

## 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 2: Konzessionierte Verkehrsunternehmen im VRR

#### 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!
35	BOGESTRA	-	Sehr geehrte Damen und Herren, bezüglich des Entwurfs zum Nahverkehrsplan haben wir folgende Bedenken und Anregungen:	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)
35	BOGESTRA	Deckblatt	Der Überschriftvorschlag 2 beschreibt den Raum des VRR aus unserer Sicht am treffendsten.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Hinweis
35	BOGESTRA	Kapitel 1	Grundlagen und Rahmenbedingungen Bitte konkretisieren, dass X-Busse in der gemeinsamen Verantwortung liegen.	Zustimmung seitens VRR! Für den finalen VRR-NVP wird in Kapitel 1 im Zusammenhang mit den XBus-Linien die Formulierung „zusammen mit den ÖPNV-Aufgabenträgern“ gewählt.

35	BOGESTRA	Kapitel 1.1.1	<p>Verbundraum</p> <p>Tab. S. 15 Vergleiche der Angebotsqualität rein auf km/Einwohner oder km/Fläche zu machen greift zu kurz. Hier entsteht, aufgrund der heterogenen Siedlungsstruktur so unterschiedlicher Räume ein falscher Eindruck. Die S-Bahnen mit innerstädtischen Funktionen sollten in den Vergleich aufgenommen werden.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>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 km<sup>2</sup> Gebietsfläche führen.“</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 1.2.1.2	<p>VRR-Nahverkehrsplan 2025</p> <p>Im VRR-NVP können sicherlich allgemeine und verbundweite Themen behandelt werden und Leitlinien für die Koordinierungsaufgaben erläutert werden. Die konkreten Planungen innerhalb der kommunalen Netze finden Vor-Ort statt und sind – auch bzgl. eines möglichen Leitungszuwachs – im ÖSPV der kommunalen Ebene zugeordnet. Tiefgreifende Koordinierungsaufgaben im Bereich ÖSPV werden daher abgelehnt.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Der VRR greift weder in die Planungshoheit der Städte und Kreise als Aufgabenträger für den ÖPNV noch in die betrieblichen Belange von Verkehrsunternehmen ein. Dies ist an vielen Stellen im NVP vermerkt.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 1.2.1.4	<p>Einordnung des VRR-Nahverkehrsplans in die über- und nachgeordneten Planungsebenen und zu sonstigen (Fach-)Planungen im Verbundgebiet - Absatz zum Behindertengleichstellungsgesetz</p> <p>Bitte auch die weiteren Aspekte der Barrierefreiheit (z.B. Informationskette) nicht aus den Augen verlieren.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Dem Thema Barrierefreiheit wird aufgrund seiner hohen Bedeutung ein eigenes Kapitel im NVP gewidmet, in dem alle Aspekte thematisiert werden (Kapitel 8.1). Zusätzlich wird auf die Barrierefreiheit im SPNV eingegangen (Grundsatzvereinbarung, Kapitel 4.2.1.3).</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 1.2.4.1.1	<p>Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung im VRR</p> <p>Aus der Sicht des kommunalen Netzes fehlen bei der Auswahl der Hochschulen große Einrichtungen wie beispielsweise die Hochschule Bochum mit rd. 2.500 Studierenden. Auch im Text fehlt Bochum in der Aufzählung obwohl der Quotient im VRR am besten ist. Wir bitten um Ergänzung.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Anm.: In den Gesprächen im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens werden aktuelle Daten zu P+R, B+R, Mobilstationen, Anwendung QMS, Hochschulen etc. nochmals erbeten oder durch IT.NRW Daten ersetzt, die dann in den finalen NVP aufgenommen werden.</b></p>

35	BOGESTRA	Kapitel 1.5	<p>Herausforderungen für den VRR (Zwischenfazit) und Leitbild des VRR</p> <p>Im ersten Block der Aufzählung auf Seite 128 bleiben Fragen offen – beispielsweise wie eine Standardisierung und Koordination zu einer Quantitätssteigerung führt. Zudem sollten die Optimierung der IST-Situation und Angebotsausweitungen getrennt werden. Es sollte erläutert werden, wieso diese ein Gradmesser für Kundenzufriedenheit sind. Im dritten Spiegel-punkt sollte die Barrierefreiheit ergänzt werden.</p> <p>Im ersten Aufzählungspunkt 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 der VU und der Aufgabenträger obliegen.</p> <p>Im 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 VUs 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 VUs in Verantwortung nehmen, ist daher abzulehnen.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Das Leitbild des VRR wird in einigen Punkten kritisch hinterfragt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Standardisierung und Koordination führen zu einer Quantitätssteigerung?</b></li> <li>- <b>Kundenbindung und Kundengewinnung als Gradmesser der Zufriedenheit?</b></li> <li>- <b>Welches On-Demand-System soll bis Jahresende 2025 umgesetzt werden?</b></li> <li>- <b>etc.</b></li> </ul> <p><b>Berechtigte Hinweise und Fragen, die in den folgenden Kapiteln beantwortet werden.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 2.3.1	<p>Angebotsverbesserungen im ÖPNV (Pull-Maßnahmen)</p> <p>Erster Absatz Seite 146: Wir können nicht nachvollziehen, 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.</p> <p>In dem Text wird stark auf das KCW-Gutachten verwiesen. Die Kurzzusammenfassung im NVP wirft hier an den ein oder anderen Punkten Fragen auf – zum Beispiel, warum kommunale Netze mit Fernstraßen verglichen werden, aber keine S-Bahnen, die maßgeblich für städteübergreifende Verbindungen einzusetzen sind. Hier sollte ein Verkehrsmodell für die Beurteilung zugrunde gelegt werden, ein Vorgehen, das für Optimierungen des Angebots vielfach bereits umgesetzt wird, um dieses zu bewerten.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Das ÖPNV- (ÖSPV)-Leistungsangebot pro Kopf und die Pkw-Dichte (Pkw-Verfügbarkeit) korrelieren hoch. Und diesen Zusammenhang zeigt die im NVP enthaltene Tabelle (auch wenn hier nur das ÖSPV- und nicht das ÖPNV-Leistungsangebot einfließt). Damit stützt diese Tabelle die hohe Korrelation beider o. g. Einflussgrößen in der Tendenz.</b></p>

35	BOGESTRA	Kapitel 2.3.2	<p>Flankierende und unterstützende Maßnahmen (Push-Maßnahmen)</p> <p>Bitte die elf Punkte durch den Punkt Parkraumkontrolle/Parkplatzunfreundliche Straßengestaltung ergänzen, v.a. angesichts des aktuellen Urteils zu Gehwegparken. Bitte den Punkt elf ganz nach vorne stellen und um Freigabe von Radverkehrsstreifen für den Linienverkehr ergänzen.</p> <p>Bitte bei Fußnote 52 (Einführung von Tempo-30-Zonen) ergänzen, dass Kompensationen auf dem betroffenen Abschnitt und im Linienverlauf mitgedacht werden sollten.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Als weitere Push-Maßnahmen werden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Parkraumkontrolle/Parkplatzunfreundliche Straßengestaltung</b></li> <li>- <b>Freigabe von Radverkehrsstreifen für den Linienverkehr</b></li> </ul> <p><b>zusätzlich in den NVP aufgenommen.</b></p> <p><b>In Fußnote 52 wird folgender Satz ergänzt: „Zudem müssen bei der Einführung von Tempo-30-Bereichen eventuelle Kompensationszahlungen für die Verkehrsunternehmen bedacht werden (eventuell hierdurch entstehender Fahrzeugmehrbedarf).“</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 3.2.3	<p>Infrastruktur Vertrieb im SPNV des VRR</p> <p>Wir bitten um Erläuterung, um welche zwei Apps es bei Transdev gehen soll.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 3.2.3.2	<p>Personenbedienter Vertrieb im SPNV</p> <p>Der VRR beschreibt, dass „Kooperationen von Transdev mit potenziellen Vertriebsdienstleistern in bestehenden Geschäften (Presse, Kiosk etc.) oder auch mit Vertriebsstellen der kommunalen Verkehrsunternehmen ausdrücklich erwünscht.“ sind. Auch aus unserer Sicht sind Kooperationen mit den örtlichen Verkehrsunternehmen absolut wünschenswert. Leider hat das 2019 nicht funktioniert.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Die nicht erfolgte Umsetzung in der Vergangenheit ändert nichts am (wünschenswerten) Ziel für die Zukunft.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 3.2.3.3	<p>Ticketautomaten</p> <p>Der VRR beschreibt, dass es „in der Regel an jedem Bahnhof oder Haltepunkt im VRR weiterhin mindestens einen Ticketautomaten geben“ soll. Zwar können hier die örtlichen Verkehrsunternehmen ggf. unterstützen, fraglich ist jedoch, inwieweit ein flächendeckendes Angebot an Ticketautomaten in Hinblick auf aktuelle Entwicklungen (Digitalisierung etc.) zukunftsgerichtet und notwendig ist.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Dieser Aspekt wird in der Vertriebsstrategie des VRR (Kapitel 6.3.2) eingehend behandelt.</b></p>

35	BOGESTRA	Kapitel 4	<p>Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebots mit dem Zeithorizont 2030 und 2045</p> <p>Im Mobilitätskonzept des Ennepe-Ruhr-Kreises werden weitere Schienenverbindungen diskutiert – so der Korridor Wuppertal – Sprockhövel – Hattingen – Bochum. Wie fließen diese Überlegungen des Kreises in die Überlegungen des VRR ein?</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Neues SPNV-Angebot auf dem Korridor Wuppertal – Sprockhövel – Hattingen – Bochum?</b></p> <p><b>EN-Kreis hat o. g. Angebot nicht in seiner Stellungnahme aufgenommen!</b></p> <p><b>Diese Relation wurde in der Stellungnahme des EN-Kreises nicht genannt.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 4.1.1	<p>Ausweitungen ohne Infrastruktur- oder Fahrzeugmehrbedarf</p> <p>Die Oberzentren Bochum und Wuppertal sind nicht direkt über die Schiene verbunden.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Bitte prüfen!</b></p> <p><b>Die Linie RE2 soll beide Oberzentren im Zielkonzept verbinden.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 4.1.3	<p>Rhein-Ruhr-Express</p> <p>Mit dem RRX werden Fahrten vom Wattenscheider Bahnhof zum heutigen S-Bahn Halt in BO-WAT-Höntrop verlegt. Am Wattenscheider Bahnhof sind derzeit nur zwei Halte des RRX vorgesehen, zwei Linien fahren ohne Halt mit gleicher Fahrzeit durch. Um die Verkehre gleichmäßig zu verteilen sollten unbedingt alle vier Fahrten des RRX in Wattenscheid halten um eine optimale Anbindung an den ÖSPV zu gewährleisten.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>RRX sollte viermal statt zurzeit nur zweimal pro Stunde in Wattenscheid halten, um das Fahrgastaufkommen für den ÖSPV besser zu verteilen.</b></p> <p><b>Hinweis wird zur Kenntnis genommen</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 4.1.5.1	<p>Grobziele und Planungsprämissen der VRR-Angebotsplanung</p> <p>In unserem Bedienungsgebiet sind mehrere neue Bahnhöfe und Haltepunkte vorgesehen. Generell muss darauf geachtet werden, dass bei Neuplanungen eine gute Verknüpfung zum kommunalen Verkehr ermöglicht wird, die genauen Standorte sind bei Reaktivierungen daraufhin zu überprüfen. Eine frühzeitige Einbindung der kommunalen Verkehrsunternehmen ist hier zwingend erforderlich.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Bei neuen Angeboten im SPNV muss der ÖSPV als Zubringer zu m bzw. Abbringer vom Bahnhof mitgedacht werden. (Besserer) Austausch VRR/VU.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 4.1.5.3.8 Kapitel 4.1.5.3.11	<p>Ergänzend zu dem Konzept schlagen wir zur Verbesserung der Anbindung der kommunalen Netze weitere Bahnhöfe vor.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.1.5.3.8 Ausbau und Reaktivierung der Emschertalbahn: Bitte eine neue S-Bahn-Station Gelsenkirchen-Klimahafen im Bereich der Uferstraße vorsehen.</li> </ul>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Prüfung potenzieller neuer Stationen bzw. weiterer Halte:</b></p> <p><b>S-Bahn-Station Gelsenkirchen-Klimahafen im Bereich der Uferstraße</b></p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.1.5.3.11 Bessere Anbindung der Haard-Achse ins Ruhrgebiet: Bitte einen Halt des RE41 in Bochum-Riemke vorsehen.</li> </ul> <p>Wir bitten darum, die Bahnhöfe bzw. Bahnhofserweiterungen auch unter „4.2.1.5 Potenzielle neue Stationen“ zu prüfen.</p>	<p><b>Die detaillierte Ausarbeitung von Haltestellenstandorten und Linienverläufen wird im Rahmen der MBS abgestimmt und untersucht.</b></p> <p><b>Halt des RE41 in Bochum-Riemke vorsehen (bessere Anbindung der Haard-Achse ins Ruhrgebiet)</b>  <b>Bo-Riemke: Ergebnis der BPS ist, dass zwischen RE-Süd und BO Hbf kein weiterer Halt integrierbar ist. FRP wird dies vermutlich auch bestätigen.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 4.1.5.3.10	<p>RRX-Magistrale und Nord-Süd-Verbindungen</p> <p>Bitte die Bahnhöfe in Bochum korrigieren: nicht BO-Dahlhausen sondern BO-Langendreer ist gemeint.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Redaktioneller Fehler?</b></p> <p><b>Fehler wurde korrigiert.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 4.5	<p>Entwicklung Vertrieb</p> <p>Der Text liegt noch nicht final vor. Wir bitten um eine entsprechende Beteiligung im weiteren Verfahren.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 4.6	<p>Baustellenmanagement und Schienenersatzverkehr im VRR</p> <p>Durch Baustellen im SPNV gibt es Verdrängungseffekte in den kommunalen SPNV, sei es, weil innerstädtische Verbindungen wegfallen oder sei es, weil Verkehre zu benachbarten über das kommunale Netz verbundenen Bahnhöfen geführt werden. Die Wahl alternativer Routen wird durch die in den Auskunftssystemen enthaltenen Baustellenfahrplänen für Fahrgäste einfach. Bei den Planungen müssen diese Wechselwirkungen berücksichtigt werden und Gespräche auch über Kompensationsmöglichkeiten und finanzielle Ausgleichs für Kapazitätserhöhungen geführt werden. Eine frühzeitige Abstimmung ist unerlässlich.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Durch Baumaßnahmen im SPNV verlagern sich Fahrten auf den ÖSPV. Die hierdurch notwendigen Kapazitätserweiterungen im ÖSPV müssen den VU finanziell entlohnt werden. Hierzu ist ein intensiver Austausch VRR/VU nötig.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 4.7	<p>Fahrgastinformation</p> <p>Im Nahverkehrsplan Bochum – Teilfortschreibung Barrierefreiheit ist in Kapitel 3.4 folgendes festgehalten: „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.“</p> <p>Wir regen daher an, dieses Ziel mit in die Ziele der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des VRR aufzunehmen. Des Weiteren regen wir an eine</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Anm.: Hinwirken des VRR auf einen verbundweit einheitlichen Liniennetzplan und verbundweit einheitliche digitale Umgebungspläne (an Haltestellen?), die u. a. niederflurgerechte Haltestellen darstellen. Jeweils mit QR-Codes für Endgeräte der Nutzenden.</b></p>

			einfache Möglichkeit für digitale Umgebungspläne zu schaffen die vor Ort über QR-Codes direkt auf den Endgeräten der Nutzenden erzeugt werden können.	<b>Der Wunsch wird außerhalb des Nahverkehrsplans vom VRR aufgenommen.</b>
35	BOGESTRA	Kapitel 4.7.1	Fahrplandaten, Prognose- und Echtzeitdaten  Der Vorlauf (frühzeitige Weitergabe von Daten an die Verkehrsunternehmen) ist aus Sicht des Verkehrsunternehmens entscheidend um ein koordiniertes Angebot ermöglichen zu können.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
35	BOGESTRA	Kapitel 4.7.5	Fahrzeug- und Stationsausstattung  Die Fahrgastinformation an Stationen und Fahrzeugen des SPNV könnte auch Informationen des ÖSPV darstellen.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>  <b>Anm.: Diese wichtige Anforderung wird im Kapitel 6.1.5.2 des NVP behandelt.</b>  <b>S33: zu SPNV-Stationen Ergänzung im NVP vorgenommen, zu Fahrzeugen kein Handlungsbedarf auf der Flughöhe des NVP</b>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.1	Anschlussicherung im ÖPNV  Bitte im vorletzten Absatz auf Seite 294 neben den wirtschaftlichen Gründen auch verkehrstechnische Gründe mit aufführen.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Der Satz wurde entsprechend angepasst.</b>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.1	Eine Koordination und Abstimmung der Fahrpläne im ÖPNV ist grundsätzlich wünschenswert. Eine frühzeitige Lieferung der Fahrplandaten des SPNV an die Verkehrsunternehmen spielt hier eine sehr wichtige Rolle, leider klappt es oft nicht, sodass Anschlussanpassungen nicht zeitgleich erfolgen können. Generell hat ein ideales Netz möglichst geringe Reisezeiten und dazu gehören dann auch möglichst ideale Umsteigezeiten, also nicht zu kurz um kleinere Verspätungen aufzufangen und nicht zu lang um keine unnötig empfundenen Wartezeiten entstehen zu lassen. Die meisten Linien im ÖSPV haben dabei mehrere Verkehrsfunktionen (Erschließung, Anbindung an Schulen, Einkaufsbereiche, Krankenhäuser/Ärzte, Verbindung zum SPNV, Freizeit etc.) die sie in sich vereinen und miteinander in Einklang bringen müssen. Bitte daher den Satz: „Dabei fungiert der ÖSPV stets als Zu- und/oder Abbringerverkehrsmittel zum/vom SPNV.“ umformulieren, denn dies ist aus ÖSPV-Sicht nicht richtig – es gibt auch Linien gänzlich ohne SPNV-Verknüpfung.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>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.“</b>

