein Premiunangebot sondern das Basisangebot.</p> <p><u>Stellungnahme der Verwaltung zu Integrierte Verkehrsgestaltung und Koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV (Kap. 6):</u> Grundsätzlich begrüßt.</p> <p>Weiterentwicklung Tarif und Vertrieb (Kap.: 6.3.2): Digitalisierung und Komfort müssen vorangetrieben werden, allerdings ist im Vertrieb bzw. Betrieb vor Ort in den Bahnhöfen bzw. Servicestellen die persönliche Beratung/Service sicherzustellen. Die Umstellung auf digitale Medien und bargeldlose Systeme benötigt in Hinblick auf Menschen, die diese Systeme nicht benutzen können, entsprechende Hilfestellungen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag NN Amt für Stadtplanung</p>	
--	--	--	--

			Amtsleitung Stadt Neuss - Amt 61	
25	Stadt Neuss	allgemein	<p>Beschlussempfehlung</p> <p>Der Ausschuss für Planung, Stadtentwicklung und Mobilität stimmt den Inhalten der Stellungnahme der Stadtverwaltung zum Nahverkehrsplan des VRR zu.</p> <p>Sachverhaltsdarstellung</p> <p>Im September 2021 hat der Verwaltungsrat der VRR AöR die Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans (VRR-NVP) beschlossen. Der VRR legt in seinem NVP dar, wie er die Mobilität vor dem Hintergrund mobilitätsrelevanter Entwicklungen (raumspezifische Bevölkerungsentwicklung, Pendlerverflechtungen, Mobilitätsbedürfnisse, Intermodalität etc.) und angesichts aktueller Herausforderungen (insbesondere Verkehrswende, Finanzierung, Fachkräftemangel, Infrastrukturdefizite etc.) gestalten wird. Das Leitbild „Klimaschutz durch Verkehrswende“ zieht sich dabei wie ein roter Faden durch den VRR-NVP:</p> <p>Aufstellungs- und Beteiligungsverfahren</p> <p>Der als VRR-NVP 2025 vorliegende Entwurf wurde von den Gremien des VRR im Juni 2024 beschlossen. Der VRR-NVP muss nach § 9 ÖPNVG NRW im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt und fortgeschrieben werden. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden ÖPNV-Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 sind (Stadt Neuss), ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. (Formales Beteiligungsverfahren)</p> <p>Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange liegt der Entwurf des VRR-NVP 2025 der Stadt Neuss zur Stellungnahme vor. Die Stellungnahme musste bis zum 11. Oktober 2024 in schriftlicher Form an den VRR gesendet werden. Ein Vorbehalt hinsichtlich der Zustimmung der örtlichen Gremien mit Zusendung der abschließenden Stellungnahme nach dem 11.10. war möglich.</p> <p>Diese Möglichkeit hat die Stadtverwaltung genutzt und eine stichpunktartige vorbehaltliche Stellungnahme für den VRR verfasst. Im Nachgang zu dieser Sitzung wird eine abschließende Stellungnahme mit den unten aufgeführten Inhalten erstellt und dem VRR vorgelegt.</p> <p>Im Zeitraum vom 1. Dezember 2024 bis zum 31. Januar 2025 ist die Erörterung der schriftlichen Stellungnahme vorgesehen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Einleitungstext, VERBINDLICHE Stellungnahme, Gremienbeschluss)</p>

			<p>Die Beschlussfassung des VRR-NVP wird in 2025 im Juni-Sitzungsblock der VRR-Gremien anvisiert.</p> <p>Im Folgenden wird ein Überblick zum VRR-NVP gegeben und es werden die wesentlichen Auswirkungen auf die Stadt Neuss dargestellt. Die Stellungnahme der Verwaltung der Stadt Neuss zu den einzelnen die Stadt Neuss betreffenden Themen ist im Folgenden in Kursiv-schrift wiedergegeben.</p>	
25	Stadt Neuss	allgemein	<p>Aufgaben des VRR</p> <p>Der gesetzliche Auftrag für den VRR zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans (NVP) ist in § 8 ÖPNVG NRW geregelt. Bei den Aufgaben des VRR ist zu unterscheiden zwischen der Aufgabenträgerschaft für den SPNV und seiner Hinwirkungsaufgabe auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV im Bereich der ÖPNV-Koordination.</p> <p>Die Nahverkehrsplanungen des VRR, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung (also insbesondere in den Nahverkehrsplänen der kreisfreien Städte und Kreise, aber auch in anderen Plänen, die die Mobilität und den Verkehr betreffen) zu beachten.</p> <p>Im Bereich seiner Koordinations- bzw. Hinwirkungsaufgabe für den ÖPNV muss der VRR in Abstimmung mit seinen Mitgliedern (d.h. den in seinem Zuständigkeitsbereich liegenden kommunalen Gebietskörperschaften als ÖPNV-Aufgabenträger) auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinwirken, insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> - auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs, - auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs, - auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme, - auf ein übergreifendes Marketing und - auf die Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs <p>Der VRR betont, dass auch mit dem VRR-NVP 2025 weder in die Planungshoheit der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger noch in die betrieblichen und finanziellen Belange der Verkehrsunternehmen eingegriffen wird.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (Zusammenfassung der Aufgaben des VRR)</p>
25	Stadt Neuss	allgemein	Merkmale des VRR-NVP 2025	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

		<p>Der VRR-NVP 2025 ist eine Fortschreibung des VRR-NVP 2017. Er hat eine Laufzeit bis 2035. Der vorliegende Entwurf des VRR-NVP 2025 umfasst die oben beschriebenen Aufgabenbereiche Aufgabenträgerschaft für den SPNV und ÖPNV-Koordination. Der aktuelle NVP-Entwurf geht allerdings sowohl in der fachlichen Breite der behandelten Themen als auch in der inhaltlichen Tiefe weit über den VRR-NVP 2017 hinaus. Erkennbar ist dies nicht zuletzt auch am Umfang des Planwerks: Den 284 Seiten des VRR-NVP 2017 stehen 422 Seiten des VRR-NVP 2025 im Entwurf gegenüber.</p> <p>Charakterisiert ist der VRR-NVP 2025 durch seinen Fokus auf das Thema Verkehrswende (oder auch Mobilitätswende). Umfassend ausgeführt werden die Anforderungen des Klimaschutzes und die sich daraus ableitenden Aufgaben für die Gestaltung der Mobilität. Dabei geht es nicht nur um eine Antriebswende (d.h. Alternativen zu fossilen Energieträgern), sondern auch um eine Mobilitätswende – also eine erhebliche Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf die energieeffizienteren und emissionsärmeren Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Zu diesem umfassenden Thema richtet sich der VRR auch deutlich empfehlend an die kommunalen Aufgabenträger.</p> <p>Das Gelingen der Verkehrswende sieht der VRR nur mit einer Kombination von deutlich quantitativen und qualitativen Angebotsverbesserungen im ÖPNV (Pull-Maßnahmen) – Zuständigkeit des VRR für SPNV und Zuständigkeit der kommunalen Aufgabenträger für ÖSPV – und Restriktionen für MIV (Push-Maßnahmen) – Zuständigkeit bei Gebietskörperschaften.</p> <p>Der Focus soll laut NVP zudem auf intermodale Mobilität gelegt werden, also eine Verknüpfung und Ergänzung des ÖPNV mit Fuß- und Radverkehr, Sharing-Angeboten und On-Demand-Verkehr (Zuständigkeit kommunale Aufgabenträger), um Wegeketten zu optimieren und Abhängigkeiten vom MIV zu verringern.</p> <p>Als Zuwendungsgeber für die pauschalierte Investitionsförderung (§12 ÖPNVG NRW) und als Bewilligungsbehörde für Investitionsmaßnahmen in die ÖPNV-Infrastruktur im besonderen Landesinteresse (§13 ÖPNVG NRW) nutzt der VRR seinen Einfluss auf die Schaffung von Anreizen für die nachhaltige Fördermittelnutzung, welche eine weitere Voraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende bedeutet.</p> <p>Herausforderungen für die Umsetzung der Verkehrswende sieht der VRR in der Finanzierung des erforderlichen Leistungsaufwuchses und betont das Potential der Nutznießerfinanzierung (Drittnutzerfinanzierung). Darüber hinaus werden der zu erwartende Fachkräftemangel und die infrastrukturellen Engpässe thematisiert.</p>	<p>(Zusammenfassung der Inhalte, Ziele, Herausforderungen für den VRR-NVP 2025)</p>
--	--	---	--