35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.1	Auf Seite 296 wird suggeriert, dass die Fahrplanung innerhalb des kommunalen Netzes gewichtiger sei als zum SPNV. Das können wir aus unserer planerischen Praxis so nicht bestätigen. Gerade an den kleineren Bahnhöfen gibt es starke Anschlussbindungen die mit höchster Priorität berücksichtigt werden. Nur aus Betrachtung aller Einflussfaktoren kann der Fahrplan der Linien, der dann die konkreten Anschlüsse enthält, entwickelt werden. Auch betriebliche und infrastrukturelle Einschränkungen spielen immer wieder eine wichtige Rolle (Begegnungsverbote im Straßenraum, Kapazität von Haltestellen, eingleisige Streckenführungen oder endende und verknüpfte Linien).	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.1	Zu den konkreten Aufgaben und Wirkungsweisen der Fahrpläne untereinander bleiben viele Fragen zur Zuständigkeit, Fristen, Abläufen und der finanziellen Verantwortung offen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf  Anm.: Inhalt des Kapitels 6.1.1 ist das Aufzeigen des Ziels und der Maßnahmen im Zusammenhang mit der Anschlusssicherung. Insofern wird die Einschätzung, dass Fragen offen bleiben, nicht geteilt.
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.1	Unverständlich bleibt, dass – wenn die Berücksichtigung von Anschlussbeziehungen ein so starkes Ziel im VRR ist – der VRR nur dort eine infrastrukturelle Förderung als Verknüpfungspunkt gestattet, wo drei Linien auf einander treffen. So nimmt man die Chance die kleineren Bahnhofsstandorte, wie z.B. der Bf Bochum Riemke, die gerade weniger im Fokus der Öffentlichkeit liegen aber im Gesamtnetz auch eine gute Entlastungsfunktion und Ergänzungsfunktion wahrnehmen können, hier zu stärken und attraktive Umstiege zu ermöglichen. Bei der hier beschriebenen Wertschätzung für eine qualitative Anschlusssicherung sollte die quantitative Einschränkung entfallen. (u.a. Seite 299)	kein Handlungs-/Klärungsbedarf kein Widerspruch zu den Inhalten des Kapitels 6.1.1
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.1	Gerade aufgrund der Komplexität der Netze in polyzentrischen Räumen ist eine große Vorlaufzeit für Fahrplanänderungen zwingend. Wir bitten darum, dass der VRR darauf hinwirkt, dass Fahrplanänderungen frühzeitig mit den Änderungen bekannt gemacht werden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Genau dies wird im Text des NVP so beschrieben.
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.1	Angebotslücken sind ein eigenes Thema und haben mit der beschriebenen Anschlussproblematik eigentlich nichts zu tun (S. 298 unten). Hier fehlen der Kommunen die finanziellen Möglichkeiten manche städteübergreifenden Verkehre umzusetzen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.1	<p>Stellt der VRR mit der Aussage: „Würden sich mehrere Verkehrsunternehmen zusammenschließen und eine bzw. mehrere Leitstellen gemeinsam betreiben, könnten hierdurch die betriebsübergreifende Anschlusssicherung aber auch eine einheitliche Fahrgastinformation einfacher abgebildet und zudem Kosteneinsparungen erreicht werden“. (S. 299) eine These auf oder gibt es hierfür belegte Untersuchungen? Die sehr allgemein formulierte Aussage lehnen wir in diesem Kontext ab. Es muss sorgfältig geprüft werden, an welchen Stellen diese überhaupt Sinn ergeben (v.a. mit Bezugnahme auf Kosten- und Risikobewertungen) und zulässig sind.</p> <p>In Fußnote 74 werden viele Themen mit sich stark auswirkenden Forderungen angesprochen ohne dass dies näher erläutert wird oder ohne, dass die Vor- und Nachteile sowie die Rahmenbedingungen erläutert werden. In dieser Kürze und diesem Zusammenwurf der Themenfeder sollte der Text mit seinen Behauptungen schon gar nicht nur als Fußnote in einem Kapitel zur Anschlusssicherung stehen. Bitte hier herausnehmen.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>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 Anschlusssicherung erleichtert und verbessert werden.“</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.2	<p>Verbundweit einheitliche Produkt- und Qualitätsstandards</p> <p>Damit etwas wiedererkannt oder erkannt wird, muss es nicht gleich sein. Starre Vorgaben verhindern das kreative Finden neuer Lösungen und das voneinander Lernen. Spielräume für örtliche Besonderheiten müssen unkompliziert offen sein.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: VRR-Richtlinien geben – wie es der Name vermuten lässt und wie es in der Vergangenheit praktiziert wurde – stets nur den Rahmen vor, in dem die VU ihrer Kreativität bei der Umsetzung freien Lauf lassen können. Auf lokale Besonderheiten (CD der VU) wird stets Rücksicht genommen (siehe Umsetzung von DeinRadschloss in Bochum).</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.2.1	<p>VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“</p> <p>Im Entwurf 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 eine Richtliniekonformen Zustand gibt. Dieses Ziel weicht von dem im NVP-Entwurf genannten Ziel ab, die Formulierung sollte richtlinienkonform angepasst werden.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>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."</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.2.2	<p>VRR-Haltestellenrichtlinie (Haltestellen im ÖSPV)</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p>

			<p>Die neue Haltestellenrichtlinie befindet sich noch im Aufstellungsverfahren und ist noch nicht abgestimmt. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sollten abgewartet werden.</p> <p>Insbesondere weisen wir darauf hin, dass Haltestellen nicht einheitlich aussehen müssen, damit sie wiedererkannt werden können. Einheitliche Designs als Pflichtelement widersprechen teils örtlichen Anforderungen. Eine Anpassung des Satus-Quo ist zudem mit hohen Kosten verbunden, die aufgrund des fragwürdigen Nutzens (auch für die Fahrgäste) anderweitig für die Angebotsplanung eingesetzt werden sollten.</p> <p>Wer für den Unterhalt von Haltestellen bzw. Steigen zuständig ist, ist sehr unterschiedlich. So muss auch innerhalb eines Steiges zwischen baulicher Zuständigkeit, Zuständigkeit für die Ausstattung, Zuständigkeit für Pflege etc., Zuständigkeit für die Information, Zuständigkeit für die Wartung oder die Reinigung unterschieden werden. In der Regel bei jeder Haltestelle mehrere Akteure verantwortlich.</p> <p>Bitte auf Seite 303 unten einfügen, dass in den kommunalen NVPs Vorgaben für Haltestellen erfolgen können, nicht müssen.</p>	<p><b>Anm.: Die VRR-Haltestellenrichtlinie leistet einen Beitrag für eine integrierten Verkehrsgestaltung im ÖPNV im Verbundgebiet und wird in konstruktiver Zusammenarbeit zwischen dem VRR und den Verkehrsunternehmen erarbeitet. Dieses Ziel und dieses Vorgehen garantieren, dass nur solche Vorgaben in die VRR-Haltestellenrichtlinie einfließen, die einen hohen Kundennutzen haben. Bei den Vorgaben zu ihrer Umsetzung werden die finanziellen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Aufgabenträger im VRR selbstverständlich berücksichtigt. Als Beleg sind u. a. die im NVP enthaltenen verschiedenen „muss-“, „sollte-“ und „sollte situationsabhängig-“ Ausstattungsmerkmale für Haltestellen.</b></p> <p><b>Der Satz „Die genaue Zuordnung einer Haltestelle zu einer der o. g. Kategorien obliegt den ÖPNV-Aufgabenträgern, die entsprechende Vorgaben in ihren Nahverkehrsplänen festlegen“ wird ersetzt durch den Satz „Die genaue Zuordnung einer Haltestelle zu einer der o. g. Kategorien obliegt den ÖPNV-Aufgabenträgern, die entsprechende Vorgaben in ihren Nahverkehrsplänen festlegen können“</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.2.6	<p>Handreichung Qualitätsmanagementsystem ÖSPV</p> <p>Die Antworten der kommunalen Aufgabenträger zu den Qualitätsvereinbarungen und -festlegungen in der Tabelle auf Seite 309 erscheinen unterschiedlich aufgenommen worden/beantwortet worden zu sein. Müsste es nicht so sein, dass nur ein Feld ausgewählt ist – es sei denn man befindet sich in der Überarbeitung bestehender Systeme?</p> <p>Die Qualitätssysteme im Nahverkehr basieren in vielen Punkten auf dem Vergleich der erwarteten und der erbrachten Qualität. Eine verbundweit einheitliche erbrachte Qualität führt also nicht zu verbundweit einheitlichen Zufriedenheitswerten, die wiederum ja für die Kundengewinnung bzw. -bindung wichtig sind und ist damit abzulehnen. Besser wäre es, als Ziel ein einheitliches Qualitätssystem zu fordern und nicht gleiche Qualitäten.</p> <p>Die Qualitätserhebungen sind sicherlich ein Baustein, um eine bedarfsgerechte Gestaltung des ÖPNV zu bekommen, hier spielen aber noch viele weitere Kriterien eine Rolle. Bei den Qualitätsstandards und Qualitäten im</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Die Tabelle wird für den finalen VRR-Nahverkehrsplan überarbeitet.</b></p> <p><b>Ablehnung seitens VRR!</b></p> <p><b>Der Text des VRR-Nahverkehrsplans beschreibt das Ziel eines einheitlichen Qualitätsmanagementsystems.</b></p> <p><b>Hinsichtlich eines gemeinsamen Qualitätsberichtes sagt der Text des VRR-Nahverkehrsplan lediglich aus, dass über einen solchen Bericht nachgedacht</b></p>

			<p>ÖSPV liegt die Verantwortung auf der kommunalen Ebene und wird in den Kommunalen Nahverkehrsplänen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abgestimmt. So können lokale Besonderheiten und Anforderungen berücksichtigt werden. Eine verbundweite Standardisierung ist aufgrund dieser unterschiedlichen lokalen Anforderungen daher nicht sinnvoll.</p> <p>Der VRR schlägt einen gemeinsamen Qualitätsbericht vor. Hier stellt sich uns die Frage nach Aufwand und Nutzen. Wer arbeitet mit den Detailwerten aus dem ganzen Verbundraum? Ein Bericht ohne eine Verbesserung der Analysemöglichkeit ist nicht zielführend. Ihn zu erstellen bedeutet einen hohen Verwaltungsaufwand, der dem Ziel schlanker Strukturen widerspricht. Wichtiger sind ein regelmäßiger Austausch auf Arbeitsebene um über Best-Practice voneinander lernen zu können, so wie es beispielsweise in der KMR praktiziert wird.</p> <p>Bitte auf Seite 310 unten ergänzen, dass sich das Qualitätssystem an der ISO 13816 orientiert.</p>	<p><b>werden kann. An diesem Prüfauftrag wird festgehalten.</b></p> <p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Ein Hinweis auf die DIN 13816 wird ergänzt.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.3	<p>Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR</p> <p>Generell: Die interkommunalen Angebotslücken wurden im Rahmen des Mobilitätsimpulses bearbeitet. Ein entsprechender Verweis wäre sinnvoll.</p> <p>Seite 312: Bitte BOGESTRA grundsätzlich mit Großbuchstaben schreiben.</p> <p>Seite 313: Eine Analyse anhand des Potentials wäre weiterhin wünschenswert, um die Angebotslücken besser bewerten 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. Ein Verkehrsmodell wäre sinnvoll.</p> <p>Seite 315: wir bitten um Klarstellung ob hier die inhaltliche oder zeitliche Harmonisierung der kommunalen NVPs gemeint ist.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Der VRR verfolgt – in Ergänzung zum MobilitätsimpulsRUHR 2023 – bei der Harmonisierung der Nahverkehrsplanung bzw. konkret bei den interkommunalen Angebotslücken einen langfristigen Ansatz, bei dem die ÖPNV-Aufgabenträger selbst Hinweise zu interkommunalen Angebotslücken abgeben. Wünschenswert aus Sicht des VRR ist, dass diese Angebotslücken von den ÖPNV-Aufgabenträgern aufgrund ihrer Bedeutung für die Fahrgastnachfrage (basierend auf einer vorherigen Potenzialanalyse, einem Verkehrsmodell o. ä.) erfolgte.</b></p> <p><b>Der VRR weiß und begrüßt, dass die ÖPNV-Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen eine mit ihren jeweiligen Nachbarn harmonisierte Nahverkehrsplanung nach Abstimmungsgesprächen</b></p>

			<p>Seite 316/317 – letzter Absatz: Planungen, die regional relevant sind werden auch heute schon zwischen den zuständigen Akteuren abgestimmt. Der Aufbau paralleler Planungsstrukturen ist nicht notwendig. Nur weil eine Linie stadtübergreifend fährt hat sie noch keine regionale Bedeutung (z.B. Linien 374, 395 etc.). Auch ist es nicht sinnvoll, einzelne kleine Fahrplananpassungen übergreifend zu diskutieren. Dies widerspricht dem Ziel schlanker Strukturen für die Verwaltung. Alle Fahrpläne werden entspr. des Beteiligungsverfahrens nach PBefG selbstverständlich bereits heute schon abgestimmt.</p> <p>Bis vor wenigen Jahren gab es im VRR regelmäßige Regionalkonferenzen, bei denen über Änderungen und Planungen im SPNV berichtet wurde, ein Forum für Fragen und Austausch geboten wurde und auch seitens des VRR Fragen gestellt werden konnten. Weitere Formate wie der AK KVIV-Nahverkehrsmanagement bieten ebenfalls eine Austauschplattform zu regionalen Themen. Verabredungen zu konkreten Themen können auch direkt vereinbart werden.</p> <p>Große Änderungen im Liniennetz werden in der Regel im Rahmen der Nahverkehrspläne getroffen – alleine schon, weil diese für die Konkretisierung des öffentlichen Verkehrsinteresses im Genehmigungsverfahren grundlegend sind. Auch hier sind bei allen Planungen heute schon Beteiligungsformate zwingend, an denen der VRR als Träger öffentlicher Belange explizit teilnehmen kann. Die Formulierung des kurz- und mittelfristigen Ziels ist daher nicht nachvollziehbar.</p> <p>Bitte den Eigennamen BOGESTRA generell „groß“ schreiben (S. 318).</p>	<p><b>verfolgen, größere Änderungen im Leistungsangebot mit den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern abstimmen und die Nahverkehrspläne einfliegen lassen und interkommunale Angebotslücken somit nur ein punktuelles Problem sind.</b></p> <p><b>Mit der Behandlung dieses Themas kann der VRR seine Rolle als Fördermittelgeber (§12 ÖPNVG NRW) schärfen und die ÖPNV-Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen finanziell unterstützen, interkommunale Angebotslücken zu schließen, sofern die bisherige Nicht-Umsetzung an den Kosten für einen infrastrukturausbau scheitert (ÖPNV-Investitionsförderung).</b></p> <p><b>Bogestra wird in BOGESTRA abgeändert.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.3	<p>Seite 319: Der Prozess der Aufstellung des Nahverkehrsplans (ob zeitlich oder inhaltlich synchronisiert oder nicht) sollte von der inhaltlichen Ebene getrennt werden.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Der Prozess der Aufstellung (Fortschreibung) des Nahverkehrspläne wird an keiner Stelle im NVP mit der zeitlichen Harmonisierung der Nahverkehrsplanung oder der – nicht weiterverfolgten – zeitlichen Synchronisierung der Nahverkehrspläne in Verbindung gebracht.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.3	<p>Der letzte Satz des Exkurs 8 widerspricht dem 11-Punkte-Plan, der explizit eine zeitliche Harmonisierung vorsieht. Daher können wir dies nicht mittragen.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Der 11-Punkte-Plan entfaltet keine bindende Wirkung für den VRR.</b></p>

35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.4.1	<p>Harmonisierung des Spät-, Nacht- und Wochenendverkehrs im ÖPNV</p> <p>Seite 322: Das Angebot der in unserem Bedienungsbereich liegenden Netze wurde in den vergangenen Jahren genauso auf ihren Bedarf und auf eine Attraktivierung aus Fahrgastsicht untersucht. Mit der Fahrplanumstellung im Rahmen des „Netz 2020“ hat die BOGESTRA erst kürzlich Ergebnisse aus tiefgreifenden Analysen ganz konkret umgesetzt und eine fahrgastorientierte, umfangreiche Angebotserweiterung geschaffen. Potentialanalysen, die Analyse der Ein- und Aussteiger und die Beobachtung der städtischen Entwicklungen finden darüber hinaus weiterhin regelmäßig statt – insbesondere (aber nicht nur) im Rahmen der Fortschreibung der kommunalen Nahverkehrspläne. Selbstverständlich ist die Analyse der kommunalen Netze eine wichtige und laufende Aufgabe der strategischen Angebotsplanung bei den Verkehrsunternehmen. Auch die Nachtnetze spielen dabei eine Rolle. Selbstverständlich werden Unternehmensstandorte und lokale zeitliche Besonderheiten in die Planung einbezogen. Wünsche und Idealvorstellungen müssen aber auch immer finanziell betrachtet werden und eine realistische Planung im Gesamtnetz und -bedarf gemacht werden. Es muss weiter möglich sein, lokale Bedürfnisse auch unter Abweichung von standardisierten Vorgaben erfüllen zu können. Verbundweit einheitlichen Vorgaben von SVZ und HVZ sind hier nicht zielführend und daher abzulehnen.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Bogestra begrüßt fahrgastorientierte, umfangreiche Angebotserweiterungen im ÖPNV</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.4.2	<p>Optimierung des Störungsmanagements im ÖPNV</p> <p>Auch während der Pandemie gab es einen Austausch zwischen den Verkehrsunternehmen. Die Zuständigkeit für das Verkehrsangebot während einer Pandemie lag häufig bei den Ordnungsbehörden. Wir begrüßen einen Austausch um von guten Lösungen gegenseitig lernen zu können.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.5.1	<p>Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen für den ÖPNV</p> <p>Die Ausweitung von Tempo 30 wird nicht nur für die Innenstädte und punktuelle besondere Orte diskutiert, sondern flächendeckend. Zudem gibt es im Rahmen der Lärmaktionsplanung viele Wünsche nach Ausweitung der Tempo 30 Anordnungen.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.5.1.1	<p>Vorrangschaltungen für den ÖPNV</p> <p>Ein stabiler und pünktlicher Betrieb ist ein Ziel, welches durch die LSA-Beeinflussung erreicht werden soll. Bezieht man die Beeinflussung aber rein hierauf, so wird ein weiteres wichtiges Qualitätsziel, nämlich die</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p>

			Minimierung der Reisezeit, außer Acht gelassen. Auch diese ist für die Verkehrsmittelwahl wichtig. Hierfür ist dann eben mehr notwendig als „nur“ die verspäteten Fahrten zu vermeiden, sondern auch generell die Fahrzeiten zu reduzieren. Straßen NRW als einer der relevanten Baulastträger fehlt hier. Hier könnte der VRR beim Land auf Konzepte hinwirken.	<b>Bitte an den VRR, auf StraßenNRW einzuwirken, bauliche Maßnahmen zur Verringerung der Reisezeit im ÖPNV umzusetzen.</b>
35	BOGESTRA	<b>Kapitel 6.1.5.1.4</b>	<p>Freigabe der Standspuren auf den Autobahnen für Busse</p> <p>Exkurs 10 Flächengerechtigkeit für alle Verkehrsmittel (Chancen und Probleme für den ÖPNV)</p> <p>Bei der Mitnutzung von Radspuren durch den ÖPNV braucht (mit der richtigen Beschilderung) kein Platz für die Überholvorgänge eingeplant werden, da dieses über die IV-Spur erfolgen kann. Bitte die Studie des Bundesumweltamtes zur Tempo 30 als Literaturhinweis aufnehmen, anhand der selber gerechnet werden kann. Laut dieser Untersuchung werden in der Praxis bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h inkl. des An- und Abfahrens von Bushaltestellen im Durchschnitt ca. vier Sekunden pro 100 m mehr Fahrzeit benötigt (S. 10 der Studie „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ des Umweltbundesamtes von 2016).</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Hinweis auf einschlägige Studien des Umweltbundesamts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h</b></li> <li>▪ <b>Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen</b></li> <li>▪ <b>Lärm und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen</b></li> </ul>
35	BOGESTRA	<b>Kapitel 6.1.5.2</b>	<p>Dynamische Fahrgastinformation in Echtzeit</p> <p>Hier ist erforderlich, wie bei der BOGESTRA, die erforderliche Fußwegezeit zu berücksichtigen, sonst werden Linienabfahrten gezeigt, die nach Erreichen der Haltestelle bereits abgefahren sind. Auch eine Wegweisung zu den angezeigten Haltestellen (falls nicht in Sichtweite) ist erforderlich.</p> <p>Inwieweit über eine fortschreitende Digitalisierung gedruckte Informationen an Haltestellen weiter notwendig sind, muss immer wieder neu bewertet werden.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Der Aspekt der Wegweisung wird aufgenommen. „Beschriebenen DFI-Sammelanlagen sind mit entsprechender Wegweisung auch dazu geeignet im weiteren Umfeld der Haltestelle z. B. in Einkaufszentren, der Fußgängerzone oder öffentlichen Einrichtungen aufgestellt zu werden.“</b></p> <p><b>Der VRR ist der Meinung, dass für alle Dynamischen Fahrgastinformationen VRR weit eine einheitliche Systematik zur Anwendung kommen soll. Hierbei wird aktuell zwischen der Anzeige der Wartezeit inkl. Fußweg und der tatsächlichen Dauer bis zur Abfahrt(-zeit) unterschieden. Der VRR ist auf dem Standpunkt, dass bei der Wartezeit inkl. Fußweg die individuelle Wegenutzung (z.B. Treppe oder Aufzug) nicht umfassend berücksichtigt werden kann. Der VRR empfiehlt daher, die Abfahrten nach Prognose-Daten mit der richtigen Zeit anzugeben, in Fällen weiter Fußwege können die Fahrten, die sicher nicht</b></p>

				mehr erreicht werden, ausgeblendet werden. So kann der Fahrgast selbst einschätzen, ob die Fahrt (die in den persönlichen Auskunftsmedien auch angezeigt wird) noch erreicht werden kann. Die Anforderung der Wegweisung und der Angabe von Entfernungen wird aufgenommen.
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.5.3	<p>Baulich geeignete Umsteigepunkte</p> <p>Alle Haltestellen in unserem Betriebsgebiet sind sicher.</p> <p>Die in diesem Kapitel beschriebenen Kriterien zur Förderung von Umsteigeanlagen sind sehr unkonkret. Da der VRR hier einen Fördervorbehalt sieht müssen die Kriterien für die Bewertung konkreter formuliert werden.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Sofern die Investitionsförderung von baulich geeigneten Umsteigepunkten von Bewertungskriterien abhängt, müssen die konkret genannt werden.</b></p> <p><b>(Der Nahverkehrsplan ist ein strategisches Instrument und legt nicht die Förderfähigkeit von Ausstattungsmerkmanen fest.)</b></p> <p><b>Die Formulierungen werden geändert:</b></p> <p><b>Auch kommt es vor, dass ein Umstieg an einer Haltestelle aufgrund der zu kurzen Bussteigkante nicht sicher oder nur umständlich sicher abgewickelt werden kann.</b></p> <p><b>Das Langfristige Ziel wurde wie folgt geändert.</b></p> <p><b>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:</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.7.1	<p>Mobilstationen</p> <p>Die Erfassung der Ausstattungsstandards von Haltestellen die potenzielle Mobilstationen werden könnten war damals teils fehlerbehaftet (z.B.:</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Die Ausstattungsstandards von Haltestellen die potenzielle Mobilstationen werden können, müssen</b></p>