		<p>Für die behandelten Fachthemen erfolgt ein Zwischenfazit mit Leitbild und übergreifenden Zielen. Das Leitbild zu klimapolitischen Vorgaben lautet „Klimaschutz durch Verkehrswende“. Die vier strategische Ziele des VRR haben auch Auswirkungen auf kommunale Aufgabenträger:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effizienzsteigerung im System: Qualitäts- und Quantitätssteigerung durch Standardisierung und Koordination - Kundenbindung und Kundengewinnung als Gradmesser der Zufriedenheit: Gezielte Angebotsausweitungen durch Förderung von Infrastrukturausbau und Modernisierung - Nahverkehr aus einem Guss: Betrachtung der gesamten Wegekette Kommunale Aufgabenträger in der Verantwortung für attraktives und angebotsorientiertes ÖSPV-Angebot - Antriebswende im ÖPNV: bis 2030 90% elektrifizierter SPNV und Anreizstrukturen und Finanzierungsstränge für ÖPNV/ÖSPV <p>Das Thema Digitalisierung wurde erstmals mit einem eigenen Kapitel in einen VRR-NVP aufgenommen, weil diese einen ständig wachsenden Einfluss auf unterschiedliche Bereiche des ÖPNV hat. Neben der Erbringung des ÖPNV-Leistungsangebotes sind hier insbesondere auch der Vertrieb (Tickets), die Bezahlung und die Fahrgastinformation zu nennen. Mit Blick auf die Fahrgäste ist die mit der Digitalisierung verbundene Vision des VRR, den Menschen bzw. Reisenden mit seinen individuellen Mobilitätsbedürfnissen in den Mittelpunkt aller Aktivitäten zu stellen und dessen Zugang zum ÖPNV zu erleichtern. Es ist das Ziel, dass sich Reisende über eine App bei einem Kundenvertragspartner ihrer Wahl registrieren und ihre Reise nahtlos intermodal über alle verfügbaren Mobilitätsdienstleister planen, auf alle benötigten Informationen zugreifen sowie die benötigten Verkehrsmittel buchen bzw. Tickets dafür kaufen und bezahlen können und in allen Phasen der Reise informiert werden. Die Grundlage hierfür stellt das im Jahr 2021 vom Verkehrsministerium NRW initiierte Programm Mobility-as-a-Service NRW (MaaS NRW) dar, das den strategischen und regulatorischen Rahmen für dieses langfristige Ziel zur Förderung der digital vernetzten Mobilität bildet.</p> <p>Aufbau und Gliederung des VRR-NVP 2025 spiegeln die neuen inhaltlichen Schwerpunkte wider. Die Struktur des NVP ist mit dem benachbarten SPNV-Aufgabenträger go.Rheinland (ehemals Zweckverband Nahverkehr Rheinland, Sitz in Köln) abgestimmt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundlagen und Rahmenbedingungen (Kapitel 1) - Umsetzung der Verkehrswende im VRR (Kapitel 2) - Bestandsanalyse SPNV (Kapitel 3) 	
--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> - Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebots mit dem Zeithorizont 2030 und 2045 (Kapitel 4) - Bestandsanalyse und Weiterentwicklung des XBus-Netzes (Kapitel 5) - Integrierte Verkehrsgestaltung im VRR (Kapitel 6) - Digitalisierung von Vertrieb und Fahrgastinformation (Kapitel 7) - Weitere gemeinsame Aufgaben von ÖPNV-Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und VRR zur Optimierung des ÖPNV und zur Umsetzung der Verkehrswende (Kapitel 8) - Auswirkungen der im VRR-NVP 2025 beschriebenen Maßnahmen auf die Reduktion klimaschädigender Treibhausgasemissionen (insbesondere CO2-Emissionen) und Kalkulation der entstehenden Kosten (Kapitel 9) - Ausblick und Herausforderungen bei der Umsetzung der Verkehrswende (Kapitel 10) 	
25	Stadt Neuss	allgemein	<p>Auswirkungen auf die Stadt Neuss und Stellungnahme der Verwaltung</p> <p>Im Folgenden werden die wesentlichen Inhalte des VRR-Nahverkehrsplanentwurfs mit Auswirkungen auf die Stadt Neuss im Überblick dargestellt und jeweils im Anschluss in kursiver Schrift erfolgt die Stellungnahme der Stadt Neuss.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungssatz)</p>
25	Stadt Neuss	Kapitel 4	<p>Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebots</p> <p>Die Planungen zum SPNV-Zielnetz 2032/2040 wurden gemeinsam mit den benachbarten Zweckverbänden NWL und go.Rheinland, dem Verkehrsministerium NRW und dem Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan (KC ITF) erstellt und bilden das angestrebte Angebot von Verbindungen und Takten in der Zukunft ab. Das SPNV-Zielnetz dient als wesentliche Säule der angestrebten Verkehrswende. Merkmale des Zielnetzes 2040 sind u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - räumliche Ausdehnung des 15-Minuten-Taktes (oder dichter) bei der S-Bahn - vier Leistungen pro Stunde (wenn sinnvoll aufgeteilt in zwei schnelle und zwei langsame Leistungen) auf möglichst allen Hauptzulaufstrecken aus dem Ballungsraum-Randbereich - mindestens 30-Minuten-Takt auf allen anderen Strecken bis in die Peripherie - Linienverlängerungen zur Schaffung neuer Direktverbindungen - Ausdehnung der Betriebszeiten, insbesondere an Wochenenden 	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>(Zusammenfassung der SPNV-Leistung für die Region Düsseldorf / Neuss und konkret für die Stadt Neuss im SPNV-Zielnetz 2040)</p> <p>Grundsätzlich lobende Hinweise zum SPNV-Zielnetz 2040.</p> <p>Kritik:</p> <p>Finanzierungsvorbehalt. Trotz erforderlicher Anpassung des lokalen ÖPNV an den übergeordnete SPNV (Taktumstellung bei der S-Bahn)</p> <p>Haltepunkt „Neuss Polizeipräsidium“ ist im SPNV-Zielnetz 2040, aber nicht im VRR-NVP enthalten</p> <p>Direktverbindung zu D-Flughafen bleibt bestehen (RRX3).</p> <p>Hinweis zu Neuss-Polizeipräsidium wird aufgenommen.</p>

		<p>- Durchgehender Nachtverkehr auf allen Strecken – montags bis freitags mindestens alle zwei Stunden, am Wochenende mindestens stündlich</p> <p>Für die Umsetzung des SPNV-Zielnetzes 2032/2040 ist ein erheblicher Infrastrukturausbau erforderlich. Im VRR-NVP 2025 wird angemerkt, dass, sofern die Finanzierung des SPNV durch Bund und Länder es zulässt, dieses System schrittweise im Zusammenspiel mit dem notwendigen Infrastrukturausbau entstehen soll.</p> <p>Die erforderlichen erheblichen Verbesserungen im S-Bahn-System lassen sich in einem überschaubaren Zeitraum nur mit einer Taktumstellung des S-Bahn-Systems auf einen 15/30'-Takt erreichen. Das S-Bahn-Konzept „Düsseldorf“ sieht daher im Raum Düsseldorf – wie im Ruhrgebiet bereits erfolgt – die Umstellung auf einen 15/30-Minuten-Takt vor. Voraussetzung ist eine saubere Trennung der Ost-West verkehrenden von den Nord-Süd verkehrenden S-Bahnen. In Düsseldorf ergeben sich dann durch Überlagerung mehrerer Linien zwei leistungsstarke Achsen jeweils im 5-Minuten-Takt.</p> <p>Die Stadt Neuss liegt auf der Ost-West-Achse mit den Linien S 8, S 11, S 28, S 29 und ergänzend RB 39. In Konsequenz der sauberen Trennung wird die S 11 von Köln kommend über Neuss Hbf nach Düsseldorf Hbf und weiter nach Wuppertal geführt. Die Anbindung an den Düsseldorfer Flughafen entfällt. (Eine Direktverbindung zum Flughafen wird perspektivisch durch die U81 erfolgen können.)</p> <p>Für die Umsetzung der Taktumstellung in Düsseldorf sind am Neusser Hauptbahnhof drei Infrastrukturmaßnahmen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zusätzliche Weichenverbindung von Kaarster See nach Neuss, Westseite Gleis 5 - zusätzliches Bahnsteiggleis 9 - Beschleunigung der Ausfahrt aus Gleis 7/8 nach Kaarster See <p>Die Arbeiten sollen bis Ende der 2020er bzw. Anfang der 30er Jahre beendet sein. Eine Umsetzung der Taktumstellung ist ebenfalls zum Ende der 2020er/Anfang der 2030er Jahre in Abhängigkeit vom RRX-Infrastrukturausbau vorgesehen.</p> <p>Die Regiobahn (S 28) soll über ihren westlichen Endpunkt Kaarster See hinaus über Schiefbahn und Neersen nach Viersen verlängert werden, wodurch sich eine neue Direktverbindung mit Neuss ergibt.</p> <p>Im Rahmen der Stärkung des vom Strukturwandel betroffenen Rheinischen Braunkohlereviere wird ein Ausbau des S-Bahn-Netzes Rheinisches Revier anvisiert. Dieser sieht die Angebotserweiterung und Qualitätssteigerung an</p>	
--	--	---	--