			<p>Barrierefreiheit wurde nicht berücksichtigt) und muss vor weiteren Betrachtungen aktualisiert werden.</p> <p>Eine Wiedererkennbarkeit kann auch erreicht werden, wenn die Gestaltung nicht gleich ist. Es muss möglich sein, vom allgemeinen Design der Mobilstationen abzuweichen und örtliche Designs umzusetzen.</p> <p>Für eine durchgehende Wegekette ist ein einfaches System wichtig. Aktuell fehlen fast alle Angebote in der VRR App.</p> <p>Das Kriterium DFI sollte von muss auf kann geändert werden – angesichts der Verbreitung von Smartphones ist der Zusatznutzen mittlerweile gering. DFI sind insbesondere bzgl. der Wartung und Pflege kostenintensiv.</p>	<p><b>überarbeitet werden (Barrierefreiheit, DFI, Wiedererkennbarkeit/Design etc.).</b></p> <p><b>Zustimmung.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.7.2	<p>Bike and Ride (B+R)</p> <p>Auch hier weisen wir darauf hin, dass individuelle Designs wichtig sind. Es muss möglich sein, vom allgemeinen Design abzuweichen und örtliche Designs umzusetzen.</p> <p>Gut wäre auch eine Prüfung der Angebotsausweitung von metropolrad hinsichtlich weiterer Produkte bspw. E-Bikes, die höheren Komfort und somit weiteres Potenzial für intermodale Verkehrsmittelnutzung in Kombination mit ÖPNV bieten wie sie beispielsweise an anderen Stellen im VRR Verbund (bspw. Düsseldorf) bereits vorhanden sind.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Anm.: Wie das Beispiel DeinRadschloss in Bochum zeigt, werden lokale Gegebenheiten (Farbgebung) stets berücksichtigt.</b></p> <p><b>Angebotsausweitung von Sharing-Angeboten im VRR durch metropolradruhr hinsichtlich weiterer Produkte (E-Bikes) ist in der Planung</b></p> <p><b>Federführung liegt hierbei beim RVR.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.7.3	<p>Park and Ride (P+R)</p> <p>Die Entscheidung über die Netzgestaltung (S. 350) sollte P+R-Parkplätze berücksichtigen, diese aber in den Gesamtzusammenhang der Netzgestaltung einfügen. Hierfür sollte eine Netzuntersuchung auf kommunaler Ebene die Verkehrseffekte betrachten. Generelle Forderungen oder sogar Vorgaben – wie hier im langfristigen Ziel beschrieben – sind dabei aufgrund der Netzzusammenhänge nicht zielführend.</p> <p>Die Aufnahme von P+R-Anlage in die Haltestellenrichtlinie sollte, wenn nur beschreibend erfolgen.</p> <p>Um eine finanzielle Gleichbelastung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sollte Maßnahmenschritt 5a stärker priorisiert werden – im Idealfall eingebettet in ein gesamtes Parkraumbewirtschaftungskonzept in den Städten um Verdrängungseffekte zu vermeiden. Dieser Punkt könnte unabhängig und früher betrachtet werden.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Das im NVP enthaltene langfristige Ziel zum Ausbau des P+R-Angebots im VRR dient als Orientierung. Die Straßenbaulasträger bestimmen vor Ort den Umfang des Ausbaus des P+R-Angebots.</b></p> <p><b>Der VRR befürwortet klar die Bewirtschaftung von P+R-Anlagen bis zur Kostendeckung (Maßnahmenschritt 5a), bei der die ÖPNV-Kunden das P+R-Angebot kostenfrei nutzen dürfen.</b></p> <p><b>Der VRR befürwortet klar eine Kombination von P+R mit Carsharing, womit der Zugang zum ÖPNV vereinfacht und die intermodale Wegekette gestärkt wird.</b></p>

			Maßnahmenschritt 5b: Es ist sinnvoll ÖPNV-Ticket Inhaber*innen den Zugang günstiger anzubieten; aber auch hier könnte das Ziel, den MIV zu reduzieren durch attraktive Gestaltung von P+R entgegengewirkt werden. Eine Kombination von P+R mit Carsharing wäre jedoch ggf. eine interessante Möglichkeit den Zugang zum ÖPNV zu vereinfachen und die Wegeketten zu optimieren.	
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.7.4	6.1.7.4 Carsharing  Bezüglich der Carsharing-Angebote wäre eine Übersicht der Angebote nach Städten/kreisfreien Städten wünschenswert.	<b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b>  <b>Aufnahme einer Übersicht der verbundweiten Carsharing-Angebote differenziert nach Gebietskörperschaften in den NVP?</b>  <b>Eine Tabelle der größten Anbieter und den dazugehörigen Städten, in denen diese vertreten sind, wurde ergänzt.</b>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.7.6	Mikromobilität  Die E-Tretroller Mitnahme bei BOGESTRA und vielen anderen VU derzeit verboten. Ein koordiniertes Vorgehen ist wünschenswert.  Das wilde Parken 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.	<b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b>  <b>Hinweis, dass ein verbundweit einheitliches Vorgehen bei der Mitnahme von E-Tretrollern wünschenswert ist. Ebenso wünschenswert ist die Integration der Mikromobilität in die Informationssysteme des VRR. Ausweisung entsprechender Flächen für E-Tretrolle, um wilden Parken an Haltestellen zu vermeiden.</b>  <b>Eventuell den Text im NVP etwas mehr auf lokale Besonderheiten hin abmildern?</b>  <b>Zustimmung seitens des ZNM.</b>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.8.1	Verbundweit einheitliche Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen  Die Ausstattung und Ausgestaltung von Linienbussen kann zwar in Grundzügen (z.B. bzgl. des Außendesigns) festgelegt werden, muss aber ausreichend Spielräume für ein Ausschreibungsverfahren bei der Fahrzeugbeschaffung bzw. Fremdunternehmerbetreuung lassen (etwa bei der Anordnung der Sondernutzungsfläche, Klimaanlage, Anordnung von Ausstattungen oder Farbe der Anzeiger). Auch hier gilt: Für eine Wiedererkennbarkeit muss keine Einheitlichkeit vorliegen. Zu enge Vorgaben bei der Gestaltung von Fahrzeugen erhöhen die Kosten und die Komplexität der	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Der Text wurde dahingehend präzisiert, dass die dargestellten Ausstattungsmerkmale mögliche Handlungsfelder darstellen. Den Ergebnissen des Abstimmungsprozesses zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen unter Koordination des VRR soll nicht vorgegriffen werden.</b>

			Beschaffungsverfahren und sind aus Fahrgastsicht überflüssig. Die Ausführungen von Elementen und die Gestaltung des Bodens ist für Kunden nicht verwirrend und verhindert sogar bedeutende Innovationen und mögliche Optimierungen durch Ausprobieren. Zudem arbeiten viele Verkehrsunternehmen auch in diesem Kontext bereits in regionalen Arbeitskreisen wie dem KMR eng zusammen, in denen sich regelmäßig ausgetauscht und abgestimmt wird.	
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.8.2	<p>Ausstattung und Konfiguration als einheitliche Qualitätsstandards bei Straßenbahnfahrzeugen</p> <p>Bei Straßenbahnlinien sind verschiedene Längen üblich. Nach BO-Strab §55 sind Zuglängen auf 75m begrenzt, wird als Standardlänge 45m festgelegt, 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.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Klare Ablehnung von einheitlichen Qualitätsstandards bei Straßenbahnfahrzeugen (Beispiel Straßenbahnlänge).</b></p> <p><b>Text wurde angepasst und ein abmildernder Satz eingefügt.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.8.3	<p>Gemeinsames Vorgehen bei alternativen Antrieben bei Bussen</p> <p>Gerade in Zeiten knapper Finanzmittel ist es notwendig, dass sich der VRR dann auch als verlässlicher Partner im Rahmen notwendiger Förderungen (E-Busse, LIS, ...) versteht, um hier langfristige Ziele erreichen zu können. Grundsätzlich weisen wir jedoch erneut daraufhin, dass ausreichend Spielraum bei Ausschreibungsverfahren gewährleistet werden muss, um möglichen Innovationen durch zu komplexe (Abstimmungs-)Verfahren und stark vereinheitlichte Vorgaben nicht im Wege zu stehen.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Allgemeiner Hinweis, dass ausreichend Spielraum für die Verkehrsunternehmen bei Busausschreibungen gewährleistet sein muss, um möglichen Innovationen durch zu komplexe (Abstimmungs-)Verfahren und stark vereinheitlichte Vorgaben nicht im Wege zu stehen.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.1.8.4	<p>Gemeinschaftliche Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge im ÖSPV</p> <p>Zusätzliche Nutzen von einer gemeinsamen Beschaffung und Instandhaltung von Fahrzeugen im ÖSPV sollten durch die Verkehrsunternehmen bewertet werden. Neben der Vorhaltung und dem Einsatz von Großgeräten spielen auch betriebliche Abläufe, Anfahrtswege und viele kleinere Aufgaben, die über Nacht an Fahrzeugen zu bewältigen sind, eine Rolle. Dies ist kein Regelungsfall für einen verbundweiten Nahverkehrsplan.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>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.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 6.3	Weiterentwicklung von Tarif und Vertrieb im VRR (Vereinfachung des Tarifs und der Ticketprodukte)	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Im NVP klar(er) herausstellen, welche Rolle der VRR (langfristige Ziele, Maßnahmenschritte etc.) bei der</b></p>

			Hier fehlt der BOGESTRA, welche Rolle der VRR hier einnimmt. Wir bitten um Erläuterung.	<p><b>Weiterentwicklung von Tarif und Vertrieb im VRR spielt.</b></p> <p><b>M1: Nehmen wir bei der Überarbeitung des Kapitels auf und versuchen den Punkt zu schärfen.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 7.2	<p>Vision und langfristige Strategie (Digitalisierung von Vertrieb und Fahrgastinformation)</p> <p>Im Nahverkehrsplan werden hier hochgesteckte Ziele im Hinblick auf den Digitalisierungsfortschritt formuliert - rechtliche/bürokratische Anliegen bzgl. der Abrechnung mit unterschiedlichen Dienstleistern sind zu beachten. Wichtig ist hier vor allem, transparente und integrierte Informationen schnellstmöglich zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Infrastrukturdatenbanken sind sicherlich hilfreich und bei vielen Unternehmen und Städten vorhanden. Hier sollte eher auf gleiche Strukturen und damit Datenaustausche geachtet werden als darauf hier Neues aufzubauen. Zudem sollten die vorhandenen Daten in die Auskunftssysteme importiert werden können damit das Routing hier auch barrierefreier wird.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, dass eher bereits bestehende Infrastrukturdatenbanken (bei den Verkehrsunternehmen und dem VRR) genutzt werden sollten statt neue Infrastrukturdatenbanken (beim MUNV, Land NRW) aufzubauen.</b></p> <p><b>Hinweis zur Kenntnis genommen und im NVP aufgenommen, dass Datenbank des Landes eine Möglichkeit darstellt.</b></p> <p><b>Bereits vorhandene Daten sollten in die bestehenden Auskunftssysteme importiert werden können.</b></p> <p><b>Zur Kenntnis genommen und in Kap. 7.3.4 adressiert (MiP)</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 7.3.1.1	<p>Smartphone Apps für Fahrgastinformation und Vertrieb</p> <p>Grundsätzlich wird in Kapitel 7 (v.a. 7.3.3) über viele verschiedene Informationsplattformen und Apps gesprochen was m.E. unübersichtlich dargestellt ist. Für Kund*innen, die intermodale reisen ist v.a. einfache und übersichtliche Handhabung von möglichst wenig verschiedenen Apps anzustreben.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, statt vieler möglichst nur eine einzige App für Fahrgastinformation und Vertrieb anzubieten.</b></p> <p><b>Hinweis ist sicherlich berechtigt, allerdings muss dem Umstand, dass verschiedene Zielgruppen unterschiedliche Anforderungen haben, Rechnung getragen werden. Daher Plädoyer für zielgruppenspezifische Apps, statt einer „Patentlösung“.</b></p>
35	BOGESTRA	Kapitel 8.1.1	<p>Barrierefreiheit in den Fahrzeugen des ÖPNV</p> <p>Bitte Straßen NRW als Baulastträger ergänzen und dessen Rolle einordnen. Im Sinne seiner koordinierenden Funktion könnte der VRR hier mitwirken.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p>

				<b>StraßenNRW ist wichtiger Akteur beim barrierefreien Haltestellenausbau und wird in der Auflistung ergänzt.</b>
35	BOGESTRA	<b>Kapitel 8.1.2</b>	Bauliche Barrierefreiheit im ÖPNV (barrierefreier Haltestellenausbau)  Bitte die Tabelle auf Seite 402 ff. so ergänzen, dass deutlich wird, dass hier der niveaugleiche Einstieg zwischen Haltestellenplattform und Fahrzeug gemeint ist.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Die Tabelle wird wie folgt ergänzt: Niveaugleicher Einstieg zwischen Haltestelle (Haltestellenplattform) und Fahrzeug (Verkehrsmittel im ÖSPV)</b>
35	BOGESTRA	<b>Kapitel 8.2</b>	ÖPNV-Investitionsförderung zur Stärkung des ÖPNV  Standards sind generell zu befürworten, müssen aber mit den Beteiligten abgestimmt werden, um nicht hinterher zur Bürokratiehürde zu werden.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>  <b>Anm.: Der VRR legt Ausstattungs- und Qualitätsstandards für seine Richtlinien o. ä. stets in enger Zusammenarbeit und vorheriger Abstimmung mit den betroffenen Akteuren fest.</b>
35	BOGESTRA	<b>Kapitel 8.3</b>	8.3 Unterstützung von Städten und Kreisen sowie Verkehrsunternehmen bei der Erbringung des ÖPNV-Leistungsangebots durch den VRR  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.  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.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>  <b>Hinweis, dass auch seitens VDV ähnliche Unterstützungsleistungen angeboten werden. Details zum Angebot und der Vorgehensweise des VRR nötig.</b>  <b>Details zum Angebot und der Vorgehensweise des VRR hinsichtlich Pool für das Sicherheitspersonal gewünscht.</b>

35	BOGESTRA	allgemein	<p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung – gerne auch im Rahmen der von Ihnen im formellen Anschreiben zur Beteiligung angekündigten Erörterungsterminen.</p> <p>Wir bitten darum, beim weiteren Aufstellungsverfahren beteiligt zu werden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>(allgemeiner Abschlusstext)</b></p>
36	VESTISCHE	allgemein	Wir bedanken uns für die zugesandten Unterlagen und nehmen zu den einzelnen Kapiteln des Entwurfs sowie der Anlage (Karten) wie folgt Stellung:	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
36	VESTISCHE	Kapitel 1.2.4.1.1	<p>Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung im VRR – Seite 50</p> <p>Die Tabelle auf Seite 50 – „Aktuelle Einwohnerzahlen im VRR...“ ist schwer zu lesen. Sie sollte für eine waagerechte Darstellung neu formatiert werden.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Sämtliche Tabellen, Grafiken, Karten etc. werden für den finalen NVP überarbeitet.</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 1.4.1	<p>Aktuelle Mobilitätstrends im VRR – Seite 117</p> <p>Unter Punkt (5) Veränderte Mobilitätsbiografien 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><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>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.“</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 2.1.2	<p>Mobilitätsrelevante Rahmenbedingungen und Herausforderungen – Seite 137</p> <p>Bei der Entwicklung der Schieneninfrastruktur wird der Bau neuer Gleisanlagen und neuer Strecken nicht angesprochen. Ist dieses Thema für den VRR ausgeschlossen?</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Das Kapitel 4.1.2 widmet sich dem Thema Streckenaktivierungen im VRR (siehe dort)</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 2.4.2	<p>Zukünftig verschärfter Fachkräftemangel im ÖPNV – Seite 155ff.</p> <p>Auch bei uns besteht der im Text dargestellte Fachkräftemangel. Wir wirken dem entgegen mit der Gründung einer eigenen Fahrschule im Busbetrieb und attraktiven Rahmenbedingungen zum Erwerb der entsprechenden</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Dem Fachkräftemangel wird seitens Vestischer mit eigenen Maßnahmen bereits begegnet.</b></p>