		<p>der Rheinschiene u. a. durch abschnitts-weise Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau mit der Herstellung moderner, barrierefreier Bahnsteige vor.</p> <p>Der Ausbau der RB 39 für den S-Bahn-Betrieb zwischen Bedburg – Grevenbroich – Neuss – Düsseldorf beinhaltet einen zweigleisigen Ausbau zwischen Bedburg und Neuss sowie die Herstellung höhen-freier Einfädelungen in Grevenbroich und Neuss sowie weitere kapazitätssteigernde Maßnahmen in Düsseldorf und Neuss, welche eine Takterhöhung auf dieser Linie möglich machen.</p> <p>Der VRR zeigt ebenfalls Ausweitungsmöglichkeiten des SPNV-Angebots ohne Infra-struktur- und Fahrzeugmehrbedarf auf. So werden grundsätzlich die Ausweitung der Hauptverkehrszeit und damit eine höhere Taktung abends und am Wochenende sowie ein Nachtverkehr im 24-Stundenbetrieb weiterverfolgt. Diese Ziele stehen allerdings unter dem Vorbehalt verfügbarer Finanzmittel, welche aktuell nicht in ausreichendem Maß vorhanden sind.</p> <p>Stellungnahme der Verwaltung zur Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebots:</p> <p>Das SPNV-Zielnetz 2040 und die damit verbundenen Angebotsverbesserungen werden grundsätzlich begrüßt. Dass infolge der Taktumstellung in Düsseldorf die Direktverbindung von Neuss zum Düsseldorfer Flughafen entfällt, ist aus Sicht der Stadt Neuss bedauerlich. Die Stadt Neuss sollte daher so angebunden werden, dass ein komfortabler Umstieg in Düsseldorf ohne lange Wartezeiten auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten möglich ist.</p> <p>Sowohl die für die Angebotsverbesserungen erforderlichen Ausbauten am Schienennetz als auch die Angebotsverbesserungen ohne Infrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf stehen unter Finanzierungsvorbehalt. D.h. ein schrittweises Umsetzungskonzept mit klar definierten kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizonten fehlt. Für eine Anpassung des lokalen ÖPNV an den übergeordnete SPNV ist dies jedoch erforderlich. Gleiches gilt für die Informationen zu und Reaktion auf die mit Baumaßnahmen verbundenen Einschränkungen im Eisenbahnbetrieb. Hier sind Bund und Land zu adressieren, die für den SPNV notwendigen Finanzmittel und deren Aufwuchs verlässlich und über einen langen Zeithorizont verbindlich einzuplanen und bereitzustellen.</p> <p>Vor dem Hintergrund der geplanten Taktumstellung bei der S-Bahn ist für die Stadt Neuss zu entscheiden, wie das kommunale ÖPNV-Angebot angepasst werden soll, um zum einen ein integriertes Gesamtangebot</p>	
--	--	---	--

			<p>sicherzustellen und zum anderen ausreichend Kapazitäten im innerstädtischen Bahn- und Busangebot zur Aufnahme der zusätzlichen Fahrgäste aus dem SPNV sowie aus der allgemeinen Entwicklung vorzusehen. Dies ist im Rahmen der anstehenden Busnetzuntersuchung vorgesehen.</p> <p>Die Verlängerung der Regiobahn nach Viersen (VRR berichtete dazu im UAM 01.03.2023) und der Ausbau des S-Bahn-Netzes im Rheinischen Revier werden grundsätzlich befürwortet. Ein zusätzlicher Haltepunkt „Neuss Polizeipräsidium“ wird ebenfalls grundsätzlich befürwortet. Hier besteht allerdings noch Klärungsbedarf, da dieser Haltepunkt in den Unterlagen zum Zielnetz 2040 enthalten ist, im vorliegenden NVP aber nicht erwähnt wird. Auf der künftigen S-Bahn-Strecke der S 29 (jetzt RB 39) befindet sich ein Bahnübergang in Holzheim. Für diesen besteht Klärungsbedarf hinsichtlich einer zukünftigen Lösung für das S-Bahn-System.</p>	
25	Stadt Neuss	Kapitel	<p>Bahnsteignutzlängen- und –höhenkonzept NRW</p> <p>Eine zunehmend ausgelastete Schieneninfrastruktur wird eine reine S-Bahn-Trassenführung auch in Zukunft nicht zulassen, sodass zukünftig immer häufiger Mischverkehre mit Regionalexpressen, Regionalbahnen, Güter- und Fernverkehren auftreten werden. Dies hat Einfluss auf die Bahnsteighöhen, da die zulässige Bahnsteighöhe für Güterverkehr bei 76 cm liegt, im S-Bahnbereich die Einstiegshöhe aber auch bis 96 cm möglich ist. Der VRR hat sich daher entschieden, für seine Stationen eine einheitliche Einstiegshöhe von 76 cm festzulegen und Fahrzeuge mit entsprechender Einstiegshöhe zu beschaffen. Go.Rheinland plant hingegen aufgrund seines weitestgehend in sich geschlossenen S-Bahn-Netzes und des übergangsweisen Einsatzes von Bestandsfahrzeugen bei der S-Bahn Köln, auch längerfristig eine Bahnsteig- und Fahrzeugfußbodenhöhe von 96 Zentimetern beizubehalten. Für VRR-Stationen, die von Kölner S-Bahn-Linien (z.B. S 11) angefahren werden, sollen daher Bahnsteige mit Teilerhöhung realisiert werden.</p> <p>Das Bahnsteignutzlängen- und –höhenkonzept NRW befindet sich derzeit aufgrund von u.a. neuen Betriebskonzepten und Linienführungen in der Fortschreibung.</p> <p>Stellungnahme der Verwaltung zum Bahnsteignutzlängen- und –höhenkonzept NRW:</p> <p>Im Neusser Stadtgebiet befinden sich sowohl Bahnsteige mit 76 cm (NE Hbf bis NE Allerheiligen) als auch mit 96 cm Einstiegshöhe (NE Am Kaiser, NE Rheinpark-Center). Auf der Achse NE Hbf – NE Allerheiligen findet Güterverkehr statt und gleichzeitig wird dort die S 11 mit hohem Fahrzeugeinstieg verkehren. Bahnsteige mit Teilerhöhung sind auf dieser Achse also nicht</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Klärungsbedarf zur geplanten technischen und zeitlichen Lösung für die barrierefreien Einstiegsmöglichkeiten auf der Achse der Kölner S-Bahn-Linien (z.B. S 11) sowie auch für die anderen Neusser Haltepunkte.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

			möglich. Es besteht grundsätzlich Klärungsbedarf zum Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept. Konkret besteht Klärungsbedarf zu den geplanten technischen und zeitlichen Lösungen für die barrierefreien Einstiegsmöglichkeiten auf der erwähnten Achse sowie auch für die anderen Neusser Haltepunkte.	
25	Stadt Neuss	Kapitel 4	<p>Grundsatzvereinbarung Barrierefreiheit im SPNV</p> <p>Um das langfristige Ziel eines barrierefreien Zugangs zum SPNV konsequent umzusetzen und den Fortschritt kontinuierlich zu messen, haben das Land NRW, die damalige DB Station&Service AG (heute DB InfraGO AG), die drei SPNV-Aufgabenträger VRR, NVR (heute go.Rheinland) und NWL sowie die Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe NRW e.V. im Jahr 2019 die „Grundsatzvereinbarung zur Herstellung der Barrierefreiheit an allen SPNV-Stationen in NRW (niveaugleicher Fahrgastwechsel)“ unterzeichnet. Die Grundsatzvereinbarung hat das Ziel, bis zum Jahresende 2030 mindestens 90 % der Fahrgäste einen barrierefreien Zugang zum SPNV (bezogen auf Stationen, die sich in Baulast der DB InfraGO AG befinden) zu ermöglichen.</p> <p>Wie stark der Anteil an barrierefreien SPNV-Stationen steigt, hängt maßgeblich von der Umsetzung geplanter Modernisierungsmaßnahmen ab, für die bislang noch keine gesicherte Finanzierung existiert.</p> <p>Stellungnahme der Verwaltung zur Grundsatzvereinbarung Barrierefreiheit</p> <p>Im Neusser Stadtgebiet befinden sich zwei Haltepunkte (NE Am Kaiser, NE Rheinpark-Center), die bisher keinen barrierefreien Zugang zum Bahnsteig haben. Es besteht Klärungsbedarf hinsichtlich der Planungen zur Herstellung der Barrierefreiheit in Neuss.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Umsetzung des barrierefreien Haltestellenausbaus der beiden SPNV-Stationen NE Am Kaiser und NE Rheinpark-Center.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
25	Stadt Neuss	Kapitel 4	<p>Potentielle neue Stationen</p> <p>Die Weiterentwicklung der Infrastruktur seit Abschluss der Kapazitätsoffensive verbunden mit einem veränderten SPNV-Angebot lassen gegebenenfalls zusätzliche neue Haltepunkte im SPNV-Zielnetz 2040 zu, die sich auf drei Korridore verteilen. Für Neuss wird auf dem Korridor Krefeld – Kleve eine potentielle neue Station „Neuss Weißenberg“ aufgeführt.</p> <p>Stellungnahme der Verwaltung zu potentiellen neuen Stationen</p> <p>Die Aufnahme des zusätzlichen Haltepunkts Neuss Weißenberg als potentielle neue SPNV-Station im SPNV-Zielnetz 2040 wird begrüßt. In diesem Zusammenhang entsteht für Neuss die Notwendigkeit, Möglichkeiten zu dessen Verknüpfung mit dem kommunalen ÖPNV-Netz zu prüfen. Hier besteht Klärungsbedarf hinsichtlich des weiteren Vorgehens.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Das konkrete Vorgehen beim Bau neuer SPNV-Stationen wird nicht im VRR-NVP behandelt, sondern in Gesprächen zur Umsetzung.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
25	Stadt Neuss	Kapitel 5	Weiterentwicklung des XBus-Netzes	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			<p>In ländlich-kleinstädtisch geprägten Gebieten werden sogenannte XBus-Linien eingesetzt, um ländliche Gebiete mit Ballungsräumen zu verbinden. Mit diesem Angebot sollen auch abseits der Schiene attraktive Reisezeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet werden. Der XBus als regionaler Schnellbus ergänzt somit den SPNV. Wesentlicher Unterschied zwischen den XBus-Linien und den teilweise bereits ähnlich konzipierten Schnellbus-Linien (SB) ist die planerische Integration in den Integralen Taktfahrplan NRW des SPNV. Teilweise ersetzt der XBus den SB.</p> <p>Als Akteure am XBus-Konzept beteiligt sind das Land NRW, der VRR, die ÖPNV-Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet. Das Land NRW stellt dem VRR die Fördermittel für den XBus-Betrieb zur Verfügung, für welche der VRR als Bewilligungsbehörde (Zuwendungsgeber) fungiert. Gleichzeitig tritt der VRR als fachlicher Koordinator des XBus-Konzeptes auf und definiert die zugehörigen Produktstandards. Außerdem unterstützt er die übrigen Akteure insbesondere bei Marketingaufgaben.</p> <p>Die Aufgabenträgerschaft und damit die Verantwortung für die Planung, Ausgestaltung und Finanzierung sowie die anschließende Vergabe der XBus-Linien liegt bei den kommunalen Aufgabenträgern. Die konzessionierten Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet sind Betreiber der XBus-Linien im Auftrag der ÖPNV-Aufgabenträger.</p> <p>Gegenwärtig berühren keine XBus-Linien das Neusser Stadtgebiet. Für die kurz- und mittelfristige Weiterentwicklung steht ein abgestimmtes Portfolio aus zahlreichen weiteren potenziellen XBus-Linien bereit. Für eine kurzfristige Umsetzung wurden 14 Linien identifiziert und ausgeplant.</p> <p>Die Stadt Neuss wäre mit der Linie X94 an der nächsten kurzfristigen Weiterentwicklung beteiligt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - X94: Korschenbroich - Grevenbroich-Kapellen - Neuss-Rosellerheide - Dormagen <p>Stellungnahme der Verwaltung zur Weiterentwicklung des XBus-Netzes</p> <p>Das XBus-Konzept wird grundsätzlich positiv eingeschätzt und begrüßt. Hinsichtlich der Finanzierung und einer konkreten zeitlichen Perspektive besteht Klärungsbedarf.</p>	<p>Anm.: Allgemeiner Hinweis zur Finanzierung zukünftiger XBus-Linien (Langfristige Finanzierung ist Voraussetzung für die Umsetzung weiterer Linien)</p>
25	Stadt Neuss	Kapitel 6	<p>Umsetzung eines VRR- und landesweit abgestimmten On-Demand-Systems</p> <p>Der VRR sieht On-Demand-Systeme als wichtigen Baustein der Mobilität in NRW, der aber lokal sehr unterschiedlich ausgestattet ist. Der VRR verfolgt das Ziel einer Bereitstellung einer landesweiten Technologieplattform, die aus Kundensicht die Möglichkeit einer einfachen Planung, Buchung und</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Das Ziel der tariflichen Weiterentwicklung im Bereich der On-Demand-Verkehre wird in den Text des Kapitels aufgenommen.</p>

			<p>Bezahlung ohne das Erfordernis von Vorwissen, mehreren Apps und verschiedenen Registrierungsprozessen bietet. An diesem Prozess beteiligte Akteure sind neben dem VRR auch das Kompetenzzentrum Digitalisierung NRW und das für Verkehr zuständige Ministerium in NRW.</p> <p>Stellungnahme der Verwaltung zur Umsetzung eines VRR- und landesweit abgestimmten On-Demand-Systems</p> <p>Das Engagement des VRR für On-Demand-Verkehre wird grundsätzlich begrüßt. Kritisch überprüft werden sollte das Tarifkonzept des VRR für solche Angebote. Die verschiedenen Anwendungsfälle (z.B. Angebot im Freizeitverkehr, Substituierung des ÖPNV-Basisangebots) sollten sich in den Tarifmöglichkeiten wiederfinden können. Gerade in Fällen, bei denen das On-Demand-Angebot das ÖPNV-Basisangebot ergänzt oder ersetzt, ist eine Integration in den regulären ÖPNV-Tarif sinnvoll, da ein höherer als der reguläre Tarif die Nachfrage bremst.</p>	
25	Stadt Neuss	Kapitel 6	<p>Integrierte Verkehrsgestaltung und Koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV</p> <p>Einen breiten Raum im VRR-NVP 2025 nimmt die Koordinations- bzw. Hinwirkungsaufgabe ein, die der VRR für den ÖPNV hat. Auf ca. 80 Seiten werden nachfolgend aufgeführte Themen behandelt und Empfehlungen an die kommunalen Aufgabenträger abgegeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anschlussicherung <p>Da viele Wege intermodal zurückgelegt werden, legt VRR Wert auf einen reibungslosen Umstieg zwischen den Systemen und betrachtet die Anschlussicherung unter verschiedenen Aspekten (fahrplanerische Hinsicht, betriebliche bzw. technische Hinsicht, infrastrukturelle bzw. bauliche Hinsicht).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbundweit einheitliche Produkt- und Qualitätsstandards <p>Gemäß dem strategischen Ziel „Effizienzsteigerung im System“ erlässt der VRR Richtlinien zur Umsetzung verbundweit einheitlicher Ausstattungs-, Qualitäts- und Designelemente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interkommunale Angebotslücken <p>Der erforderliche Leistungsaufwuchs ist nur möglich, wenn Wegeketten optimal verknüpft und erforderliche Angebote auch vorhanden sind. ÖPNV-Verbindungen sollten dabei nicht an Stadt- oder Kreisgrenzen enden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbundweite Harmonisierung interkommunaler Verkehrsangebote <p>Im Sinne der Fahrgäste sollte das ÖPNV-Angebot trotz oder gerade wegen seiner Polyzentralität harmonisiert werden, insbesondere hinsichtlich der</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobende Hinweise zu den Aktivitäten und Planungen des VRR im Bereich der integrierten Verkehrsgestaltung</p> <p>Kritische Anmerkung: Von essenzieller Bedeutung für die Verkehrswende ist eine ausreichende finanzielle Ausstattung aller Aufgabenträger.</p>

		<p>Spät-, Nacht- und Wochenendverkehre, hinsichtlich des Störungsmanagements und auch hinsichtlich der On-Demand-Systeme.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungspotentiale bei der ÖPNV-Infrastruktur zur Attraktivitätssteigerung <p>Der VRR geht auf Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen (Vorrangschaltungen, Busspuren, etc.), Dynamische Fahrgastinformationen in Echtzeit sowie baulich geeignete Umsteigepunkte ein und betont deren Wichtigkeit für die Attraktivierung des ÖPNV auf dem Weg zur Erreichung der Verkehrswende.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kommunales Mobilitätsmanagement <p>Der Wandel von der autoorientierten Verkehrs- und Siedlungsplanung zu einer nach-haltigen Mobilitätsentwicklung erfordert das Aufbrechen von Planungsmustern und Prozessen in Politik und Planungsverwaltungen, die sich über Jahrzehnte etabliert haben. Deshalb muss die Mobilitätswende über die rein technisch-planerische Aufgabe hinausgehen. Die Mobilitätswende ist eine soziologische und kommunikative Aufgabe. Dabei werden Haltung, Kommunikation, Führung, Abstimmungen und Entscheidungen neu ausgerichtet, wofür das kommunale Mobilitätsmanagement einen wichtigen Beitrag leistet.</p> <p>In seiner Rolle als Koordinator für den ÖPNV wirkt der VRR mit der bei ihm angesiedelten Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW80 (ZNM) da-rauf hin, dass der Umweltverbund über das kommunale Mobilitätsmanagement langfristig gestärkt und sein Anteil im verbundweiten Modal Split langfristig deutlich erhöht wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Angebote der vernetzten Mobilität zur Stärkung des ÖPNV und der intermodalen Wegekette <p>Die Angebote der vernetzten Mobilität sind aus Sicht des VRR ein zentraler Baustein der Verkehrs- bzw. konkret der Mobilitätswende und stärken die intermodale Wegekette. Wenn unterschiedliche Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden, wird die Mobilität nachhaltiger und der Flächenverbrauch für den Verkehr bzw. die Verkehrsmittel geringer. Dabei ist die Wahlfreiheit zwischen den Verkehrsmitteln zu stärken, sodass die Nutzer*innen nicht für jeden Mobilitätsanlass den Individualverkehr nutzen müssen. Die vernetzte Mobilität im Sinne des Umweltverbundes braucht einen starken ÖPNV, der wiederum gute Zuwege und gut organisierte Haltepunkte für den schnellen Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln benötigt.</p> <p>Zum Thema der vernetzten Mobilität zählt der VRR die Einrichtungen von Mobilstationen, die Vernetzung des Fahrrads (B+R) und des Pkw (P+R) mit dem ÖPNV, Sha-ring-Systeme und das kommunale Mobilitätsmanagement. Die</p>	
--	--	--	--