			Fahrerlaubnis. Wie hoch dieser Fahrerbedarf letztendlich tatsächlich ist, steht maßgeblich im Zusammenhang mit den Ausweitungen und den Anforderungen der angestrebten Verkehrswende.	
36	VESTISCHE	Kapitel 2.4.3.2	<p>Infrastrukturelle Engpässe im ÖSPV – Seite 158</p> <p>Hinsichtlich der Zuständigkeit für die Beseitigung dieser Engpässe ist ergänzend der „Landesbetrieb Straßen NRW“ zu nennen, welcher zahlreiche Straßen im VRR-Gebiet innerorts wie außerorts unterhält.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Als weiterer Straßenbaulastträger wird der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (StraßenNRW) ergänzt.</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 3.1.2.5	<p>Umgesetzte Maßnahmen im Fahrplanjahr 2020/2021 – Seite 165</p> <p>Bitte den Namen „Haltern“ durch „Haltern am See“ ersetzen – so die korrekte Eigenbezeichnung dieser Kommune. Dies gilt auch für alle weiteren Nennungen - wie auf den Seite 166, 170, 235, 237, 238, 246 und 290.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Der Bahnhofname „Haltern“ wird in „Haltern am See“ ersetzt.</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 3.1.2.7.1	<p>Stationen entlang der Hertener Bahn – Seite 174</p> <p>Hier sollte die noch fehlende direkte Verknüpfung mit dem ÖSPV in Höhe der alten Straßenbrücke (Bauwerk wird neu errichtet) erwähnt werden – mit dem Zielhorizont 2027.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Ergänzung im NVP: Direkte Verknüpfung der Hertener Bahn mit dem ÖSPV in Höhe der alten Straßenbrücke?</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 3.2.2.2	<p>Reaktivierung Hertener Bahn – Seite 179</p> <p>Die neue Station Hertener-Westholt soll ab 2025 direkt an den ÖSPV angebunden werden.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Ergänzung im NVP: Anbindung der Station Hertener-Westholt an den ÖSPV ab 2025?</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 4.1.2.9	<p>Westliche Emschertalbahn (GE-Zoo - OB-Osterfeld-Süd) – Seite 222</p> <p>Die frühere Station Bottrop Süd befindet sich im Bedienungsgebiet der Vestischen und wird derzeit über die Umleitungsrouten einer innerstädtischen Buslinie berührt. Sie liegt allerdings abseits der Siedlungsgebiete in einem Gewerbegebiet.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Änderung im NVP nötig?</b></p> <p><b>Die detaillierte Ausarbeitung von Haltestellenstandorten und Linienverläufen wird im Rahmen der MBS abgestimmt und untersucht.</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 4.1.2.9	<p>Abbildung – Linienverlauf des RheinRuhrExpress in NRW – Seite 223</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Änderung im NVP nötig?</b></p>

			Der Linienverlauf RRX7 nach Münster ist falsch eingezeichnet, weil diese Linie über die Haard-Achse Essen - Gelsenkirchen - Recklinghausen - Münster führen soll – siehe www.rheinuhrexpress.de bzw. Kapitel 4.1.53.11.	<b>Es sind nicht alle RRX-Leistungen dargestellt. Karte wird ausgetauscht.</b>
36	VESTISCHE	Kapitel 4.3.4	Umstellung auf alternative Antriebe – Seite 265  Die Tabelle auf Seite 265 – „Liniennetzplan nach (geplanten) Antriebstechniken“ - ist schwer zu lesen. Sie sollte für eine waagerechte Darstellung neu formatiert werden.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Alle Tabellen, Grafiken, Thematischen und sonstige Karten werden für den finalen NVP überarbeitet</b>
36	VESTISCHE	Kapitel 4.7	Fahrgastinformation – Seite 270ff.  Dazu gibt es keine Einwände, da wir für unsere ÖSPV-Daten einen gültigen Datenüberlassungsvertrag mit dem VRR vorliegen haben. Die Informationen zu Baustellen werden entweder auch über die Systeme an den VRR geliefert oder über das Verbundsystem EMS. In Zukunft soll die Lieferung möglicherweise auch noch über das neue ATCS (Umleitungstool) und evtl. weitere Tools erfolgen. Die Verteilung unserer Daten an alle anderen Verkehrsunternehmen und Verbünde bzw. Fahrplanzentrum DB wird durch den VRR (Fachgruppe Information/Innovation) über die Datendrehscheibe organisiert.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
36	VESTISCHE	Kapitel 5.1.2	Historie – Seite 280  Hier fehlt ein Hinweis bzw. eine Begründung, warum gerade der VRR als größter Verbund in NRW nur einen so geringen Anteil von 1,5% erhalten hat.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>  <b>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.</b>
36	VESTISCHE	Kapitel 5.2.1	In Betrieb befindliche Linien – Seite 285f.  • Bei Linie X13 sollte statt Waltrop besser „Waltrop Rathaus“ stehen, um zu verdeutlichen, dass diese Linie keinen Umweg über das Stadtzentrum macht. Der Endpunkt heißt korrekt „Otto-Hahn-Str.“  • Bei Linie X42 ist für Bottrop-Kirchhellen das Zeichen „<“ durch „-“ zu ersetzen.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Redaktioneller Fehler</b>  <b>Ablehnung seitens VRR!</b>  <b>Die Linie spaltet sich in Kirchhellen in zwei Linienäste auf, dies wird durch das Zeichen „&lt;“ verdeutlicht.</b>

36	VESTISCHE	Kapitel 5.3.1	Kurzfristige Entwicklung XBus-Netz – Seite 288 Beim Streckenverlauf für Linie X10 ist zur besseren Verortung der Route bitte vor „Waltrop“ noch „Datteln-Süd“ hinzuzufügen.	Zustimmung seitens VRR! Redaktioneller Fehler
36	VESTISCHE	Kapitel 5.4	Langfristige Entwicklung XBus-Netz – Seite 292 Der letzte Satz im letzten Absatz soll offenbar ein Fazit darstellen, ist in dieser Form (mit einem eingeschobenen Satz) jedoch nicht nachvollziehbar. Wir bitten um eine neue Formulierung.	Zustimmung seitens VRR! Die Passage wurde umformuliert.
36	VESTISCHE	Kapitel 6.1.1	Anschlussicherung im ÖPNV – Seite 294ff. Kurz- und mittelfristige Maßnahmen... – Seite 296 <ul style="list-style-type: none"><li>• Ist die folgende Aussage im Text: „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!</li><li>• Im Übrigen unterstützen wir die Anstrengungen des VRR nach „ausreichenden Vorlaufzeiten“ zu wichtigen Vorgaben aus den SPNV-Planungen für die kommunalen Unternehmen.</li></ul>	Zustimmung seitens VRR! 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.“
36	VESTISCHE	Kapitel 6.1.1	Anschlussicherung im ÖPNV – Seite 294ff. Anschlussicherung in betrieblicher bzw. technischer Hinsicht – Seite 297 <ul style="list-style-type: none"><li>• Der Satz „Dank moderner Kommunikationstechniken für die Fahrgastinformation ist es denkbar, spezielle Features für den ländlichen Raum zu entwickeln, beispielsweise auch im Hinblick auf Bedarfsverkehre“ sollte näher erläutert werden. Welche Features sind gemeint?</li></ul>	Zustimmung seitens VRR! Der Satz wird wie folgt geändert: „Dank moderner Kommunikationstechniken für die Fahrgastinformation ist es denkbar, auch diesen komplexen Anforderungen in den ländlich geprägten Räumen, auch unter Berücksichtigung der besonderen Situation beim Zusammentreffen mit Bedarfsverkehren, gerecht zu werden.“
36	VESTISCHE	Kapitel 6.1.1	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hinweis zu Fußnote 74 – Seite 299: Der Wunsch nach unternehmensübergreifenden Leitstellen und IT-Abteilungen wird von uns sehr kritisch und als nicht umsetzbar angesehen. Er steht im Widerspruch zur Realität der</li></ul>	Zustimmung seitens VRR! Der Absatz zu gemeinsamen Leitstellen sowie die zugehörige Fußnote wird entfernt. Stattdessen wird

			Cyberkriminalität und berührt die gesetzlichen Rahmenbedingungen z.B. zum Datenschutz. Die kommunalen Unternehmen sind aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen schwer miteinander vergleichbar.	<b>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.“</b>
36	VESTISCHE	Kapitel 6.1.2.2	VRR-Haltestellenrichtlinie (Haltestellen im ÖSPV) – Seite 303  Im ersten Absatz sollte die Aufzählung der Baulastträger wie folgt angepasst werden: „kreisfreie Stadt oder Kommune, Kreis und/oder Land“. Die Richtlinie wird über regelmäßige Termine beim VRR aktuell überarbeitet. Ein einheitliches Design wird nach aktuellem Stand mit großer Wahrscheinlichkeit nicht erreichbar sein.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Die Liste der relevanten Akteure wird ergänzt: „...(kreisfreie Städte oder Kommunen, Kreise und/oder Land NRW).“</b>
36	VESTISCHE	Kapitel 6.1.2.6	Handreichung Qualitätsmanagementsystem ÖSPV – Seite 308ff.  Allgemeines – Seite 308f.  • Wir bitten darum, die folgende Aussage aus der VRR-Handreichung (Seite 7) einfügen zu lassen: „Mit den Handreichungen zum Qualitätsmanagementsystem soll der Ansatz „verbundweite Konzeption mit Berücksichtigung lokaler Unterschiede“ gestärkt werden. Motto: statt verbundweiter Qualitätsbenchmarks („Äpfel-mit-Birnen-Vergleich“ durch unterschiedliche Voraussetzungen und Budgets) eher einen lokalen kontinuierlichen Verbesserungsprozess anstoßen und von anderen AT/VU lernen.“  Langfristiges Ziel / Kurz- und mittelfristige Maßnahmen – Seite 309ff.  • Daher wird von uns ein Benchmark auch in Form eines gemeinsamen Qualitätsberichtes als nicht zielführend angesehen, da die Qualität jeweils zwischen den Verkehrsunternehmen (VU) und ihren Aufgabenträgern (AT) zu bestimmen ist. Außer-dem lassen die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die einzelnen VU eine aussagefähige Vergleichbarkeit nicht zu. Wir unterstützen jedoch das Ziel der VRR-Handreichung, eine gemeinsame Qualitätsplattform (Cloud) aufzubauen, über welche ein qualitätsrelevanter Austausch für alle VU und AT möglich ist.  Tabelle – Seite 309	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>  <b>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.“</b>  <b>Ablehnung seitens VRR!</b>  <b>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.</b>  <b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Die Tabelle wird für den finalen VRR-Nahverkehrsplan überarbeitet.</b>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für „Kreis Recklinghausen“ und „Stadt Bottrop“ ist „keine Rückmeldung“ in den Spalten 1+2 durch ein „nein“ und in Spalte 3 (...im lokalen Nahverkehrsplan) durch ein „ja“ zu ersetzen.</li> <li>• Hintergrund: Der Kreis Recklinghausen und die Stadt Bottrop haben im Rahmen des KVIV-Arbeitskreises in 2011 bereits aktiv an der „Rahmenempfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV“ im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mitgearbeitet. Ebenso waren sie am Abstimmungsprozess beteiligt, in welchem die o. g. Rahmenempfehlung zur aktuellen „Handreichung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“ (2022) weiterentwickelt wurde - siehe auch VRR-Handreichung S. 9 Abbildung „mögliche Struktur eines QMS“.</li> <li>• Aktueller Sachstand: Die Befragung, welche bei den ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen im VRR durchgeführt wurde – zum aktuellen Umsetzungsstand eines Qualitätsmanagement-Systems zwischen Stadt/Kreis als Aufgabenträger ÖPNV (AT) mit dem lokalen Verkehrsunternehmen (VU) - fand bereits in 2021 statt. Zudem wurde auf Wunsch des VRR auch eine zwischen der Vestischen Straßenbahnen GmbH und ihren Aufgabenträgern Kreis Recklinghausen, Stadt Bottrop und Stadt Gelsenkirchen abgestimmte Rückantwort an den VRR versandt (April 2021), welcher somit auch das VU- u. AT-übergreifende QM-System der Vestischen für den Kreis RE und die Stadt Bottrop auswies.</li> </ul>	
36	VESTISCHE	Kapitel 6.1.3	<p>Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR – Seite 312ff.</p> <p>Interkommunale Zusammenarbeit - Seite 312)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherlich ist auch die Vestische Straßenbahnen GmbH ein Beispiel, das besonders gut die bereits bestehenden interkommunalen Verflechtungen – zwischen dem Kreis Recklinghausen und den Städten Bottrop bzw. Gelsenkirchen – illustriert.</li> </ul> <p>Angebotslücken – Seite 313 unten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf die Bildung von Kategorien sollte verzichtet werden und zuerst eine Differenzierung der Vorschläge in Produkte und Bedienungsangebote (Takte, Betriebszeiten) vorgenommen werden. Diese Arbeit sollte der wiederbelebte „UAK Nahverkehrsplan“ (siehe Seite 319) übernehmen.</li> </ul> <p>Tabellen - Seite 314 und 315</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Tabelle zu den interkommunalen Angebotslücken: Hier fehlt der Kreis Recklinghausen. Wir haben per Stellungnahme vom 20. Juni 2023 insgesamt 17 Vorschläge für den ÖSPV und SPNV vorgelegt.</b></p> <p><b>Hinweis, das Thema (inklusive konkreter Beispiele) im UAK Nahverkehrsplan zu diskutieren.</b></p> <p><b>Frage nach der (Co-)Finanzierung der Maßnahmen zum Schließen der Angebotslücken durch den VRR.</b></p> <p><b>Der sechste und siebte Absatz ist eine Wiederholung aus vorhergehenden Absätzen (Seite 312f.) und sollte möglichst entfernt oder stark eingekürzt werden.</b></p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hier fehlt der Kreis Recklinghausen. Wir haben per Stellungnahme vom 20. Juni 2023 insgesamt 17 Vorschläge für den ÖSPV und SPNV vorgelegt.</li> </ul> <p>Langfristiges Ziel - Seite 316</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hier stellt sich die Frage, welche Co-Finanzierung der VRR im Rahmen der X-Bus-Förderung durch das Land NRW leistet?</li> <li>• Der sechste und siebte Absatz ist eine Wiederholung aus vorhergehenden Absätzen (Seite 312f.) und sollte möglichst entfernt oder stark eingekürzt werden.</li> </ul> <p>Kurz- und mittelfristige Maßnahmen - Seite 317</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweiter Absatz: Sind nicht zuerst die derzeitigen Fortschreibungen der kommunalen NVP abzuwarten, um danach einen Abgleich mit der o.a. Liste der interkommunalen Angebotslücken durchzuführen? An dieser Stelle sollte der Prozess und das Zusammenwirken der kommunalen Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen sowie des „Koordinators“ VRR z.B. in dem genannten „UAK Nahverkehrsplan“ zu Beginn nochmals geschärft werden.</li> </ul> <p>Harmonisierung der kommunalen NVP - Seite 319f.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erster Spiegelstrich: Die Organisation zur Einrichtung eines „UAK Nahverkehrsplan“ sollte berücksichtigen, dass eine große Anzahl von Akteuren sowie die räumliche Ausdehnung zwischen Dortmund und der niederländischen Grenze einen solchen AK wenig handlungsfähig macht. Hier sollte dann sicherlich über Regionalformate nachgedacht werden, die sicherlich zu mehr Arbeitsaufwand beim VRR führen wird.</li> <li>• Zweiter Spiegelstrich: Werden beim „regelmäßigen Informationsaustausch“ mit der Politik nicht jetzt schon in den jeweiligen Sitzungsblöcken relevante Informationen im „VUPA“ ausgetauscht?</li> <li>• Seite 320, Zweiter Absatz: siehe folgenden Hinweis</li> </ul> <p>Relevante Akteure – Seite 321</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dritter Absatz: Hier 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 weder die Finanz- noch Planungshoheit der kommunalen Aufgabenträger innehat, sollten diese Aussagen - zumal Wiederholungen – zurückgenommen und auf die koordinierende Funktion des VRR beschränkt werden.</li> </ul>	<p><b>Der Prozess und das Zusammenwirken der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen sowie des Koordinators VRR muss im UAK Nahverkehrsplan geschärft werden, der in regionalen Untergruppen stattfinden sollte.</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis zur Schlichterrolle des VRR (Widerspruch), der letztendlich über interkommunalen ÖSPV entscheiden kann, obwohl er diesen nicht finanziert und obwohl er grundsätzlich weder in die Planungshoheit der ÖPNV-Aufgabenträger noch in die betrieblichen Belange der Verkehrsunternehmen eingreifen möchte.</b></p> <p><b>Grundsätzlich Rolle des VRR und Vorgehensweise beim Thema Interkommunale Angebotslücken schärfen.</b></p>
--	--	---	--

36	VESTISCHE	Kapitel 6.1.4	<p>Verbundweite Harmonisierung interkommunaler Verkehrsangebote – Seite 321</p> <p>Schon seit dem Jahre 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.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
36	VESTISCHE	Kapitel 6.1.4.2	<p>Optimierung des Störungsmanagements im ÖPNV – Seite 323f.</p> <p>Eine gemeinsame Krisenstrategie mit einem größtmöglichen Nenner ist wohl im VRR-Raum nur mit sehr großen Anstrengungen zu erreichen. Zu unterschiedlich sind die individuellen Prioritäten, die sich häufig auch aus den betrieblichen Strukturen ergeben. Grundsätzlich wollen wir als Vestische aber eine gemeinsame Anstrengung unterstützen, für zukünftige Krisensituationen im VRR gemeinsam besser aufgestellt zu sein.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p><b>Kritischer Hinweis zu einer verbundweiten Krisenstrategie bzw. zu einem verbundweiten Störungsmanagement, aber prinzipielle Bereitschaft zum Mitmachen.</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 6.1.5	<p>Verbesserungspotenziale bei der Infrastruktur des ÖPNV zur Steigerung seiner Attraktivität – Seite 326f.</p> <p>Für den Ausbau der Infrastruktur sollten der Punkt „Modernisierung / Instandhaltung der Haltestellenanlagen und Busbahnhöfe“ ergänzend eingefügt werden. Unter dem zweiten Spiegelstrich (Seite 327 oben) sollte der Passus „Ausbau der Infrastruktur für die Aufnahme von Fahrzeugen mit mehr Kapazitäten“ so formuliert werden, dass auch für zusätzliche Fahrzeuge jeder Größe die Stellplatzkapazitäten erweitert werden, weil durch neue Liniengebote insgesamt mehr Fahrzeuge benötigt werden.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Folgender Punkt wird in der Auflistung ergänzt: „die Modernisierung und die Instandhaltung der Haltestellenanlagen und Busbahnhöfe“</b></p> <p><b>Folgender Satz wird ergänzt: „Auch für die zusätzlichen Fahrzeuge jeder Größe muss die Stellplatzkapazität erweitert werden, weil durch neue Liniengebote insgesamt mehr Fahrzeuge benötigt werden.“</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 6.1.5.1	<p>Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen für den ÖPNV – Seite 327ff.</p> <p>Die Möglichkeiten einer Beschleunigung sollte um die sog. „Dynamische Straßenraumfreigabe“ (6.1.5.1.5) ergänzt werden. Diese Möglichkeit soll den ÖPNV effektiv beschleunigen, ohne zusätzliche Flächen reservieren zu müssen. Durch Parkraumbewirtschaftung können Ausweichmöglichkeiten geschaffen werden.</p> <p>Beim Thema „Tempo 30“ (Seite 327) sollte auf die „Lärmaktionspläne“ der Städte im VRR eingegangen werden, die durch Maßnahmenvorschläge auch</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Folgender Aspekt wird im NVP als neues Kapitel 6.1.5.1.5 ergänzt: „Dynamische Straßenraumfreigabe“</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis zu innerstädtischen Tempo 30 Bereichen. Folgende Fußnote wird ergänzt: „Kritisch ist hierbei, dass die Städte in ihren Lärmaktionsplänen mit Maßnahmenvorschlägen wie Tempo 30 Bereichen auf Vorrangstraßen den ÖPNV ausbremsen und nicht beschleunigen.“</b></p>