		<p>Verbesserung der In-formations- und Buchungssysteme oder Plattformen für Mobilitätsdienstleistungen gehören ebenfalls dazu.</p> <p>Der Mikromobilität (Sharing-Angebot von e-Tretrollern) schreibt der VRR ebenfalls ein Potential zur Stärkung des Umweltverbundes zu und weist auf die Beratungsmöglichkeit durch des Zukunftsnetz Mobilität bzgl. Abstellflächen, Regulierung der Freefloating-Sharing-Angebote u.v.m. hin.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungspotentiale bei Fahrzeugen <p>Der VRR geht hier auf Ausstattungsstandards, Antriebstandards (auch bzgl. Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz“) und Vorteile gemeinschaftlicher Beschaffungen ein.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weiterentwicklung von Tarif und Vertrieb <p>Anknüpfend an die Erfahrungen mit dem Deutschlandticket plant der VRR eine Vereinfachung seiner Tariflandschaft und eine stärkere Digitalisierung des Vertriebs. Der VRR schreibt hierzu in seinem NVP, dass es zeitnah weitere Tarifprodukte der Deutschlandticket-Familie geben soll. Daneben wird es einen Tarif für Seltennutzer geben, der auf eazy.nrw aufbaut. Der VRR hat sich zum Ziel gesetzt, verstärkt die ÖPNV-Zubringerverkehre zu beauskunften: Alle Angebote im gesamten VRR-Gebiet sollen in den Auskünften der VRR-Partner abgebildet werden, auch in intermodalen Wegeketten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit den Themen „Einheitliche Beförderungsbedingungen“, „Kundenrechte“ und „Flankierende Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen zur Stärkung des ÖPNV und der intermodalen Wegekette“ wird das Kapitel zur Integrierten Verkehrsgestaltung geschlossen. <p>Stellungnahme der Verwaltung zu Integrierte Verkehrsgestaltung und Koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV</p> <p>Das Engagement des VRR für eine integrierte Verkehrsgestaltung im Geiste einer klimafreundlichen und zukunftsfähigen Mobilität wird begrüßt. Es besteht die Gefahr, dass viele Bemühungen vor finanziellen Hürden enden. Von essenzieller Bedeutung für die Verkehrswende ist daher eine ausreichende finanzielle Ausstattung aller Aufgabenträger.</p> <p>Die Stadt Neuss bereitet derzeit eine Untersuchung vor, die ein Maßnahmenkonzept für die Erreichung der Neusser Mobilitätsziele im ÖPNV-Bereich beinhaltet und in der die oben auf-geführten Themen auf lokale Bedürfnisse hin angepasst aufgegriffen werden.</p> <p>Die Vereinfachung und Weiterentwicklung der Tariflandschaft sowie die integrierte Auskunft sind ebenfalls zu begrüßen. Bei der Digitalisierung des Vertriebs ist darauf zu achten, Menschen ohne Smartphone und ohne</p>	
--	--	---	--

			Möglichkeit, bargeldlos zu bezahlen, nicht von der Nutzung des ÖPNV auszuschließen.	
25	Stadt Neuss	allgemein	Bürgerbeteiligung: Da der VRR Verfahrensführer ist, wird seitens der Stadt Neuss keine Bürgerbeteiligung durchgeführt.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
25	Stadt Neuss	allgemein	Auswirkungen auf Finanzen, Personal und Raumbedarf Es entstehen keine Auswirkungen auf Finanzen, Personal und Raumbedarf.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
26	Stadt Viersen	allgemein	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Stadt Viersen bedankt sich für die Beteiligung am Verfahren der Neuaufstellung des VRR-Nahverkehrsplans. Die Stadt hat den Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans aufmerksam zur Kenntnis genommen und gesichtet. Dabei ist zunächst anzumerken, dass es sich bei dem Dokument um einen Entwurf handelt, welcher in vielen Bereichen detailliert die Zielaussagen der künftigen Mobilitätsentwicklung im VRR-Gebiet beschreibt, jedoch an anderen Stellen noch nicht vervollständigt wurde. Hierzu zählen bspw. Informationen zu interkommunalen Angebotslücken im ÖPNV, sowie detailliertere Informationen zu den mittelfristigen X-Bus-Planungen und einer möglichen SPNV-Haltestelle in Viersen-Salbruch. Die Stadt Viersen hat zu diesen Themenbereichen Anmerkungen und Hinweise im Folgenden soweit wie möglich formuliert, benötigt jedoch für eine umfassende Bewertung noch tiefergehende Daten.</p> <p>Insofern ist der aktuelle Beteiligungsschritt, ebenso wie diese Stellungnahme als ein Zwischenschritt zu sehen, bei welchem sich im weiteren Verfahren noch Ergänzungen und weitere Anmerkungen ergeben können. Hierbei weist die Stadt Viersen auf die vom 01. Dezember 2024 bis zum 31. Januar 2025 durch den VRR angesetzten Erörterungsgespräche mit den Trägern öffentlicher Belange hin. In diesen Gesprächen werden voraussichtlich weitere Belange, welche aktuell noch nicht thematisiert wurden, erörtert.</p> <p>Bezüglich der Inhalte des Nahverkehrsplans 2025 macht die Stadt Viersen folgende Aussagen:</p> <p>Die Stadt Viersen sieht wie der VRR den Bedarf, eine hohe Qualität und Frequenz des ÖPNV in der Stadt Viersen und der Region zu gewähren, im Hinblick auf die Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität, die Erreichung der Klimaschutzziele und der Verkehrswende. Insofern ist die Aufstellung des Nahverkehrsplans ein wichtiger Schritt, um sich auf die künftigen Herausforderungen wie die Umsetzung der Verkehrswende, der</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Einleitungstext)</p> <p>Kritischer Hinweis, dass Informationen und Datengrundlagen für eine Stellungnahme noch fehlen bzw. noch geliefert werden müssen.</p>

			<p>Finanzierung des ÖPNV, das geändertes Mobilitäts- und Verkehrsmittelwahlverhalten und u.a. der Digitalisierung, auszurichten.</p> <p>Zu den vorgesehenen Änderungen im Schienenpersonenverkehr hat die Stadt Viersen folgende Anmerkungen:</p>	
26	Stadt Viersen	Kapitel 4.1.5.3.5	<p>Ost-West-Achse Venlo/Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg/Oberhausen</p> <p>Die Stadt Viersen begrüßt die geplante, dichtere und schnellere Anbindung Viersens an das Ruhrgebiet (in Richtung Duisburg), als auch an das Rheinland (Richtung Köln). Es wird erläutert, dass die Ergänzung eines RE 37 von Aachen über Mönchengladbach, Krefeld und Duisburg bis Oberhausen Hbf auf einen 30-Minuten-Takt erfolgen soll. Die Stadt Viersen bittet an dieser Stelle für tiefergehende Informationen, auch zur zeitlichen Planung (siehe auch Ausführungen zu Punkt 4.1.5.3.20, letzter Absatz).</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Allgemeiner Hinweis zur Umsetzung der im VRR-NVP enthaltenen Maßnahmen (Bitte um nähere Informationen zur Planung)</p>
26	Stadt Viersen	Kapitel 4.1.5.3.20	<p>Streckenbündel Aachen / Roermond – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf</p> <p>In diesem Zusammenhang weist die Stadt Viersen auf die hohe Bedeutung der Westverlängerung der Regiobahn-Infrastruktur von Bahnhof Kaarster See bis zum Bahnhof Viersen hin. Diese Reaktivierung der Bahntrasse stellt einen bedeutenden Lückenschluss des SPNV für die Stadt Viersen dar und schafft eine deutlich bessere Anbindung an die Region der Landeshauptstadt Düsseldorf. Aufgrund der bereits hohen Auslastung des Straßennetzes der Autobahnen A 52 und A 44, verbunden mit entsprechenden negativen Umweltauswirkungen, kann die Reaktivierung eine ernsthafte Alternative zu Auto darstellen. Zumal der 15-Minuten-Takt, entsprechend dem sog. Deutschland-Takt aktuell untersucht wird, was u.a. auch im Abschnitt 4.1.5.3.20 als Zielvorstellung des VRR Nahverkehrsplan beschrieben wird. Somit kann eine attraktive Frequenz der S-Bahn in Richtung Düsseldorf erreicht werden. Aktuell befindet sich das Planungsprojekt seit Februar 2023 in der Bearbeitung der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI. Die Herausforderungen bestehen insbesondere in dem höheren Bedarf an Schieneninfrastruktur für den 15-Minuten Takt, sodass bspw. zusätzliche Brückenbauwerke im Viersener Stadtgebiet geplant werden müssen und eine umfassende Betrachtung von Lärmschutz durchgeführt wird.</p> <p>Erläutert wird zudem die geplante Aufwertung des Abschnitts Venlo-Viersen, welche die Stadt Viersen ausdrücklich begrüßt. Durch den zweigleisigen Ausbau dieser Strecke wird ein stündlicher Verkehr der Linie RE 8 und damit ein 30-Minuten-Takt zusammen mit der Linie RE-13 ermöglicht. Hierbei wird nicht nur eine neue Direktverbindung zwischen den Städten Venlo</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR (Abschnitt Venlo-Viersen, Westverlängerung Regiobahn)</p> <p>Hinweis zur hohen Bedeutung der Westverlängerung der Regiobahn-Infrastruktur vom Bahnhof Kaarster See bis zum Bahnhof Viersen.</p>

			und Köln, sondern auch eine halbstündliche Umsteigemöglichkeit in Viersen aus dem Ruhrgebiet von den Linien RE 37 und RE 42 auf die Linien RE 8 und RE 13 entstehen. Diese Entwicklung wird seitens der Stadt Viersen begrüßt. Die Stadt Viersen bittet hierzu um weitere Informationen, auch zur zeitlichen Planung.	
26	Stadt Viersen	Kapitel 4.2.1.5	<p>Potenzielle neue SPNV- Stationen</p> <p>Bezüglich der hier aufgeführten potentiellen neuen Station „Viersen-Salbruch“ bittet die Stadt Viersen um weitere Ergebnisse der Studie zu diesem möglichen Haltepunkt. An dieser Stelle verweist die Stadt auf einen gemeinsam vereinbarten Termin am 30.10.2024 zwischen der Stadt Viersen, dem VRR und weiteren Akteuren, um die untersuchten potentiellen Korridore zu erörtern und hierzu einen Austausch herzustellen. Die Stadt Viersen weist zudem darauf hin, dass aufgrund dieses Termins weitere Anmerkungen zu dem VRR-Nahverkehrsplan entstehen können.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Bitte um Erhalt der Studienergebnisse zur potenziellen neuen Station „Viersen-Salbruch“</p> <p>s. Kreis Viersen</p>
26	Stadt Viersen	Kapitel 5.3.2	<p>Mittelfristige Entwicklung XBus-Netz</p> <p>Der VRR beschreibt unter anderem die mittelfristige Planung des XBus-Netzes, durch welche die Stadt Viersen einbezogen wird. Hierzu sind folgende X-Bus-Linien zu nennen:</p> <p>Linie X43: Viersen - Kempen - Grefrath – Kaldenkirchen, und</p> <p>Linie X48: (Straelen) Grefrath - Süchteln – Viersen</p> <p>Die Stadt Viersen begrüßt die Einbeziehung der Stadt Viersen in die X-Bus-Planung und spricht sich für eine bedarfsgerechte, attraktive Erweiterung des Netzes aus. Dabei sollten jedoch die Auswirkungen auf das gesamte, bestehende Bussystem aufgezeigt und berücksichtigt werden. Dabei sind insbesondere die bestehenden, sich teils überdeckende Buslinien zu berücksichtigen. Die Stadt weist darauf hin, dass sich das derzeitige Bus-Angebot durch das geplante X-Bus-Angebot ergänzen sollte.</p> <p>Es ist zudem zu klären, welche Haltestellen im Stadtgebiet Viersen betroffen sein werden und wie diese ausgerüstet sein müssen, um für den XBus-Betrieb gerüstet zu sein. Die Stadt Viersen bittet an dieser Stelle für weitere Informationen, u.a. auch der Linienführung, bezüglich dieser XBus-Linien und wie diese bestehende Linien ersetzen bzw. ergänzen sollen. Die Stadt Viersen bittet zudem um Informationen darüber, welche etwaigen Auswirkungen auf die lokale Bedienqualität einzelner Linien / Haltestellen erwartet werden und mögliche Verschlechterungen auf anderen (lokalen) Linien aufgefangen bzw. deren Behebung finanziert wird.</p> <p>Darüber hinaus weist die Stadt Viersen auch auf den hohen Finanzierungsaufwand für den X-Bus-Betrieb hin, welcher u.a. auch durch die Stadt</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Die detaillierte Ausplanung der Linien erfolgt in gemeinsamer Abstimmung zwischen VRR AöR, lokalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Der VRR-Nahverkehrsplan gibt zunächst die grundsätzlichen Fahrtrelationen wieder, auf welchen XBus-Linien geplant sind. Für die weitere Ausgestaltung wird die VRR AöR rechtzeitig auf die Stadt Viersen zukommen.</p> <p>In Bezug auf die Finanzierung der XBus-Linien wird der Text von Kapitel 5.3 entsprechend ergänzt.</p>

			<p>Viersen zu entrichten ist. Erfahrungsgemäß kam es in der Vergangenheit auch in anderen Städten und Kommunen zu deutlich höheren Kosten durch den X-Bus-Betrieb, als zunächst angenommen. Aufgrund der angespannten Haushaltslage in der Stadt Viersen und weiterer Städte und Kommunen ist die Finanzierbarkeit und auch realistische Kosteneinschätzung eine elementare Voraussetzung für den Betrieb dieser Busse. Die Stadt Viersen bittet daher um tiefergehende Informationen und Kostenaufstellung zu diesem Thema.</p>	
26	Stadt Viersen	Kapitel 6.1.5.1	<p>Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen für den ÖPNV</p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind aus Sicht der Stadt Viersen im allgemeinen sinnvoll, im Detail ergeben sich dabei jedoch erhebliche Herausforderungen bei der Umsetzung. Aus Sicht der Stadt Viersen bieten sich aufgrund der meist einspurigen Straßen die Umsetzung von Busspuren nicht an bzw. sind durch eine Radwegeplanung auf der Freiheitsstraße nicht umsetzbar.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Allgemeiner Hinweis zur Umsetzung der im VRR-NVP enthaltenen Maßnahmen (Planung von Busspuren muss Radwegeplanung einbinden)</p>
26	Stadt Viersen	Kapitel 6.1.4.1	<p>Zu Harmonisierung des Spät-, Nacht- und Wochenendverkehrs im ÖPNV</p> <p>In diesem Kapitel wird auf das Thema Harmonisierung des Spät-, Nacht- und Wochenendverkehrs im ÖPNV eingegangen. Die Stadt Viersen begrüßt die Anstrengungen zur besseren Abstimmung des ÖPNV in diesen Zeiträumen. Aufgrund möglicher finanzieller Auswirkungen bittet die Stadt hierzu eingebunden zu werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Allgemeiner Hinweis zur Umsetzung der im VRR-NVP enthaltenen Maßnahmen (Finanzierung der Maßnahmen, Einbindung)</p>
26	Stadt Viersen	Kapitel 6.1.2.5	<p>VRR-Richtlinie zum Park and Ride (Ausstattungs- und Qualitätsstandards für P+R-Anlagen)</p> <p>An dieser Stelle wird auf die Erarbeitung einer Richtlinie für das Thema P+R im VRR hinsichtlich baulicher Anforderungen, Definition von Ausstattungs- und Qualitätsanforderungen, Ausstattung mit Messsystemen zur Erfassung der Belegung in Echtzeit, Hinweise zum Datenfluss bei der Erfassung der Echtzeitbelegung, hingewiesen. Die Stadt Viersen ist sehr an dem Ergebnis der Richtlinie interessiert, da dieses Thema für die Stadt Viersen relevant werden kann. Es bleibt hierbei abzuwarten, welche Vorgaben seitens des VRR gestellt werden und wie / ob es Förderungen für die Umsetzung geben wird. Es stellt sich die Frage, wie mit den städtischen P+R Anlagen umgegangen werden soll und was auf die Stadt zukommt. Die Stadt Viersen bittet daher, hierüber, auch bezüglich weiterer Fördermöglichkeiten, informiert zu werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Allgemeiner Hinweis zur Umsetzung der im VRR-NVP enthaltenen Maßnahmen (Die VRR-Richtlinie zum P+R wird in engem Austausch zwischen VRR, ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen erarbeitet / finalisiert; die darin aufgenommenen Inhalte bedingen keinen finanziellen Mehraufwand; sollten Mindeststandards zu Ausstattung und Qualität definiert und bei der Umsetzung vorgesehen werden, werden gleichzeitig Fördermöglichkeiten geschaffen.)</p>
26	Stadt Viersen	Kapitel 6.1.3	<p>Interkommunale Angebotslücken</p> <p>Die Stadt bittet, zu dieser Thematik einbezogen zu werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>