			für Tempo 30 auf Vorrangstraßen den ÖPNV eher ausbremsen als beschleunigen.	<b>Der Aspekt der Ausweichmöglichkeiten Parkraumbewirtschaftung wird. Im Kapitel 6.1.5.1.6 ergänzt.</b>
36	VESTISCHE	<b>Kapitel 6.1.5.1.1</b>	<p>Vorrangschaltungen für den ÖPNV – Seite 327f.</p> <p>Für das Thema „Bevorrechtigung des ÖPNV“ sollten hier die Maßnahmen „Fahrbahnmarkierungen mit Einfädelungsspur für Individualverkehr“ sowie „Bau von Buskaps anstatt Busbuchten“ zur schnelleren An- und Abfahrt im Linienverlauf ergänzt werden.</p> <p>Der Passus zum Thema „LSA“ sollte dahingehend angepasst werden, dass die LSA eine Anlage zur Regelung des gesamten Verkehrs inkl. aller Verkehrsteilnehmer darstellt, und lediglich eine Förderung der ÖPNV-Infrastruktur nicht ausreichend ist. Notfalls muss die gesamte Infrastruktur (LSA &amp; LSA-Programm) überarbeitet und gefördert werden, um einen spürbaren Unterschied bei der ÖPNV-Beschleunigung zu erzielen.</p> <p>Der Baulastträger „Landesbetrieb Straßen NRW“ ist hierbei ein wichtiger Player, wobei das Zusammenspiel der Akteure hohe Herausforderungen bedeutet.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Folgender Satz wird ergänzt: „Ferner tragen Fahrbahnmarkierungen mit Einfädelungsspur für Individualverkehr sowie der Bau von Buskaps anstatt Busbuchten zur schnelleren An- und Abfahrt im Linienverlauf zur Beschleunigung des ÖPNV bei.“</b></p> <p><b>Folgender Satz wird ergänzt: „Zur besseren Regelung des gesamten Verkehrs und aller Verkehrsteilnehmer muss gegebenenfalls die gesamte Infrastruktur (LSA und LSA-Programm) überarbeitet und gefördert werden, um einen spürbaren Unterschied bei der ÖPNV-Beschleunigung zu erzielen.“</b></p> <p><b>Als relevanter Akteur wird der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (StraßenNRW) ergänzt.</b></p>
36	VESTISCHE	<b>Kapitel 6.1.5.1.2</b>	<p>Bussonderfahrstreifen (Busspuren) – Seite 330</p> <p>Hier sehen wir das Thema „Platzbedarf“ differenzierter. Durch Busspuren besteht nur dann ein erhöhter Platzbedarf, wenn die Spuren der anderen Verkehrsteilnehmer (MIV, Fahrrad) nicht überarbeitet werden und die Busspur lediglich ergänzt wird. Eine effizientere Variante ist daher, die gesamte Verkehrsfläche (Fußgänger, Fahrradfahrer, MIV, Grünflächen) zu überarbeiten und dem ÖPNV gesonderten Platz einzuräumen.</p> <p>Bezüglich des Themas „LSA-Busschleusen“ sollte ergänzt werden, dass neben Sonderfahrstreifen ist auch die Nutzung des Rechtsabbiegers ein möglicher Kompromiss ist.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Empfehlung, die gesamte Verkehrsfläche (ÖPNV, MIV, Fahrradfahrer, Fußgänger, Grünflächen) zu überarbeiten und dem ÖPNV gesonderten Platz einzuräumen.</b></p> <p><b>Empfehlung, neben Sonderfahrstreifen auch die Nutzung des Rechtsabbiegers.</b></p> <p><b>Die Punkte wurden in Kapitel 6.1.5.2 und 6.1.5.3 aufgenommen.</b></p>
36	VESTISCHE	<b>Kapitel 6.1.5.2</b>	<p>Dynamische Fahrgastinformation in Echtzeit - Seite 332</p> <p>Die angeführten Techniken sollten um „E-Paper“ und „Solarbetrieb“ ergänzt werden.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Fahrgastinformation an Haltestellen um E-Paper und Solarbetrieb erweitern.</b></p> <p><b>Die Punkte werden in Kapitel 6.1.5.2 ergänzt.</b></p>

36	VESTISCHE	Kapitel 6.1.8.1	<p>Verbundweit einheitliche Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen – Seite 357ff.</p> <p>Position von Entwertern und Einstiegskontrollsystem – Seite 358</p> <p>Wir haben für den Entwerter in unseren Fahrzeugen eine Position nicht im Bereich des Einstieges gewählt, sondern im hinteren Fahrgastraum. Das Einstiegskontrollsystem befindet sich bei uns am Einstieg auf der linken Seite, um einen Stau durch einzelne Barkauf-Kunden zu vermeiden. Diese Standorte haben sich bewährt.</p> <p>Klimatisierung / Design – Seite 359f.</p> <p>Hinsichtlich der Komfort-Ausstattungen für den Fahrgast (Klimatisierung, einheitliche Gestaltung der Flotten, etc.) ist eine Vereinheitlichung erstrebenswert.</p> <p>Sicherheit</p> <p>Weiterhin gehört auch heute die Ausstattung mit Sicherheitssystemen z.B. die komplette Videoüberwachung des Fahrgastraumes zu den Standards eines KOM. Des Weiteren sind hier auch Funktionalitäten im Detail wichtig, z. B. die Möglichkeit der Aufschaltung der Videobilder in der Leitstelle des Verkehrsunternehmens zur besseren Lagebeurteilung, ggf. sogar mit Weiterleitung des Videomaterials an die jeweilige Leitstelle des zuständigen Polizeipräsidiums.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
36	VESTISCHE	Kapitel 6.1.8.3	<p>Gemeinsames Vorgehen bei alternativen Antrieben bei Bussen – Seite 361ff.</p> <p>Tabelle – Seite 362</p> <p>Die Vestische Straßenbahnen GmbH fokussiert sich auf Wasserstoff, d.h. „batterie-elektrisch“ ist zu streichen!</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Die Tabelle wird entsprechend angepasst.</p>
36	VESTISCHE	Kapitel 6.1.8.4	<p>Gemeinschaftliche Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge im ÖSPV – Seite 364f.</p> <p>„Kooperation Metropole Ruhr“ – Seite 364</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hier ist die „Vestische“ bitte durch den vollständigen Namen „Vestische Straßenbahnen“ zu ersetzen.</li> </ul>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Redaktioneller Fehler</p>

			<p>Instandhaltung der Fahrzeuge / gemeinsame Nutzung von Werkstätten – Seite 364</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bereitstellung eines Ersatzfahrzeuges im Falle eines Fahrzeugdefektes ist aus unserer Sicht fraglich – wegen fehlender technischer Vergleichbarkeit der Busse insbesondere bei Kassensystemen und Fahrzeugrechnern.</li> </ul>	<p><b>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.</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 6.2	<p>Einheitliche Beförderungsbedingungen - Seite 365</p> <p>Die Vereinheitlichung der Beförderungsbedingungen ist auch aus unserer Sicht erstrebenswert. Als Beispiel dient hier der Zustand, dass die Beförderung sogenannter E-Scooter im ÖPNV untersagt worden ist, im SPNV allerdings weiter zugelassen wird. Dies sorgt für viel Unverständnis bei unseren Kunden. Die Vestische stimmt daher dem Wunsch bundesweit einheitlicher Beförderungsbedingungen zu.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Klares Petition für einheitliche Beförderungsbedingungen</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 6.3	<p>Weiterentwicklung von Tarif und Vertrieb im VRR (Vereinfachung des Tarifs und der Ticketprodukte) – Seite 366ff.</p> <p>Die Vestische sieht kontinuierliche Kommunikationsmaßnahmen zu „eezy“ als zwingend notwendig an, um die gewünschten Absatzziele erreichen zu können.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Klare Befürwortung von Kommunikationsmaßnahmen zu eezy zur Absatzsteigerung</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 6.3.1	<p>Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife VRR- und NRW-Tarif (inkl. Bundeskooperationen) – Seite 366f.</p> <p>Auch die Vestische sieht die Tarifprodukte des NRW-Tarifs als eine Ergänzung zum VRR-Produktportfolio an. Wünschenswert wäre eine Reform des Schülermarktes mit einer starken Vereinfachung z. B. dem Wegfall von komplizierten Anspruchsprüfungen. Das heutige Grundmodell der Finanzierung sollte beibehalten werden. Beim „Deutschlandticket Job-Modell“ sehen wir keinen dringenden Handlungsbedarf. Beim eezy-Tarif gilt es, für die Verbände in NRW einheitliche Grund- und Kilometerpreise festzulegen.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweise, dass</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>eine Reform des Schülermarktes mit einer starken Vereinfachung (z. B. dem Wegfall von komplizierten Anspruchsprüfungen) nötig ist.</b></li> <li>- <b>die Verkehrsverbände in NRW einheitliche Grund- und Kilometerpreise bei eezy festzulegen.</b></li> <li>- <b>Antwort M1: Nehmen wir auf.</b></li> </ul>
36	VESTISCHE	Kapitel 6.3.2	<p>Vertriebsstrategie im VRR – Seite 367ff.</p> <p>Die Vestische stimmt der generellen Vertriebsstrategie des VRR zu. Bei der Abschaffung von Entwertern entsteht das Problem derjenigen Vorverkaufstickets, die bar in den Kundencentern, privaten Vorverkaufsstellen oder</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p>

			<p>auch an Automaten erworben werden können. Dieses Angebot eines Kaufs mit Bargeld ist aber eine zwingende Voraussetzung, um ab 2027 in den Bussen einen bargeldlosen Fahrer- bzw. Fahrzeugverkauf umsetzen zu können.</p> <p>Die Qualitätssteigerungen beim App-Vertrieb (z. B. Kauf ohne Registrierung oder Weitergabe von digitalen Tickets) sind aus Sicht der Vestischen dringend notwendige Verbesserungen, um den App-Verkauf attraktiver zu machen und damit neue Nutzerpotentiale erschließen zu können.</p>	<p><b>Grundsätzlich: Der Text zur Vertriebsstrategie wird im NVP aufgrund der neuen Entwicklungen grundlegend überarbeitet.</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, dass die im Vorverkauf erworbenen Tickets auch bei der Abschaffung von Entwertern entwertet werden müssen. <a href="#">Hinweis</a></b></p> <p><b>Hinweis M1: Problem bei Entwerterabschaffung bekannt. Würden wir nicht extra nochmal separat aufnehmen</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 6.4	<p>Flankierende Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen zur Stärkung des ÖPNV und der intermodalen Wegekette – Seite 370ff.</p> <p>Der Satz „Der VRR beobachtet aufmerksam die Entwicklungen und Möglichkeiten von Kommunikationsinstrumenten auch vor dem Hintergrund der Digitalisierung (siehe Kapitel 7) und macht sich diese sukzessive für seine Zwecke zu Nutzen“ sollte um das Thema „Künstliche Intelligenz (KI)“ ergänzt werden – siehe auch Hinweis zu Kapitel 7.2.</p> <p>Wir stimmen dem Ansatz zu, bei Kommunikationsstrategien den Schwerpunkt auf digitale Kommunikationsmedien zu setzen, ohne die klassische Kommunikation zu vernachlässigen. Ähnlich wie der VRR sieht die Vestische, dass das Thema Klimawandel nicht zwingend dazu führt, dass Menschen auf den ÖPNV umsteigen, da die persönliche Betroffenheit viel zu gering ist. Hier gilt es, andere kommunikative Ansätze zu entwickeln.</p> <p>Wir begrüßen eine Weiterführung der bisherigen Rollenverteilung mit einem VRR, der für das verbundraumübergreifende Marketing zuständig ist und sich dabei intensiv mit den Verkehrsunternehmen abstimmt.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, bei der Kommunikation des VRR auch die Möglichkeiten der KI zu berücksichtigen.</b></p> <p><b>Folgender Satz wird im NVP ergänzt: „Der VRR sieht im Einsatz der Künstlichen Intelligenz im Bereich von Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen große Chancen, Aufwand und Kosten hierfür zu minimieren. Vor diesem Hintergrund prüft der VRR, die Möglichkeiten des Einsatzes der Künstlichen Intelligenz.“</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 6.5	<p>Kundenrechte – Seite 372ff.</p> <p>Das Thema „Mobilitätsgarantie NRW“ (Seite 373) sollte kritischer gesehen werden: Wenn Fahrgäste bei jeder Verspätung von mehr als 20 Minuten eine Ersatzlösung wie Taxi, E-Scooter o. ä. nehmen und sich im Nachgang ersetzen lassen können, zieht das Fragen nach Kosten und personellem Aufwand nach sich.</p> <p>Dazu ein reales, d.h. bereits geschehenes Szenario im Verkehrsgebiet der Vestischen: Es wird wegen einer Bombenentschärfung am ZOB Recklinghausen Hbf eine polizeiliche Großlage festgestellt. 15 Linien fahren mehrere Stunden lang dem Fahrplan mehr als eine halbe Stunde hinterher. Das</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis zur Mobilitätsgarantie NRW, konkret zu Ersatzlösungen (Aufwand und Kosten) bei Zugausfall</b></p> <p><b>Wir nehmen einen Satz auf, dass wir an der Weiterentwicklung der Mobilitätsgarantie im Kontext der Markterfordernisse sowie leistbaren Ressourcen bei den Verkehrsunternehmen weiterentwickeln werden.</b></p>

			<p>Unternehmen erreicht daraufhin dutzende Anträge mit dem Anspruch einer Mobilitätsgarantie. Entweder sind sie berechtigt oder sie sind nicht berechtigt, weil sie unter „höhere Gewalt“ fallen. Der Arbeitsaufwand hinsichtlich der Absagen und daraufhin anhängiger Beschwerden dürfte enorm sein!</p>	
36	VESTISCHE	Kapitel 7.2	<p>Teil C.2: Digitalisierung von Vertrieb und Fahrgastinformation, Vision und langfristige Strategie – Seite 377ff.</p> <p>Den Menschen bzw. Reisenden mit seinen individuellen Mobilitätsbedürfnissen in den Mittelpunkt aller Aktivitäten zu stellen und dessen Zugang zum ÖPNV zu erleichtern, sieht auch die Vestische als Kern der Vision. Hierbei gilt es, die Digitalisierung des Vertriebs und der Fahrgastinformation weiter auszubauen, ohne dabei die Kundenbelange aus den Augen zu verlieren.</p> <p>Wir gehen weiterhin stark davon aus, dass nicht alle Papierfahrausweise abgeschafft und auch Chipkarten auf mittlere Sicht weiter als Fahrausweise genutzt werden. Neuen Technologien, wie z. B. dem Account-Based-Ticketing stehen wir positiv gegenüber.</p> <p>Auch das Ziel des VRR, die Qualität der Fahrgastinformation zu verbessern, wird von der Vestischen sehr begrüßt. Insbesondere im Störfall müssen die Kund*innen optimal mit Informationen versorgt werden.</p> <p>Sollte der VRR beim Thema „Künstliche Intelligenz“ (Seite 378) nicht den Anspruch haben, die Potenziale der KI für den Kundendialog der Zukunft generell federführend und zugunsten aller Verkehrsunternehmen nutzbar zu machen?</p> <p>Das hieße, nicht nur einen KI-Chat zur Information anzubieten, sondern die KI auch für das Beschwerdewesen zu nutzen. Im besten Fall ist die KI künftig soweit entwickelt, dass der VRR und jedes Unternehmen nur bei schwerwiegenden Fällen von Beschwerden (z. B. Diskriminierung, Beleidigung...) aktiv werden muss. Das Ziel müsste sein, dass die derzeit aufwändige Recherchearbeit wie Kurs- und Fahrpersonalermittlung wegfällt. Das ist sicherlich ein weites Feld, aber ist der VRR nicht genau dafür prädestiniert?</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, beim Vertrieb (insbesondere Kundendialog) des VRR auch die Möglichkeiten der KI zu berücksichtigen.</b></p> <p><b>Folgender Satz wird im NVP ergänzt: „Der VRR sieht im Einsatz der Künstlichen Intelligenz im Bereich des Kundendialogs (Beschwerdewesen) eine große Chance, Aufwand und Kosten hierfür zu minimieren. Vor diesem Hintergrund prüft der VRR, die Möglichkeiten des Einsatzes der Künstlichen Intelligenz.“</b></p>
36	VESTISCHE	Kapitel 7.3.1.1	<p>Smartphone Apps für Fahrgastinformation und Vertrieb – Seite 379f.</p> <p>Die Vestische wünscht sich eine zeitnahe Umsetzung neuer Funktionen in den Apps, d.h. Kauf ohne Registrierung, digitale Bevorratung und digitale Ticketweitergabe (z. B. an minderjährige Kinder). Zudem wünschen wir uns eine deutliche Verbesserung der Usability insbesondere für Erst- und</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Hinweis zur zeitnahen Umsetzung neuer Funktionen in den Apps (Kauf ohne Registrierung, digitale Bevorratung, digitale Ticketweitergabe z. B. an</b></p>

			Spontankäufer. Bei „eezy“ gilt es, den Ein- und Auscheckprozess für die Kunden noch sicherer zu machen.	<b>minderjährige Kinder etc.) und zur Verbesserung der Usability insbesondere für Erst- und Spontankäufer</b>
36	VESTISCHE	<b>Kapitel 7.3.1.3</b> <b>Kapitel 7.3.1.4</b>	Digitale Integration vorhandener analoger Vertriebswege und Informationskanäle / Integration vorhandener digitaler Methoden – Seite 382  Wir begrüßen für beide Themen die geplanten Aktivitäten des VRR in diesem Bereich.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
36	VESTISCHE	<b>Kapitel 7.3.2.1.2</b>	Systeme für Check-in/Check-out (CiCo) und Check-in/Be-out- (CiBo) – Seite 383  Auch die Vestische setzt in der Zukunft für Gelegenheitskund*innen auf das Produkt eezy.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
36	VESTISCHE	<b>Kapitel 7.3.2.1.3</b>	Vernetzung in Deutschland – Seite 383  Für die Vestische ist es zwingend notwendig, dass in Zukunft die Beteiligung und Mitwirkung von VRR-Verkehrsunternehmen und des VRR in deutschlandweiten Verbänden, Vereinen, Gremien und Arbeitsgruppen weiterhin gesichert ist.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
36	VESTISCHE	<b>Kapitel 7.3.2.2</b>	Digitale Ticketprüfung – Seite 384  Die Durchführung dieser Ticketprüfung sehen wir eher als eine Aufgabe des Prüfpersonals an. Eine Beibehaltung der Prüfung durch ein EKS-System ist VRR-intern zu diskutieren.	<b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b> <b>Folgender Satz im NVP ergänzen: „Die Ticketprüfung ist auch bei EKS-Systemen Aufgabe des Prüfpersonals.“ ?</b>
36	VESTISCHE	<b>Kapitel 8.1.1</b>	Barrierefreiheit in den Fahrzeugen des ÖPNV – Seite 400f.  Der gesamte Text beschäftigt sich hier nicht mit dem gesamten ÖPNV, sondern allein mit dem SPNV. Falls der gesamte ÖPNV hier thematisiert werden soll, ist uns folgende Ergänzung wichtig:  Die Forderungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV ist unerlässlich auch unter Beachtung der demografischen Entwicklung unserer Gesellschaft.  Hier nehmen wir mit dem Projekt „BLIS“ eine Vorreiterrolle im VRR ein	<b>Zustimmung seitens VRR!</b> <b>Folgender Satz wird im NVP ergänzt: „Die Forderungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV ist unerlässlich auch unter Beachtung der demografischen Entwicklung unserer Gesellschaft. Die Vestische Straßenbahnen GmbH nimmt hierbei mit dem Projekt „BLIS“ eine Vorreiterrolle im VRR ein.“</b>
36	VESTISCHE	<b>Kapitel 8.1.2</b>	Bauliche Barrierefreiheit im ÖPNV (barrierefreier Haltestellenausbau) – Seite 401f.	<b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b>

			Für die barrierefreie Haltestelle fehlt offensichtlich eine Definition, d.h. hier wäre eine Musterhaltestelle (Länge und Höhe Hochboard) zu skizzieren.	<b>Klare Definition einer barrierefreien Haltestelle in den NVP einfügen (beispielsweise Angabe einer Musterhaltestelle mit Länge und Höhe Hochboard)</b>
36	VESTISCHE	Anlage zum NVP	Karten zur Mobilität und Mobilitätsentwicklung im VRR Thematische Karte 9.2 Die Linie „X11“ wird ohne ihren Linienweg von Datteln Bus Bf über Castrop-Rauxel Münsterplatz und Dortmund-Marten nach Dortmund Universität (siehe Seite 288) dargestellt.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b> <b>Redaktioneller Fehler; wird für den finalen VRR-NVP behoben.</b>
36	VESTISCHE	allgemein	Schlussbemerkung In dieser umfangreichen Stellungnahme konnte der eine oder andere uns wichtige Punkt nicht immer vollständig ausformuliert werden. Wir bitten daher um ein Feedback-Gespräch im Rahmen des NVP-Verfahrens. Herten, den 19. September 2024 Vestische Straßenbahnen GmbH Leistungsplanung und Angebot	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>(allgemeiner Abschlusstext)</b>
37	DSW21	allgemein	Beteiligungsverfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans Sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme erfolgt auf Grundlage des Entwurfsstandes vom 05. Mai 2024 in thematischer Reihenfolge des Nahverkehrsplans zunächst für die aus unserer Sicht wichtigen fachlichen Aspekte und wegweisenden Bausteine, im Anschluss für kleinere inhaltliche Anmerkungen.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>(allgemeiner Einleitungstext)</b>
37	DSW21	Kapitel 1	Zahlen- und Datengrundlage Die Wahl des Daten- und Zahlenstichtags im Jahr 2021 sieht DSW21 kritisch. Dieses Jahr fällt mitten in die Hochphase der Coronapandemie und erzeugt dadurch Verzerrungen und Unschärfen bei der Analyse von Daten (s.u.). Deutlich wird das besonders beim Diagramm auf S.44, welches mit einem massiven Abfall der Fahrgastzahlen endet. Die Verzerrungen der	<b>Zustimmung seitens VRR!</b> <b>Sämtliche Grundlagendaten werden für den finalen VRR-NVP 2025 aktualisiert. Dabei werden – aufgrund der Notwendigkeit einer verbundweiten Vergleichbarkeit – die aktuellen Daten der IT.NRW verwendet.</b>

			Leistungsdaten sind vielfach zum Nachteil von DSW21 und resultieren auch aus unterschiedlichen Strategien der Verkehrsunternehmen während der Coronapandemie. DSW21 empfiehlt, die Datengrundlage entsprechend zu aktualisieren.	
37	DSW21	Kapitel 2.3.1	<p>Verhältnis ÖSPV-Angebot zu PKW-Dichte</p> <p>DSW21 weist darauf hin, dass die Darstellung in der Tabelle „ÖSPV-Leistungen und Pkw-Verfügbarkeit im Verbundgebiet des VRR differenziert nach Gebietskörperschaft“ ein verzerrtes Bild darstellt. Zum einen beziehen sich die dortigen Angaben auf die Corona-Jahre, zum anderen wird lediglich der ÖSPV betrachtet. Der in Dortmund massiv zur innerstädtischen Mobilität beitragende SPNV (bspw. S4-Achse) wird in dieser Tabelle nicht berücksichtigt und benachteiligt damit Dortmund ggü. anderen Städten mit weniger innerstädtischem SPNV. Die intendierte Aussage, einen Zusammenhang zwischen ÖSPV-Angebot und Pkw-Dichte herzustellen, geht somit fehl.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Der finale VRR-NVP wird um folgenden Satz ergänzt:</b>  <b>„Es muss bei dieser Tabelle kritisch angemerkt werden, dass der Berechnung der beiden Quoten nur die Zug- und Buskilometer im ÖSPV zugrunde liegen, da gebietsspezifische Angaben zu den Zugkilometern im SPNV nicht vorliegen. Insbesondere die S-Bahnen haben aber eine innerkommunale Erschließungsfunktion und ihre Zugkilometer müssten – für einen absolut aussagekräftigen Vergleich – zu den Zug-/Buskilometer im ÖSPV addiert werden. Diese Unschärfe betrifft insbesondere Gebietskörperschaften mit einem guten S-Bahn-Angebot und einem dichten Haltestellennetz bei S-Bahnen (z. B. Düsseldorf, Dortmund, Essen und Wuppertal), die damit einen höheren Wert von Zug-/Buskilometern im ÖPNV pro Kopf der Bevölkerung bzw. pro km<sup>2</sup> Gebietsfläche hätten. Da die Zugkilometer im SPNV mit 51,14 Mio. Zugkm allerdings nur einen Bruchteil der Zug-/Buskilometer im ÖSPV mit 248,784 Mio. Zug-/Buskm ausmachen, zeigt die Tabelle zumindest eine gute Tendenz bei den beiden Quoten.“</b></p>
37	DSW21	Kapitel 2.4.1	<p>Finanzierung</p> <p>Seit der Einführung des Deutschlandtickets ist die Nutzerfinanzierungsquote rückläufig, während der Anteil der Zuschüsse durch die öffentliche Hand steigt. Unter diesem Aspekt leidet der ÖSPV besonders, denn durch seine im Vergleich zum SPNV vergleichsweise niedrigen Nutzkilometerkosten wirkt hier ein Wegfall der Nutzerfinanzierung erheblich stärker als im SPNV. Das sorgt in Konsequenz nicht nur für eine nicht ausreichende Finanzierung von Bestandsverkehren, sondern verschärft sich mit einem geplanten Aufwuchs der ÖSPV-Leistungen (analog zu den im vorliegenden NVP-Entwurf skizzierten erweiterten SPNV-Leistungen) zusätzlich. Die Einführung einer „dritten Säule“, etwa durch eine ÖPNV-Abgabe von</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, dass die Ansprüche der Mittelgeber (Drittmittelfinanzierung des ÖPNV) stark steigen werden.</b></p> <p><b>Forderung nach einem effizienten Einsatz der vorhandenen Mittel auf der Angebotsseite SPNV und ÖSPV (Kosten-Nutzen-Betrachtung: Abwägung zwischen einem attraktiven Leistungsangebot auf</b></p>

			<p>Unternehmen, birgt das Risiko, dass die Ansprüche dieser „Mittelgeber“ an das Vor-Ort-Angebot so stark steigen, dass allein dieser Aufwuchs die aus der Abgabe gewonnenen zusätzlichen Einnahmen neutralisieren würde.</p> <p>Neben der Steigerung der Einnahmeseite sollte allerdings auch der effiziente Einsatz der vorhandenen Mittel auf der Angebotsseite stetig hinterfragt werden. Hierzu zählt bspw. die Abwägung zwischen einem attraktiven Leistungsangebot auf Hauptachsen und der Daseinsvorsorge über betrieblich teure, wenig effiziente und in ihrer Gesamtwirkung schwache Bedarfs- oder Stundentaktlinien im ÖSPV. Auch im Vergleich SPNV zu ÖSPV sollte eine Kosten-Nutzen-Betrachtung im Vordergrund stehen. So kann es gesamtwirtschaftlich attraktiver sein, eine ÖSPV-Verbindung zu stärken, anstatt sehr hohe Summen in die Aufwertung von SPNV-Infrastruktur zur Angebots-erweiterung auf derselben Relation zu investieren.</p> <p>Zur X-Bus-Finanzierung nehmen wir in dem dazugehörigen Kapitel Stellung.</p>	<p><b>Hauptachsen und der Daseinsvorsorge über betrieblich teure, wenig effiziente und in ihrer Gesamtwirkung schwache Bedarfs- oder Stundentaktlinien im ÖSPV).</b></p>
37	DSW21	<p><b>Kapitel 3.2.1</b></p> <p><b>Kapitel 4.2.1.5</b></p>	<p>Neubau von SPNV-Haltepunkten</p> <p>Der Neubau von SPNV-Haltepunkten hat direkten Einfluss auf die innerstädtische ÖPNV-Planung und das ÖSPV-Netz. In einer Großstadt wie Dortmund kommt dem SPNV auch eine innerstädtische Verbindungsfunktion zu, die sich durch Anschlüsse an das ÖSPV-Netz in die Fläche erstreckt. Wir bitten daher darum, den Neubau der SPNV-Haltepunkte „Barop Parkhaus“ und „Kronprinzenstraße“ im Nahverkehrsplan zu fixieren.</p> <p>Im Fall „Barop Parkhaus“ hat der kommunale ÖPNV bereits seine Vorarbeit geleistet und einen attraktiven Verknüpfungsknoten zwischen Stadtbahn und Buslinien im 10-min-Takt geschaffen, während der SPNV weiterhin verkehrlich ungünstig einige hundert Meter weiter südlich am Haltepunkt „DO-Barop S“ kaum Verknüpfungsmöglichkeiten bietet.</p> <p>Der Halt „Kronprinzenstraße“ ist hingegen elementarer Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung des Quartiers „Deggingshöfe“ sowie der Bauung nördlich der S-Bahn-Linie S4 in diesem Bereich und ist Voraussetzung für eine attraktive ÖPNV-Anbindung dieser neu entstehenden Wohnquartiere und Schulstandorte.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Die beiden genannten Haltepunkte sind bereits Bestandteil des VRR-Zielnetzes und somit im NVP aufgenommen.</b></p>
37	DSW21	<b>Kapitel 4.6</b>	<p>Baustellenmanagement und SEV</p> <p>Wir weisen mit Nachdruck darauf hin, dass eine zwingend erforderliche Abstimmung zwischen VRR, EVU, kommunalem Aufgabenträger und örtlichem Verkehrsunternehmen im Rahmen von SPNV-Baustellen und möglichen</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Aufnahme von Details der Abstimmungen zwischen VRR, EVU, kommunalem Aufgabenträger und örtlichem Verkehrsunternehmen im Rahmen von SPNV-</b></p>

			<p>Schienenersatzverkehren im Nahverkehrsplan verankert werden muss. In Dortmund haben viele SPNV-Linien auch innerstädtische Bedeutung, weshalb eine baustellenbedingte Sperrung dieser Linien immer mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen abgestimmt werden muss (vgl. gleichzeitige Sperrung S4 / U43). Darüber hinaus müssen SEV-Haltepositionen bereits im Vorfeld zwischen allen Beteiligten abgestimmt werden, um die Doppelbelegung von Bushaltestellen des kommunalen ÖSPV zu vermeiden, wie es in der Vergangenheit leider häufig der Fall gewesen ist.</p>	<p><b>Baustellen und möglichen Schienenersatzverkehren in den finalen VRR-NVP</b></p>
37	DSW21	Kapitel 4	<p>SPNV-Taktschemata und Betriebszeiten</p> <p>Wie bereits erwähnt haben in einer Großstadt wie Dortmund viele SPNV-Linien auch eine innerstädtische Verkehrsfunktion. Im Sinne schneller Verbindungen und verlässlicher Anschlüsse ist es daher weiterhin unverstänlich, weshalb der 15-min-Takt exklusiv auf einigen Dortmund berührenden S-Bahn-Linien nicht in der gesamten HVZ von 6-20 Uhr gilt, sondern zur Vormittagszeit reduziert wird. DSW21 empfiehlt daher, zunächst die Taktlücken im Tagesverlauf zu schließen, bevor über eine Verlängerung der HVZ bis 21 Uhr nachgedacht wird.</p> <p>Darüber hinaus bringt DSW21 seine Kritik am vorgestellten SPNV-Taktkonzept für die Achse Dortmund – Lünen zum Ausdruck. Nach Lesart von DSW21 ergibt sich für die Haltepunkte „Kirchderne Bf“ und „Derne Bf“ künftig kein verlässlicher, merkbarer und auf ÖSPV-Anschlüsse abstimmbarer Takt. Das sorgt nicht nur für eine mangelnde Anbindung der umliegenden Ortsteile, da passende Busanschlüsse nicht planbar sind, sondern schränkt auch die innerstädtische Bedeutung der Achse massiv ein, die etwa für den Ortsteil Derne die schnellste und attraktivste Möglichkeit ist, die Dortmunder Innenstadt zu erreichen. Die an anderer Stelle vielfach hervorgehobene integrierte Planung von SPNV und ÖSPV würde hier verunmöglicht werden.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Schließung der Taktlücke zum 15-Minuten-Takt vormittags auf den Dortmund berührenden S-Bahn-Linien statt Verlängerung der HVZ bis 21 Uhr.</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis zum SPNV-Taktkonzept für die Achse Dortmund – Lünen im VRR-NVP.</b></p> <p><b>Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Umsetzung der HVZ-Ausweitungen hängen von der finanziellen Ausstattung ab. Dortmund – Lünen ist leider infrastrukturell nicht anders darstellbar.</b></p>
37	DSW21	Kapitel 5	<p>X-Bus-Netz und Finanzierung</p> <p>Im Kapitel 5 wird die Netzfunktion des X-Busses sowie seine Eigenschaften als schnelles Regionalverkehrsprodukt hervorgehoben. Jedoch zeigen die Erfahrungen in der Realität, dass die dort niedergeschriebenen Eckpunkte mehr Wunsch als Wirklichkeit sind. So hat sich die Durchschnittsgeschwindigkeit der Linie X13 durch die Änderung örtlicher Verkehrsverhältnisse (Ampelschaltungen Straßen.NRW) weiter reduziert, die bereits vorher nicht den angestrebten 30km/h entsprechen konnte. DSW21 bittet den VRR darum, das „Produkt ÖPNV“ mehr in den Köpfen auch überregionaler</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Anm.: Der VRR wirkt neben anderen Themen (barrierefreier Haltestellenausbau) auch beim Thema Ampelschaltungen verstärkt auf Straßen.NRW ein.</b></p>

			Baulastträger (Straßen.NRW, Autobahn GmbH, Emschergenossenschaft etc.) zu verankern um o.g. negative Effekte zu vermeiden und im Gegenzug eine wirksame Busbeschleunigung zu erreichen. Eine reine Förderkulisse aufzubauen reicht hier nicht, auch Lobbyarbeit des VRR ist erforderlich. Darüber hinaus sollten hohe Reisegeschwindigkeiten in sich kein Selbstzweck sein. Die regionalen X-Bus-Linien sollten im Gegenteil ein besonders verlässliches Angebot mit attraktiver überregionaler Vernetzung bieten.	
37	DSW21	Kapitel 5	<p>X-Bus-Netz und Finanzierung</p> <p>Die Finanzierung des X-Bus-Netzes ist weder auf das heutige noch auf das zukünftige Netz bezogen gesichert. Die heutige Form einer „Anschubfinanzierung“ mit minimaler Beteiligung des VRR an den Betriebskosten ist dabei keinesfalls ausreichend. Eine Fortführung des bestehenden sowie erst recht eine Erweiterung des X-Bus-Netzes ist nur bei einer gesicherten, ausreichenden Finanzierung möglich. Hier erwartet DSW21 eine Zielvorstellung des VRR, wie eine solche Finanzierung aussehen könnte mit der Perspektive, weitere Stufen des X-Bus-Netzes realisieren zu können. Diese muss dem regionalen Charakter der Angebote entsprechend realisiert werden.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Der Text des Kapitels 5.3 wird entsprechend ergänzt.</b></p>
37	DSW21	Kapitel 6.1.1	<p>Koordinierungsfunktion des VRR / Anschlüsse</p> <p>DSW21 weist darauf hin, dass die Bedenken unseres Unternehmens sowie der Stadt Dortmund zur Taktumstellung der S-Bahn vom 20- auf einen 15-/30-Minuten-Takt seitens des VRR seinerzeit nicht berücksichtigt wurden und die Umstellung ungeachtet jeglicher Anschlussverluste zum innerstädtischen ÖPNV umgesetzt wurde. Insbesondere die Bedeutung der S-Bahn als innerstädtischer Verkehrsträger in Dortmund und deren Integration in das kommunale Netz wurde nicht hinreichend gewürdigt. Die im NVP-Entwurf immer wieder hervorgehobene Koordinierungsfunktion des VRR insbesondere zwischen Belangen des SPNV und ÖSPV darf an dieser Stelle bezweifelt werden.</p> <p>Das Kapitel zur Anschlusssicherung zwischen SPNV und ÖSPV benennt einige aus Sicht von DSW21 nicht zu realisierende Faktoren und stellt diese fälschlicherweise als „leicht zu lösen“ dar. Neben baulichen Gegebenheiten, die eine OPTISCHE Anschlusssicherung unmöglich machen, ist auch die Datenqualität sowie deren Verarbeitungsmöglichkeit nicht ausreichend, um auch eine TECHNISCHE Anschlusssicherung zu gewährleisten. Eine Anschlusssicherung in einem integrierten, innerstädtischen Netz würde bei größeren Wartezeiten sofort zu Brüchen in der Wegekette von Fahrgästen durch Anschlussverluste führen und ist aufgrund betrieblicher Belange</p>	<p><b>Ablehnung seitens VRR!</b></p> <p><b>Der hier dargestellte Sachverhalt entspricht nicht dem Selbstverständnis und der Arbeitsweise des VRR.</b></p> <p><b>Der Text des NVP weist in Kapitel 6.1.1 keine entsprechende Formulierung („leicht zu lösen“) auf. Dennoch werden im VRR-Nahverkehrsplan ganz bewusst Maßstäbe für die zukünftige Ausgestaltung von Anschlussbeziehungen gesetzt. Dort wo es möglich ist, sollen Umsteigepunkte mit entsprechenden Sichtachsen ausgestattet sein und auch</b></p>

			<p>(Linienwechsel, überlagerte Takte, Fahrtrassen bei der Stadtbahn) nicht umsetzbar. Eine Ausnahme können von vornherein planerisch berücksichtigte Anschlüsse im Spätverkehr oder mit besonderer regionaler Bedeutung (Schicht-Zubringer für Unternehmen) sein. Würde eine Anschlussicherung SPNV-ÖSPV dennoch betrieblich umgesetzt, stünden dem Kunden im Falle verpasster Anschlüsse auch Taxikosten zu, denen ein Verursacher und Kostenträger zugeordnet werden müsste.</p> <p>DSW21 weist darüber hinaus darauf hin, dass eine einfache Abbestellung von SPNV-Leistungen aufgrund von langfristigem Personal-mangel wie im Fall des RE11 nicht zielführend ist, da hierdurch Anschlussverluste und Brüche in der Reisekette entstehen. So ist aktuell aus dem Ruhrgebiet keine durchgehende Reisemöglichkeit nach Paderborn und Kassel gegeben. Durch den reinen Verzicht auf die entsprechende Taktfahrt entstehen für Fahrgäste unzumutbare Umstiegszeiten. Im Falle langfristiger personalbedingter Ausfälle empfiehlt DSW21 eine integrierte Ersatzplanung mit alternativen Trassenlagen und nicht die schlichte Streichung von Leistung. Ggf. ist auch hier ein anderer Planansatz sinnvoll, der nach dem Motto „weniger ist mehr“ ein stabiles Grundnetz gewährleistet, das durch variabel zu- und abbestellbare Zusatzleistungen bedarfsgerecht ergänzt wird.</p>	<p><b>die notwendigen Daten als Basis für eine technische Anschlussicherung sind vorhanden.</b></p> <p><b>dieser Abschnitt betrifft nicht das genannte Kapitel zur Anschlussicherung</b></p>
37	DSW21	<b>Kapitel 6.1.2.6</b>	<p>Qualitätsmanagement und Qualitätsstandards</p> <p>DSW21 weist darauf hin, dass die Darstellung in der Tabelle auf S. 309 falsch ist. Unser Unternehmen hat bereits seit dem Jahr 2015 ein zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem (QMS).</p> <p>In Bezug auf die Qualitätsstandards kritisiert DSW21 die im NVP-Entwurf deutlich durchscheinende fordernde Komponente des VRR, insbesondere bei kommunalen Verkehrsangeboten. Die Verantwortung für die Qualitätsstandards im kommunalen ÖPNV liegt beim jeweiligen Aufgabenträger, der diese anschließend (je nach Vertrag) mit den örtlichen Verkehrsunternehmen abrechnet. Dem VRR kommt an dieser Stelle weder eine administrative noch eine finanzpolitische Rolle zu. Eine verbundweite Angleichung von Qualitätsstandards macht aus Sicht von DSW21 nur bedingt Sinn, insbesondere bei Taktichten und Bedienzeiten. Für eine durchgehende Vereinheitlichung sind die lokalen Anforderungen zu differenziert. (s.u.)</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Die Tabelle wird für den finalen VRR-Nahverkehrsplan überarbeitet.</b></p> <p><b>Der Text des VRR-Nahverkehrsplans regt zu einer Standardisierung an. Es findet kein Eingriff in die Zuständigkeiten der ÖPNV-Aufgabenträger statt.</b></p>
37	DSW21	<b>Kapitel 6.1.3</b>	<p>Interkommunale Schnittstellen</p> <p>DSW21 legt Wert darauf, dass bestehende interkommunale Verbindungen, aber auch perspektivische Verknüpfungen immer einer</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Kenntnisnahme: Das Schließen von interkommunalen Angebotslücken scheitert eher an nicht</b></p>