				Allgemeiner Hinweis zur Umsetzung der im VRR-NVP enthaltenen Maßnahmen (Einbindung bei der Umsetzung)
26	Stadt Viersen	Kapitel 6.1.7	<p>Mobilitätsstationen, B+R, P+R</p> <p>Der VRR strebt ein verbundweit flächendeckendes Netz für Mobilstationen an, um eine bessere Vernetzung von ÖPNV, Fahrrad, Pkw und Car-Sharing-Angeboten zu erreichen. Hierzu besteht seit 2020 ein verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen.</p> <p>Die Stadt Viersen ist in der Studie mit den drei Busbahnhöfen Viersen, Süchteln und Dülken, den zwei Haltepunkten Dülken und Boisheim sowie dem Bahnhof Viersen vertreten. Für alle wurde das Potenzial für Mobilstationen nachgewiesen. Diese sollten langfristig als solche ausgebaut werden. Die Stadt Viersen ist aktuell mit der Planung und Umsetzung der Anforderungen, insb. sichere Fahrradabstellmöglichkeiten und den barrierefreien Umbau des Busbahnhofes Süchteln befasst. Aus Sicht der Stadt Viersen bedarf es hinsichtlich der Kompatibilität der verschiedenen Logos der unterschiedlichen Akteure, die im Umfeld der Haltepunkte / des Bahnhofes und der Busbahnhöfe tätig sind, noch Abstimmung. Die Stadt Viersen weist darauf hin, dass die Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen erhebliche personelle Ressourcen sowie finanzielle Mittel erfordern würde.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Allgemeiner Hinweis zur Umsetzung der im VRR-NVP enthaltenen Maßnahmen (Die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der vernetzten Mobilität bedarf hoher personeller Anstrengungen und finanzieller Mittel.)</p>
26	Stadt Viersen	Kapitel 6	<p>Sowohl personell als auch finanziell sind bei der Stadt Viersen viele Maßnahmen mit großen Herausforderungen verbunden. Aufgrund der angespannten Haushaltslage ist die Stadt sowohl in investiven, als auch in konsumtiven Maßnahmen eingeschränkt. Die Stadt Viersen weist darauf hin, dass entsprechende Fördermöglichkeiten für die erläuterten Maßnahmen zu schaffen sind.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Allgemeiner Hinweis zur Umsetzung der im VRR-NVP enthaltenen Maßnahmen (Finanzierungsproblematik, Fördermöglichkeiten)</p>
26	Stadt Viersen	allgemein	<p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>i.V.</p> <p>NN</p> <p>(Technische Beigeordnete)</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Abschlusstext)</p>
27	Stadt Hilden	Kapitel	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens gemäß § 9 ÖPNVG NRW wurde die Stadt Hilden als Träger öffentlicher Belange am 03.07.2024 offiziell seitens des VRR aufgefordert, eine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans (NVP) 2025 bis zum 11. Oktober 2024 abzugeben.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Einleitungssatz)</p>

			<p>Für die Möglichkeit der Beteiligung, möchte ich mich bedanken.</p> <p>Stellungnahme der Stadt Hilden zum VRR-Nahverkehrsplan 2025:</p> <p>Der NVP des VRR hat insbesondere den Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) zum Gegenstand, weshalb sich die Stellungnahme primär auf die entsprechenden Ausführungen im NVP-Entwurf bezieht. Zusätzlich geht der NVP-Entwurf auch auf Aspekte der integrierten Verkehrsgestaltung im ÖPNV ein. Die Stellungnahme enthält daher auch Aussagen zu einzelnen, für die Stadt Hilden relevanten Themen im Bereich der integrierten Verkehrsgestaltung.</p>	
27	Stadt Hilden	Kapitel 3	<p>SPNV-Angebot im Bestand:</p> <p>Für Hilden ist bezüglich des SPNV vor allem die im 20-Minuten-Takt verkehrende S-Bahnlinie S 1 von Bedeutung, denn sie stellt einen wichtigen Anschluss an den Fernverkehr dar, einmal in Düsseldorf-Hbf, zum anderen in Solingen-Hbf. Darüber hinaus hält der RE 47 am Bahnhaltelpunkt Hilden S und verkehrt im 60-Minuten-Takt zwischen Remscheid, Solingen, Hilden und Düsseldorf Hbf.</p> <p>Die seit dem VRR-NVP 2017 umgesetzten Maßnahmen im SPNV-Angebot mit Bezug zu Hilden werden begrüßt. Insbesondere ist hier der seit dem 11. Dezember 2022 auch mit Halt in Hilden S verkehrende RE 47 zu nennen, welcher die Region Remscheid mit Düsseldorf direkt verbindet. Das grundsätzliche Vorhandensein dieser beiden Verbindungen wird begrüßt, jedoch ist derzeit das Angebot des RE 47 aufgrund von Bauarbeiten noch mindestens bis Ende 2024 eingestellt. Gerade für die Pendler aus Hilden bedeutet der Ausfall des RE 47 eine noch größere Einschränkung, denn die Stadt wird von dem eingerichteten Schienenersatzverkehr nicht bedient. Auch beim S-Bahnverkehr der S-Bahnlinie S 1 besteht für Hilden Verbesserungsbedarf, denn dieser ist, nicht zuletzt aufgrund des langen Streckenverlaufs, stark störungsanfällig und somit sehr oft unpünktlich. Es wird angeregt, Möglichkeiten zu prüfen, um die Pünktlichkeit zu verbessern.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kenntnisnahme, dass die Pünktlichkeit auf den Linien S1 und RB47 niedrig ist.</p> <p>Die Umsetzung der Planung im Betrieb liegt in der Verantwortung des betreffenden EVU und ist nicht Gegenstand des VRR-NVP.</p>
27	Stadt Hilden	Kapitel 4.1.1.1	<p>SPNV-Entwicklung - Zielhorizont 2030 und 2045 (Kap. 4 Teil B.2):</p> <p>SPNV-Leistungsangebot - Zielhorizont 2030 und 2045</p> <p>Was die im Nahverkehrsplanentwurf beschriebene Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebotes mit dem Zielhorizont 2030 und 2045 betrifft, so ist insbesondere folgende Angebotsausweitung von Bedeutung für die Stadt Hilden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung der Hauptverkehrszeit-Verkehre abends und am Wochenende (Kap. 4.1.1.1): Im Rahmen dieser Maßnahme soll u.a. für die S-Bahnen die gedachte Grenze von Hauptverkehrszeit (HVZ) zu Nebenverkehrszeit 	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR</p>