			<p>Nachfrageuntersuchung im Rahmen der Neuaufstellung kommunaler Nahverkehrspläne unterzogen wird. Nur so kann der tatsächliche Bedarf ermittelt und ggf. ungewollte Brüche zwischen ÖPNV-Netzen behoben werden. Eine rein auf kartografischer Basis erfolgte Auswertung (wie durch den RVR) ist nicht zielführend. Die Finanzierung solcher Verkehre mit überregionaler Bedeutung muss auf neue Füße gestellt werden und darf nicht an den finanziellen Mitteln einzelner kommunaler Aufgabenträger scheitern. Aus Sicht von DSW21 bietet sich eine Solidarfinanzierung an, welche ähnlich den Regionalisierungsmitteln derartige überregionale Verbindungen finanziert, die über die Verkehrsbedeutung für einzelne Aufgabenträger hinaus gehen. Diese Finanzierung darf dabei keine Anschubfinanzierung sein, sondern muss eine solide Betriebskostenabdeckung beinhalten. Die vom VRR im NVP-Entwurf aufgezeigte §12- und §13-Finanzierung für Infrastrukturausbau ist dabei eher zweitrangig zu betrachten. Auch der erweckte Eindruck, die Umsetzung solcher Verbindungen scheitere an der mangelnden Kooperation kommunaler Aufgabenträger und benötige die Koordinationsfunktion des VRR, weist DSW21 zurück und verweist abermals auf nicht geklärte Zuständigkeiten für laufende Betriebskostenaufwendungen.</p>	<p><b>geklärten Zuständigkeiten für laufende Betriebskostenaufwendungen statt am bislang fehlenden Engagement des VRR.</b></p> <p><b>Anm.: Der VRR greift – wie auch in diesem Kapitel beschrieben – nicht in die Planungshoheit der ÖPNV-AT ein und so nimmt der VRR auch bei diesem Thema nur eine koordinierende Rolle ein. Die Umsetzung (und somit auch notwendige Nachfrageuntersuchungen) obliegt einzig den beiden betroffenen ÖPNV-AT.</b></p>
37	DSW21	<b>Kapitel 6.1.4.1</b>	<p>Harmonisierung des SVZ- und Nachtangebotes</p> <p>Der VRR stellt fest, dass sich ein Mobilitätsangebot nicht mehr an den Schichtzeiten großer Unternehmen ausrichten müsse. Diese Feststellung weist DSW21 als falsch zurück. Im Gegenteil: Große Unternehmen sorgen aufgrund ihrer Schichtwechselzeiten zwischen 22 und 0 Uhr in der SVZ und dem Nachtverkehr für Spitzenauslastungen, denen nicht mit dem Regelangebot begegnet werden kann und die z.T. sogar vermehrt wieder einen relevanten Faktor für die Nahverkehrsplanung darstellen. Besonders hervorzuheben ist dabei die Anforderung an die Integration dieser Verkehre in das Regionalnetz, da viele Mitarbeiter Pendelwege über die Stadtgrenzen hinaus haben. Darüber hinaus verzeichnet DSW21 auch im „normalen“ Berufsverkehr Nachfragespitzen in Tagesrandzeiten (z.B. am Klinikum Dortmund), die ein spezielles Verkehrsangebot auch in sonst nachfrageschwachen Zeiträumen voraussetzen, deren Nachfrage sich aber häufig nicht auf Hauptachsen kanalisiert, sondern im Netz diversifiziert.</p> <p>DSW21 lehnt daher verbundweit gleiche und verbindliche SVZ- und HVZ-Zeiträume ab. Hiergegen sprechen neben den o.g. Besonderheiten im Berufsverkehr auch lokale, zeitlich begrenzte Verkehrserzeuger wie Markttage in Ortsteilzentren. Eine lokale Ausgestaltung des Angebots muss daher weiter möglich bleiben und ist Aufgabe der kommunalen Aufgabenträger und</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Nachfragespitzen des Berufsverkehrs in Dortmund auch in Tagesrandzeiten, weshalb sich das Mobilitätsangebot auch an den Schichtzeiten großer Unternehmen ausrichten muss. Thema muss (nach ÖPNV-AT) differenziert betrachtet werden.</b></p> <p><b>Die Harmonisierung des SVZ- und Nachtangebotes soll dazu führen, dass es auch in den Abendstunden im Verbundgebiet (wie auch im SPNV) ein geregeltes Grundangebot gibt und nicht dazu führen, dass Leistungen abbestellt werden. Besondere Lokale Anforderungen können dabei berücksichtigt werden.</b></p> <p><b>In Kapitel 6.1.4.1 heißt es zudem „Hier muss im Dialog mit allen Beteiligten (siehe „Relevante Akteure“) nach einer langfristigen und finanziell tragfähigen Lösung gesucht werden.“</b></p>

			der zugehörigen Verkehrsunternehmen. Dies kann und sollte auch kommunal bedeutsame SPNV-Angebote einschließen.	
37	DSW21	Kapitel 6.1.4.3	<p>On-Demand-Verkehr</p> <p>Das Kapitel zum Thema On-Demand-Verkehr ist deutlich zu kurz gehalten und blendet viele wichtige Aspekte aus. Sprachlich sind einige Passagen unverständlich oder inkorrekt (siehe Übersicht inhaltliche Anmerkungen weiter unten). Um einen On-Demand-Verkehr seriös aufstellen zu können, ist in erster Linie ein in das bestehende ÖPNV-Tarif-System integrierter, verbundweit einheitlicher Tarif notwendig, der die Nutzung eines solchen Angebots einfach und attraktiv macht und kein „on-Top-Angebot“ bildet. Gleichzeitig muss die Finanzierung solcher Angebote grundsätzlich neu gedacht werden, da sie in der Regel mit hohen Kosten bei geringen Erlösen betriebswirtschaftlich nicht darstellbar sind. Es muss daher ein Finanzierungsregime geschaffen werden, welches über eine reine Anschubfinanzierung hinaus geht und Betriebskosten ausreichend bezuschusst. Aus Sicht von DSW21 setzt der VRR bei seiner ODV-Idee die falschen Akzente. Der Aufbau einer ODV-Plattform erscheint wenig zielführend, wenn einzelne Anbieter bereits Ressourcen in den Aufbau einer solchen investiert haben. Hier kann es höchstens um die Bündelung solcher Angebote in einer Metaebene gehen. Die Tatsache, dass On-Demand-Verkehre als Lückenfüller für stadtgrenzenübergreifende Verkehre dargestellt werden verwirrt, denn ein im Vorhinein skizzierter verbundweiter ODV dürfte an sich ja schon unabhängig von Stadtgrenzen sein. Insgesamt lässt dieses Kapitel keinen roten Faden erkennen und ein klares Ziel oder einen Pfad hin zu einem sinnvollen ODV-Angebot vermissen.</p>	<p><b>Zum On-Demand-Tarif: Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Das Ziel der tariflichen Weiterentwicklung im Bereich der On-Demand-Verkehre wird in den Text des Kapitels aufgenommen.</b></p> <p><b>Zu den übrigen Aspekten: Ablehnung seitens VRR!</b></p> <p><b>On-Demand-Verkehr ist integrierter Teil des lokalen ÖSPV-Angebotes und fällt damit unter die allgemeinen Finanzierungsgrundsätze des ÖSPV. Eine gemeinsame On-Demand-Plattform soll Ressourcen bündeln, Effizienz steigern und vor allem den Nutzer*innen einen deutlich leichteren Zugang zur Buchung der Verkehre landesweit ermöglichen.</b></p>
37	DSW21	Kapitel 6.1.5.1.2	<p>Mischnutzung von Bussonderfahrstreifen</p> <p>Die Förderung der Verkehrsmittel im Umweltverbund geht zunehmend auch zulasten des ÖPNV, wenn beispielsweise bei der Planung von Fahrradstraßen oder Velonetzen die Belange eines attraktiven, schnellen ÖPNV nicht berücksichtigt werden. DSW21 plädiert daher dafür, dass der VRR sich in seiner Funktion als Koordinator verstärkt dafür einsetzt, dass dem ÖPNV im Umweltverbund eine starke Rolle zukommt. In diesem Zusammenhang ist auch die Mischnutzung von Bus-spuren durch Fahrräder oder E-Autos zu betrachten. Sofern die Einrichtung einer Busspur als Element zur Stärkung des ÖPNV explizit vorgesehen ist, sollte auf eine Mischnutzung verzichtet werden, um die Beschleunigungseffekte nicht einzuschränken. Sollte allerdings im Gegenteil nur eine Fahrradspur geplant sein und in der</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Appell, dass sich der VRR verstärkt für den ÖSPV und nicht um den Umweltverbund einsetzt.</b></p> <p><b>Der VRR setzt sich als Verkehrsverbund und in seiner Rolle als Koordinator für den ÖPNV verstärkt für die Intermodalität (Stärkung der intermodalen Wegekette) ein. Dazu gehört auch die Stärkung der Angebote der vernetzen Mobilität.</b></p> <p><b>Das Langfristige Ziel ist es darauf hinzuwirken, die Bussonderfahrstreifen nur für den ÖPNV vorzuhalten, die beschriebene Mischnutzung wird hier als</b></p>

			ursprünglichen Planung der ÖPNV weiterhin einer Mitnutzung der MIV-Fahrs Spuren unterworfen sein, so ist eine Mischnutzung der Fahrradspuren durch den ÖPNV anzustreben.	<b>Kompromiss gesehen um kurzfristig Maßnahmen umsetzen zu können.</b>
37	DSW21	<b>Kapitel NN (Exkurs 10)</b>	Tempo 30 auf ÖPNV-Achsen (Exkurs 10)  DSW21 weist darauf hin, dass neben der reinen Reisezeitverlängerung durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h darüber hinaus zwischen sogenannten „Streckengeboten“ und „Zonen“ unterschieden werden muss. DSW21 setzt sich dafür ein, dass dort, wo Tempo 30 auf ÖPNV-Achsen angeordnet wird, die bestehenden Vorfahrtsregeln bestehen bleiben (Streckengebot). Die Einrichtung von „Tempo 30 Zonen“ mit obligatorischer Rechts-vor-Links-Regelung lehnt DSW21 hingegen konsequent ab, da neben der Geschwindigkeitsreduzierung ein weiterer Zeitverlust aufgrund häufiger Brems- und Beschleunigungsvorgänge und Wartezeiten an Kreuzungen hinzukommt. Die Einschätzung des VRR, dass die Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 erhebliche Probleme für den ÖPNV mit sich bringt, gehört aus Sicht von DSW21 in den Haupttext und nicht in einen Exkurs.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Hinweis, dass Tempo 30 für den ÖPNV nur dann sinnvoll ist, wenn das Streckengebot bestehen bleibt.</b>  <b>Der finale VRR-NVP wird wie folgt ergänzt: „Ferner ist bei der Einführung von Tempo 30 Bereichen darauf zu achten, dass das Streckengebot bestehen bleibt.“</b>
37	DSW21	<b>Kapitel 6.1.7.6</b>	Park and Ride  In diesem Kapitel werden unter kurz- und mittelfristigen Maßnahmen insgesamt sieben Maßnahmenschritte aufgezählt, darunter auch durch den VRR geförderte Projekte. Wir bitten um die Aufnahme der fünf Dortmunder P&R-Anlagen, da diese ebenfalls einer VRR-Förderung entstammen.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>  <b>Es wurden bewusst nur die beiden P+R-Anlagen an den SPNV-Stationen Mettmann-Stadtwald und Neanderthal aufgeführt, da nur diese beiden P+R-Anlagen Gegenstand des Pilotprojekts waren. Darauf aufbauend hat der VRR mittlerweile eine Vielzahl von Erfassungssysteme an P+R-Anlagen mit Mitteln nach § 12 ÖPNVG NRW gefördert.</b>
37	DSW21	<b>Kapitel 6.1.7.6</b>	Mitnahme von E-Scootern  DSW21 weist darauf hin, dass die Mitnahme von E-Tretrollern zurzeit aus Sicherheitsgründen im ÖPNV nicht gestattet ist.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>  <b>Kenntnisnahme</b>
37	DSW21	<b>Kapitel 6.3.1</b>	Gemeinschaftstarife VRR- und NRW-Tarif  Die hier dargestellten Tarifinformationen sind nicht mehr aktuell. Das Deutschlandsemesterticket gibt es beispielsweise bereits. Auch die Aussagen zum Schülermarkt sollten aktualisiert werden.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Die Tarifinformationen werden für den finalen VRR-NVP aktualisiert.</b>
37	DSW21	<b>Kapitel 7</b>	Vertrieb und Fahrgastinformation	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>

			Wir weisen darauf hin, dass viele der in diesem Kapitel und seinen Unterkapiteln genannten Aktivitäten in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen liegen. Die unternehmerischen Entscheidungen wie auch das wirtschaftliche Risiko liegen bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen, nicht beim VRR. Das betrifft insbesondere das weite Themenfeld des „Vertriebs“.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b> <b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b>
37	DSW21	<b>Kapitel 7.3.1.2</b>	<p>Digitaler Informations-Hub</p> <p>Das Projekt „Digitaler Informations-Hub“ ist durch seine Verzögerung obsolet und kann nicht mehr durchgeführt werden. Die Fördergelder können nicht auf 2025 übertragen werden, was das faktische „Aus“ des Projekts bedeutet.</p>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Kenntnisnahme</b>
37	DSW21	<b>Kapitel 7.3.2.1.1</b>	<p>Chipkarten und Barcodes</p> <p>In diesem Kapitel (und auch bereits in Kapitel 7.2) wird die Einführung des etiCORE-Standards noch als Möglichkeit beschrieben. Wir weisen darauf hin, dass die Einführung dieses Standards bereits offizielle Beschlusslage des VRR ist und daher im NVP dringend eindeutiger formuliert werden muss.</p>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Kenntnisnahme</b>
37	DSW21	<b>Kapitel 8.1</b>	<p>Barrierefreiheit</p> <p>Im Kapitel 8.1 werden die Arten von Mobilitätseinschränkungen, denen mittels Barrierefreiheit die Reisekette erleichtert werden soll, aufgelistet. Jedoch fehlt aus Sicht von DSW21 der Hinweis, dass sich die Anforderungen dieser verschiedenen Einschränkungen auch gegenseitig ausschließen können und eine vollständige Barrierefreiheit für jede Art von Einschränkungen nicht zugleich möglich sein wird. So ist ein niedrigeres Display bei Fahrscheinautomaten bspw. für Rollstuhlbenutzer*innen sinnvoll, für großwüchsige Menschen kontraproduktiv. Taktile Elemente im Boden, die blinden Fahrgästen bei der Orientierung helfen, stellen für Reisende mit Rollgepäck dagegen eine zusätzliche Barriere da. Lange Rampen verlängern für Reisende die Wege und damit auch die Umstiegszeiten. Rampen UND Treppen anzubieten ist aber häufig nicht umsetzbar. Dieses Konfliktfeld bedarf einer stärkeren Würdigung.</p>	<b>Zustimmung seitens VRR!</b> <b>Der finale VRR-NVP wird in Kapitel 8.1 wie folgt ergänzt: „Die Anforderungen dieser verschiedenen Einschränkungen können sich auch gegenseitig ausschließen, die eine vollständige Barrierefreiheit für jede Art von Einschränkungen unter Umständen unmöglich macht. So ist beispielsweise ein niedrigeres Display bei Fahrscheinautomaten für Rollstuhlbenutzer*innen sinnvoll, für großwüchsige Menschen kontraproduktiv. Taktile Elemente im Boden, die blinden Fahrgästen bei der Orientierung helfen, stellen für Reisende mit Rollgepäck dagegen eine zusätzliche Barriere dar. Lange Rampen verlängern für Reisende die Wege und damit auch die Umstiegszeiten. Rampen und Treppen anzubieten ist aber häufig nicht umsetzbar.“</b>
37	DSW21	<b>allgemein</b>	Integrale Planung, Verzahnung und Finanzierung von SPNV und ÖSPV	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>

			<p>Aus Sicht von DSW21 betrachtet der vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplans zu wenig Potentiale und Maßnahmenvorschläge, die sich aus regionalen Nachfrageanalysen herleiten. Dabei sind vor allem die Finanzierungsbedingungen für Angebote des Nahverkehrs aus Sicht eines kommunalen Verkehrsunternehmens unzureichend. Am Beispiel der Anbindung von Datteln, einem der wenigen Oberzentren des Ruhr-gebiets ohne SPNV-Anschluss, lässt sich dieses Problem verdeutlichen: Wird, wie 2022 geschehen, eine ÖSPV-Verbindung (X13) eingerichtet, so sind es die kommunalen Aufgabenträger, die für die Finanzierung aufkommen müssen – geringfügig unterstützt durch den VRR als Zuschussegeber. Würde eine SPNV-Verbindung eingerichtet, so würde die Anbindung über den VRR durch die Regionalisierungsmittel finanziert. An diesem Beispiel zeigt sich, dass es einer neuen Form der Finanzierung bedarf, die die regionale Funktion von Verkehren unabhängig des Verkehrsmittels berücksichtigt (z.B. verkehrsträgerübergreifende Regionalisierungsmittel). Der SPNV muss dabei angebotsseitig flexibler in die regionale und lokale Angebotsstruktur eingebunden werden, insbesondere dort, wo er innerstädtische Mobilitätsbedürfnisse bedient. So ist im Kosten-Nutzen-Verhältnis für Dortmund beispielsweise zu hinterfragen, ob zu einem nächtlichen Schichtende auf dem Logistikpark Westfalenhütte eine Vielzahl von Bussen eingesetzt werden müsste, oder ob der fußläufig erreichbare Bahnhof „Kirchderne“ eine Alternative darstellen kann, in dem das SPNV-Angebot auf den entsprechenden Linien bedarfsgerecht angepasst wird.</p>	<p><b>Kritischer Hinweis, dass der VRR-NVP zu wenig Potenziale und Maßnahmenvorschläge enthält, die sich aus regionalen Nachfrageanalysen herleiten.</b></p> <p><b>Anm.: In den Kapitel 1 und 2 werden viele mobilitätsrelevante Grundlagen- und Strukturdaten sowie aktuelle Problemlagen und Erfordernisse aufbereitet und mit Blick auf die Mobilitäts- bzw. Verkehrsentwicklung und das Verkehrsmittelwahlverhalten im VRR analysiert. Hierauf bauen die in den Kapiteln 4, 5 und 6 beschriebenen langfristigen Ziele sowie kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen auf. Ebenfalls sind Hinweise zur Finanzierung beschrieben, die allerdings keine Lösungen aufzeigen (können), da der VRR-NVP ein Planungs- und kein Finanzierungsinstrument ist. Ferner trägt der regelmäßige fachliche Austausch zwischen VRR und den ÖPNV-Aufgabenträgern bzw. Verkehrsunternehmen (AK ÖPNV-Aufgabenträger bzw. AK Nahverkehrsmanagement sowie bilaterale Gespräche zu konkreten Planungen bzw. Planungsmaßnahmen) dazu bei, dass der SPNV angebotsseitig in die regionale und lokale Angebotsstruktur eingebunden werden kann.</b></p>						
<p>37</p>	<p>DSW21</p>	<p>allgemein</p>	<p>Neben den o.g. fachlichen Aspekten merken wir auch die folgenden grammatikalischen und inhaltlichen Punkte an:</p> <table border="1" data-bbox="723 999 1503 1388"> <thead> <tr> <th data-bbox="723 999 831 1050">Stelle</th> <th data-bbox="831 999 1144 1050">Originaltext</th> <th data-bbox="1144 999 1503 1050">Anmerkung DSW21</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="723 1050 831 1388"> <p>S. 73</p> </td> <td data-bbox="831 1050 1144 1388"> <p>Konkret hat die Stadt Düsseldorf mit 50,2 Zug- und Buskilometer p.a. pro Einwohner nicht nur das höchste ÖSPV-Angebot verbundweit, sondern auch die niedrigste Pkw-Dichte mit 513,8 Pkw pro 1.000 Einwohner.</p> </td> <td data-bbox="1144 1050 1503 1388"> <p>Gemäß der Tabelle hat jedoch Duisburg mit 475,7 die niedrigste PKW-Dichte.</p> </td> </tr> </tbody> </table>	Stelle	Originaltext	Anmerkung DSW21	<p>S. 73</p>	<p>Konkret hat die Stadt Düsseldorf mit 50,2 Zug- und Buskilometer p.a. pro Einwohner nicht nur das höchste ÖSPV-Angebot verbundweit, sondern auch die niedrigste Pkw-Dichte mit 513,8 Pkw pro 1.000 Einwohner.</p>	<p>Gemäß der Tabelle hat jedoch Duisburg mit 475,7 die niedrigste PKW-Dichte.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Redaktionelle Hinweise.</b></p>
Stelle	Originaltext	Anmerkung DSW21								
<p>S. 73</p>	<p>Konkret hat die Stadt Düsseldorf mit 50,2 Zug- und Buskilometer p.a. pro Einwohner nicht nur das höchste ÖSPV-Angebot verbundweit, sondern auch die niedrigste Pkw-Dichte mit 513,8 Pkw pro 1.000 Einwohner.</p>	<p>Gemäß der Tabelle hat jedoch Duisburg mit 475,7 die niedrigste PKW-Dichte.</p>								