			(NVZ) von 19 auf 21 Uhr verschoben werden, so dass auch im Abendbereich ein verdichtetes Angebot stattfindet. Dieses den Abend- und Wochenendverkehr betreffende Maßnahmenpaket wird seitens der Stadt Hilden unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit ausdrücklich begrüßt.	
27	Stadt Hilden	Kapitel 4	SPNV-Zielnetz 2032/2040 Ebenfalls von besonderer Bedeutung für die zukünftige SPNV-Anbindung Hildens ist das im Entwurf des NVP beschriebene SPNV-Zielnetz 2032/2040. Das SPNV-Angebot dieser Zielnetzplanungen wird als ein wesentlicher Baustein zur notwendigen Verkehrswende betrachtet. Gleichzeitig wird seitens des VRR jedoch darauf verwiesen, dass ein Großteil der in den Planungen enthaltenen betrieblichen und infrastrukturellen Verbesserungen derzeit unter Finanzierungsvorbehalt steht. Für Hilden wichtige geplante Entwicklungen sind:	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
27	Stadt Hilden	Kapitel 4.1.4 Kapitel 4.1.5.3.25	Das S-Bahn-Konzept „Düsseldorf im 15/30_Minuten-Takt: Bereits 2017 wurden die Planungen zur Umstellung auf einen 15/30-Minuten-Takt im S-Bahnverkehr im südlichen VRR-Raum, insbesondere im Knoten Düsseldorf, aufgenommen. Das Taktkonzept wurde, unter Voraussetzung von Infrastruktur-Ausbauten, in das SPNV-Zielnetz des Landes NRW überführt. Eine Umsetzung der Taktumstellung im S-Bahnverkehr (S-Bahn-Konzept „Knoten Düsseldorf“) ist für 2032 vorgesehen. Für Hilden sehen diese Planungen insgesamt einen 10min-Takt zwischen Düsseldorf und Wuppertal vor (bedient durch die drei verschiedenen Linien S1, S7 und S 47X). Um das zu erreichen, sind zum Teil umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen, u.a. im Bereich Solingen Hbf (Weichenverbindung, Wendeanlage), erforderlich. Die beschriebenen Angebots- und Taktverbesserungen im S-Bahnverkehr werden seitens der Stadt Hilden ausdrücklich begrüßt. Durch die zugkilometrischen Mehrleistungen pro Jahr entstehen jedoch auch höhere Kosten (die u.a. die VRR-Umlage des Kreises und damit die Kosten für die Stadt Hilden erhöhen würden). Deshalb muss auch hier darauf hingewiesen werden, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt Hilden ausgereizt ist und aus heutiger Sicht kein zusätzliches Budget von der Stadt zur Verfügung gestellt werden kann.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR; allgemeiner kritischer Hinweis zu den zusätzlichen Kosten für die Leistungsausweitung, die seitens nicht getragen werden können.
27	Stadt Hilden	Kapitel 4.1.5.3.27	Der Korridor Wuppertal - Solingen - Opladen - Köln: S-Bahn-Linie S 17 Im südlichen Abschnitt Solingen Hbf - Köln soll zukünftig mit der S-Bahn-Linie S 17 eine weitere Verdichtung des Angebots im 20-Minuten-Takt entstehen, die derzeit untersucht und geplant wird. Eine Weiterführung, als Ersatz der Linie S 1 zwischen Solingen und Düsseldorf, wird dabei ebenfalls geprüft (Machbarkeitsstudie S1/S17). Die Strecke für die S-Bahn-Linie S 17	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR

			südlich von Solingen wird als Ausbau-/Neubaustrecke geplant. Die mögliche Einrichtung dieser durchgehenden S-Bahnverbindung von Düsseldorf über Hilden und Solingen-Landwehr nach Köln wird seitens der Stadt Hilden begrüßt. Allerdings darf es zu keiner Verschlechterung der heutigen S-Bahn-Anbindung der Stadt kommen.	
27	Stadt Hilden	Kapitel 4.3 Kapitel 4.3.4	Elektrifizierung und Umstellung auf alternative Antriebe: Der VRR hat es sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 mindestens 90% der SPNV Verkehre zu elektrifizieren. Perspektivisch soll eine komplette Umstellung auf emissionsfreie Antriebe erfolgen. Für die Linien S 7 (Wuppertal - Remscheid - Solingen) und RE 47, für die der Verkehr derzeit mit Dieseltriebwagen erfolgt, wird aufgrund der schweren Umsetzbarkeit einer Elektrifizierung ein Betrieb mit batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU-Fahrzeuge) angestrebt. Die voranschreitende Elektrifizierung sowie geplante Umstellung auf alternative Antriebstechnologien wird seitens der Stadt Hilden ausdrücklich begrüßt. Hierdurch wird ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
27	Stadt Hilden	Kapitel 6	integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV: In diesem Teil des NVP-Entwurfs werden Maßnahmen beschrieben, die eine Optimierung der Verknüpfung der beiden Teilsysteme SPNV (VRR als AT) und ÖSPV (Städte/Kreise als AT) erreichen sollen. Für Hilden von Relevanz sind dabei die folgenden im Themen:	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
27	Stadt Hilden	Kapitel 6.1.5.1	Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen im ÖPNV: Eine Maßnahme des beschlossenen Lärmaktionsplans der Runde 4 für die Stadt Hilden sieht die Einrichtung von Temporeduzierungen von 50 km/h auf 30 km/h (ganztägig, bzw. nächtlich) vor. Damit verbunden sind auch Optimierungen der Lichtsignalanlagen im Zuge der Temporeduzierungen, mit der Möglichkeit der Busbeschleunigung. Insofern begrüßt die Stadt Hilden die seitens des VRR aufgeführten Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen im ÖPNV und strebt entsprechendes an.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR
27	Stadt Hilden	Kapitel 6.1.5.2	Dynamische Fahrgastinformation in Echtzeit (DFI): Gemäß NVP-Entwurf ist Ziel des VRR, dass DFI verkehrsmittel- und verkehrsunternehmensunabhängig an allen Haltestellen und im Umfeld der Stationen bedarfsgerecht und mit geeigneter Technik im Zwei-Sinne-Prinzip zur Verfügung stehen. Als weitere Maßnahme des Mobilitätskonzeptes schlägt die Stadt Hilden die Errichtung von DFI an mind. neun weiteren Haltestellen im Stadtgebiet vor.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kenntnisnahme

27	Stadt Hilden	Kapitel 6.1.7.1	Mobilstationen: Der VRR führt im NVP-Entwurf Mobilstationen als wichtige Bausteine einer zukunftsfähigen und modernen Mobilität auf. Die Stadt Hilden teilt diese Einschätzung und schlägt daher als Maßnahme im Mobilitätskonzept die Anpassung der Bahnhofpunkte Hilden S und Hilden Süd S an die VRR-Vorgaben für Mobilstationen in NRW vor (Einrichtung von Vorrangflächen für Leihfahrradsysteme).	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Ausbau der Bahnhofpunkte Hilden S und Hilden Süd S zu Mobilstationen Nein, da es sich um eine reine Information handelt.
27	Stadt Hilden	Kapitel 8.1	Relevante sonstige geplanten Maßnahmen: Der barrierefreie Ausbau des Haltepunktes Hilden Süd S ist als prioritärer Maßnahmenvorschlag ebenfalls Gegenstand des Mobilitätskonzepts der Stadt Hilden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kenntnisnahme, dass der Haltepunkt Hilden Süd S als prioritärer Maßnahmenvorschlag Gegenstand des Mobilitätskonzepts der Stadt Hilden ist
27	Stadt Hilden	Kapitel 5	Zusätzliche Anregung: Im Weiteren wird darauf hingewiesen, dass im Rat der Stadt Hilden der Wunsch nach einer Schnellbus-Verbindung in Richtung Düsseldorf Hbf sowie in die Kreisstadt Mettmann diskutiert wird. Deshalb wird angeregt, im Rahmen der Aufstellung des VRR-NVP 2025 diesen Wunsch zu prüfen.	Zustimmung seitens VRR! Eine entsprechende Verbindung prüfen wir gerne im Zuge der langfristigen Entwicklung eines XBus-Zielnetzes, nehmen sie aber nicht konkret in den VRR-Nahverkehrsplan 2025 auf.
27	Stadt Hilden	allgemein	Mit freundlichen Grüßen In Vertretung NN Techn. Beigeordneter	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
28	Stadt Velbert		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
29	Stadt Kleve		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
30	Stadt Goch		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

31	Stadt Geldern		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
32	Stadt Straelen		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
33	Stadt Kevelaer	Kapitel	Sehr geehrter Damen und Herren,	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
33	Stadt Kevelaer	Kapitel 5	<p>die Wallfahrtsstadt Kevelaer wird im Rahmen des o.g. Planes durch die Einrichtung der x-Bus-Linie 31 besser angeschlossen und es wird eine direkte Verbindung im 60-Minuten-Takt zwischen dem Kevelaerer Ortsteil Twisteden und der Stadt Xanten geben.</p> <p>In der Nachbargemeinde Weeze liegt der Flughafen Niederrhein, der derzeit durch die kommunale Buslinie 73 mit dem Kevelaerer Bahnhof verbunden ist. Aus diesem Grund möchte ich empfehlen, dass eine Weiterführung der x-Bus-Linie 31 über Kevelaer-Twisteden bis zum Flughafen Niederrhein überprüft werden sollte. Am Flughafen Niederrhein wird sich in Zukunft viel entwickeln. So gibt es auf Ebene der Regionalplanung derzeit zwei Änderungsverfahren zur Ausweitung der gewerblichen Nutzungsmöglichkeiten am Flughafen. Die Ansiedlung des Rüstungskonzerns Rheinmetall ist Ihnen sicherlich geläufig. Ebenfalls betreibt das Land Nordrhein-Westfalen hier zwei zentrale Unterbringungseinrichtungen für geflüchtete Personen, so dass eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für den Standort in Weeze zwingend geboten ist.</p>	(vorerst) Ablehnung seitens VRR! Eine Abstimmung zu dieser Frage findet derzeit mit allen Beteiligten statt. Da das Ergebnis zum Redaktionsschluss des finalen VRR-Nahverkehrsplans diese nicht abgeschlossen ist, bleibt die Linie unverändert im NVP.
33	Stadt Kevelaer	Kapitel	<p>Ich bitte Sie, die Hinweise wohlwollend zu prüfen.</p> <p>Freundliche Grüße</p> <p>Im Auftrag</p> <p>NN</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)
34	Gemeinde Issum		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf!

--	--	--	--	--