			S. 86	Hierfür ist u. a. ein attraktives ÖPNV-Angebot notwendig, da nicht jedermann auf ein eigenes Verkehrsmittel zurückgreifen kann.	Dieser Satz berücksichtigt nur die sogenannten „Captive User“ und keine freiwilligen Nutzer des ÖPNV. Besser: „zurückgreifen kann oder möchte“
			S. 111	Die Kategorien A1 bis A3 betreffen die Größe der Gebietskörperschaft (die Gebietskategorie A1 umfasst die Großstädte im VRR, A2 die Mittel- und Kleinstädte und A1 die ländlich-urbane Kreise).	Die Kategorie „A1“ kommt zweimal vor.
			S. 133	Die hieraus abgeleiteten vier Leitbilder (siehe Kapitel 1.5) zahlen allesamt auf...	Zuvor wird auf S.128 in Kapitel 1.5 von einem Leitbild mit vier Zielen gesprochen. Vier Leitbilder werden hingegen nicht vorgestellt.
			S. 159	Tabelle „Grobe Kostenschätzung für alle gemeldeten Maßnahmen zur Behebung der infrastrukturelle Engpässe im ÖSPV“	Aufgrund zahlreicher Nullmeldungen, auf die der VRR selbst im Text hinweist, macht diese Tabelle aus Sicht von DSW21 keinen Sinn.
			S. 197	Tabelle „Fahrgastentwicklung nach Beendigung des 9-Euro-Tickets“	Die Tabelle auf S. 197 weist „Plus-Werte“ in den Pfeilen aus, obwohl ein Rückgang erkennbar ist.

			S. 202	Tabelle „Entwicklung der Baumaßnahmen im VRR im Zeitraum von 2011 bis 2021“	Der Tabelle auf S. 202 fehlt eine Legende.
			S. 209-210	Entsprechend verkehren die S-Bahnen im VRR auch heute noch nur bis 19 Uhr im 20-Minuten-Takt und werden dann relativ zeitgleich auf den 30-Minuten-Takt der Nebenverkehrszeit (NVZ) umgestellt.	Die S-Bahnen im VRR-Raum verkehren im 15/30-Minuten-Takt.
			S. 212	In der Vergangenheit war der SPNV in der Vergangenheit im Nachtverkehr aus unterschiedlichen Gründen bisher am geringsten mit Betriebsleistung ausgestattet.	Der Satz enthält zweimal „in der Vergangenheit“
			S. 235	Die Linie RB 43 soll im Abschnitt Herne – Dortmund endlich zu einer S-Bahn-Strecke ausgebaut werden.	„endlich“ als Umgangssprache nicht in einem Planungsinstrument
			S. 239	Im Rahmen der Planungen zum SPNV-Ziel-netz 2040 soll dieser Ausbau entlang der bisherigen Streckenführung erfolgen, um die Stadtteile vor allem an den Hauptbahnhof und die	Da es in diesem Abschnitt um die S-Bahn-Linie S4 geht, ist der Passus zur Anbindung an den Hauptbahnhof missverständlich, da diese Linie nicht über Hauptbahnhof verkehrt.

				Innenstadt von Dortmund anzubinden.	
			S. 250	Dortmund-Mengende Süd und Dortmund Universität West (Korridor Dortmund – Hamm)	Der Ortsteil Mengede wurde falsch geschrieben
			S. 280	Auf Grundlage der Rankings dieser 60 Linien wurden die Top-20-Linien mit den ÖPNV-Aufgabenträgern besprochen, ausgeplant und auch hier wieder sechs Linien vorläufig verworfen, da sie sich nicht als kurzfristig umsetzbar herausstellten.	Wir bitten darum, auch die Verkehrsunternehmen bei der Aufgabe der „Ausplanung“ der Linien zu erwähnen, etwa „gemeinsamen mit den Verkehrsunternehmen ausgeplant...“
			S. 287	Evaluierung von XBus-Linien	Da das Kapitel nicht Bestandteil des Entwurfs ist, kann hierzu nicht Stellung genommen werden
			S. 290-291	X93 Hagen Hbf – Westhofen – Dortmund-Holzen – Dortmund-Höchst – Dortmund-Hörde Bf – Dortmund Phoenix See Am Kai  Diese 48 potenziellen XBus-Linien sind	Das Ziel „Phoenix See Am Kai“ war so nicht abgestimmt. Ziel sollte „Phoenix West“ sein.

				grundsätzlich zwischen allen Beteiligten abgestimmt.	
			S. 302	Karte „Liniennummernsystem im VRR“	Castrop-Rauxel muss schraffiert dargestellt werden, da sich hier verschiedene Nummernkreise treffen.
			S.324	Zur Erreichung der Klimaziele soll der ÖPNV als echte Alternative zum ÖPNV ausgebaut werden...	Dieser Satz ergibt keinen Sinn.
			S. 324	Weiterhin werden bislang nur einige wenige Systeme (über-)regional beauskunftet, wofür Kund*innen kein Vorwissen über ein vor Ort bestehendes, ergänzendes Mobilitätsangebot benötigen.	Auch dieser Satz ergibt in seinem Aufbau keinen Sinn.
			S.324	Die „Potenzialanalyse Ridepooling Ruhrgebiet“ des Kompetenzzenter Digitalisierung NRW (KCD) hat gezeigt, dass On-Demand-Verkehre für die effiziente Umsetzung als Baustein der Mobilität in NRW verstanden und verschiedene Voraussetzungen geschaffen werden müssen	Dieser Satz ist ebenfalls nicht verständlich geschrieben.
			S. 332	Die DFI-Light ist dabei meist an kleineren Haltestellen vorhanden, da diese Technik auch mittels Batterie betrieben werden kann und so bei der Installation auf Erdarbeiten verzichtet werden kann. Nachteil dieser Anlagen ist ein geringer Kontrast und	Wir bitten um die Aufnahme der modernen e-Ink-Technik in die Passage, die viele der hier genannten Kritikpunkte bzgl. Lesbarkeit behebt.

				eingeschränkte Anzeigemöglichkeiten in Schwarz auf Grau.		
			S. 347	Verkehrsstaus verstopfen die Straßen, Abgase verpestern die Luft und die Versiegelung der Flächen verringert den Lebenswert von Städten.	Wir bitten um die Vermeidung von Umgangssprache in einem Nahverkehrsplan.	
			S. 347	Im Grunde führt dies zu einem Verlust an Urbanität durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Verkehrsstauungen, Verkehrsunfällen etc.	Bitte „Urbanität“ durch „Lebensqualität“ ersetzen.	
			S. 375	Die Bürger*innen im VRR-Verbundgebiet sind bereits an eine weitgehend digitalisierte Umwelt gewöhnt und mehr als bereit, weitere Innovationen in ihr tägliches Leben zu integrieren.	Ist diese Aussage belastbar? Wurden dazu Marktforschungen durchgeführt?	
			Karte 9.2	-	Die Linienbeschriftung „X11“ ist dargestellt, die Linie selbst aber nicht.	
37	DSW21	allgemein	Mit freundlichen Grüßen DSW21 Verkehrsplanung und -management			Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)
38	Rheinbahn	allgemein	Sehr geehrter Herr NN, herzlichen Dank für die Möglichkeit zur Beteiligung am Entwurf des Nahverkehrsplans 2025 des VRR. Gerne übersenden wir Ihnen unsere Stellungnahme zum umfassenden Entwurf, den wir grundsätzlich positiv			Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)

			aufgenommen haben. Aus Sicht der Rheinbahn AG besteht eine Betroffenheit zu folgenden Kapiteln:	
38	Rheinbahn	Kapitel 1.4.1	Aktuelle Mobilitätstrends im VRR: Inhaltlich unterstützen wir die Aussagen. Diese sind jedoch teilweise schwer verständlich, weshalb wir für dieses Kapitel eine einfachere Formulierung vorschlagen möchten. Die Begriffe sollten beibehalten werden, weil sie die an dieser Stelle richtigen Fachbegriffe sind. Jedoch würden wir eine Erklärung in Fußnoten oder direkt im Fließtext vorschlagen, zum Beispiel der Begriffe Resilienz oder Mikromobilität.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b> <b>Fachbegriffe (Resilienz, Mikromobilität etc.) werden in Fußnoten oder einem Glossar erläutert.</b>
38	Rheinbahn	Kapitel 4.1.1.2	Nachtverkehr im 24-Stunden-Betrieb: Aus Sicht der Rheinbahn AG ergibt sich aus einem SPNV im 24-Stunden-Betrieb kein automatischer Anspruch auf zu- und abbringende Verkehre im ÖSPV. Die Zu- und Abbringerverkehre wären durch die kommunalen Aufgabenträger im Rahmen der kommunalen Nahverkehrspläne individuell und bedarfsgerecht festzulegen.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Feststellung, dass die ÖPNV-Aufgabenträger das ÖSPV-Leistungsangebot unabhängig vom SPNV-Leistungsangebot bestellen.</b>
38	Rheinbahn	Kapitel 4.1.4	S-Bahn-Konzept „Düsseldorf“ im 15/30-Minuten-Takt: Das Konzept wird grundsätzlich begrüßt, beinhaltet es doch zahlreiche Verbesserungen und Attraktivitätssteigerungen für alle Fahrgäste und trägt so zur Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV entscheidend bei. Wir weisen darauf hin, dass die umfangreichen Änderungen zwangsläufig zu zahlreichen Änderungen im ÖSPV-Netz führen werden, die ein entscheidender Baustein der neu aufzustellenden kommunalen Nahverkehrspläne in Düsseldorf und im Kreis Mettmann sein werden. Zu den einzelnen Punkten des Konzeptes ergeben sich aus unserer Sicht folgende Anmerkungen bzw. Fragen:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu welchen Zeiten und an welchen Wochentagen werden die einzelnen Strecken in welchen Takten bedient? Gilt beispielsweise der alternierende 5/ 10- Minuten-Takt auf der Achse zwischen Wuppertal und Düsseldorf ganztägig und auch am Wochenende oder nur während der HVZ? Diese Fragen werden für uns relevant, um die erforderlichen Änderungen der Zu- und Abbringerverkehre definieren zu können.</li> <li>• Auf den Achsen von Düsseldorf nach Solingen und Langenfeld ist durch einen 10-Minuten-Takt ein Angebot vorgesehen, das vom Grundtakt auf den übrigen S-Bahn-Achsen abweicht. Insbesondere zu Schwachverkehrszeiten bei einem reduzierten Angebot kann es durch die unterschiedlichen Taktfamilien für ÖSPV-Linien, die Anschlüsse zu verschiedenen S-Bahn-Achsen bieten, herausfordernd werden, ein bedarfsgerechtes Bedienungskonzept zu erstellen. Beispielsweise bietet die Buslinie 741 sowohl am S-Bahnhof „Hilden Süd“ Anschlüsse von und zur Strecke Düsseldorf-Solingen</li> </ul>	<b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b> <b>Konkrete Hinweise (Fragen) zum SPNV- Leistungsangebot des S-Bahn-Konzepts Düsseldorf (Bedienzeiten, Vertaktung etc.), um das ÖSPV-Leistungsangebot entsprechend planen zu können.</b>  <b>Umsetzung des Konzepts ist abhängig von der finanziellen Ausstattung</b>

			<p>als auch am S-Bahnhof „Hochdahl“ Anschlüsse von und zur Strecke Düsseldorf-Wuppertal.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Überlagerung von beschleunigten S-Bahnzügen, die einzelne Halte auslassen und von S-Bahnzügen, die ein Grundangebot mit Bedienung aller Halte anbieten, führt durch unterschiedliche Fahrzeiten dazu, dass nicht für alle Halte auf der Strecke ein gerader Takt angeboten werden kann. Daraus resultieren je nach Fahrt unterschiedliche Umsteigezeiten zum nachgelagerten ÖSPV, sodass unter ungünstigen Umständen Fahrzeitleistungen durch längere Umsteigezeiten relativiert werden könnten.</li> </ul>	
38	Rheinbahn	Kapitel 4.1.5.3.23	<p>Korridor Duisburg – Düsseldorf: Im Rahmen der Planungen der Ratinger Weststrecke wäre im weiteren Planungsverlauf zu prüfen, inwieweit an den neuen Bahnhöfen und Haltepunkten eine Verknüpfung zum nachgelagerten ÖSPV stattfinden kann. Hier würden wir uns über eine frühzeitige Einbeziehung sehr freuen.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Allgemeiner Hinweis zur Planung der Ratinger Weststrecke, um ÖSPV-Leistungsangebots planen zu können.</b></p>
38	Rheinbahn	Kapitel 4.1.5.3.24	<p>Korridor Düsseldorf – Langenfeld – Leverkusen – Köln: Auf der Achse von Düsseldorf nach Langenfeld ist durch einen 10-Minuten-Takt ein Angebot vorgesehen, dass vom Grundtakt auf den übrigen S-Bahn-Achsen abweicht. Insbesondere zu Schwachverkehrszeiten bei einem reduzierten Angebot kann es durch die unterschiedlichen Taktfamilien für ÖSPV-Linien, die Anschlüsse zu verschiedenen S-Bahn-Achsen bieten, herausfordernd werden, ein bedarfsgerechtes Bedienungskonzept zu erstellen.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Allgemeiner kritischer Hinweis, dass die Angebotsplanung im ÖSPV (als Zu- und Abbringer) bei unterschiedlichen Taktfamilien von ÖSPV und SPNV (S-Bahn) sehr komplex ist.</b></p>
38	Rheinbahn	Kapitel 4.1.5.3.25	<p>Korridor Düsseldorf – Hilden – Solingen und Anbindung der Müngstener Strecke: Auf der Achse von Düsseldorf nach Solingen ist durch einen 10-Minuten-Takt ein Angebot vorgesehen, dass vom Grundtakt auf den übrigen S-Bahn-Achsen abweicht. Insbesondere zu Schwachverkehrszeiten bei einem reduzierten Angebot kann es durch die unterschiedlichen Taktfamilien für ÖSPV-Linien, die Anschlüsse zu verschiedenen S-Bahn-Achsen bieten, herausfordernd werden, ein bedarfsgerechtes Bedienungskonzept zu erstellen. Beispielsweise bietet die Buslinie 741 sowohl am S-Bahnhof „Hilden Süd“ Anschlüsse von und zur Strecke Düsseldorf-Solingen als auch am S-Bahnhof „Hochdahl“ Anschlüsse von und zur Strecke Düsseldorf-Wuppertal.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Allgemeiner kritischer Hinweis, dass die Angebotsplanung im ÖSPV (als Zu- und Abbringer) bei unterschiedlichen Taktfamilien von ÖSPV und SPNV (S-Bahn) sehr komplex ist.</b></p>
38	Rheinbahn	Kapitel 4.6	<p>Baustellenmanagement und Schienenersatzverkehr im VRR: Die Inhalte des Kapitels werden grundsätzlich begrüßt. Im Rahmen des Ausbaus für den RRX wird es im Düsseldorfer Süden zu umfangreichen Änderungen und Einschränkungen im S-Bahn-Netz kommen. Dabei soll zum uns bekannten</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, dass durch das Enden der Linie S1 am Bahnhof Düsseldorf-Eller die ins</b></p>

			<p>aktuellen Planungsstand insbesondere die S-Bahnlinie S1 von Solingen kommend am Bahnhof Düsseldorf-Eller Mitte enden. Berechnungen mit dem Verkehrsmodell der Stadt Düsseldorf haben gezeigt, dass die ins Düsseldorfer Zentrum führende Stadtbahnlinie U75 durch die zusätzlichen Fahrgäste überlastet wird. Dasselbe gilt unter anderem für die Buslinien 782 und 785, die Hilden und Düsseldorf-Hassels mit dem Düsseldorfer Zentrum verbinden. Bestehen über die im Kapitel genannten Maßnahmen Möglichkeiten, einen wirkmächtigen und attraktiven SEV zu implementieren, der einer prognostizierten Überlastung des ÖSPV entgegenwirkt?</p>	<p><b>Düsseldorfer Zentrum führende Stadtbahnlinie U75 und die Buslinien 782 und 785 durch die zusätzlichen Fahrgäste überlastet wird. Forderung nach einem wirkmächtigen und attraktiven SEV.</b></p> <p><b>Die operative Ausgestaltung der Verkehre im Rahmen der angesprochenen Baumaßnahme erfolgt weiterhin in enger Abstimmung mit den kommunalen Beteiligten.</b></p>
38	Rheinbahn	Kapitel 5.3.2	<p>Mittelfristige Entwicklung XBus-Netz: Im Entwurf des NVP suggeriert die gewählte Formulierung, dass durch die erreichten Abstimmungen bereits ein Konsens aller Akteure zur Umsetzung erreicht sei. Aus Sicht der Rheinbahn AG besteht an vielen Stellen zur Einrichtung der XBus-Linien noch zu einigen Punkten Klärungsbedarf. Hier würden wir uns eine neutralere Formulierung wünschen.</p>	<p><b>Ablehnung seitens VRR!</b></p> <p><b>Der Text des NVP spricht von einer grundsätzlichen, nicht einer finalen Abstimmung. Dies entspricht den seinerzeit erfolgten Absprachen zwischen den Akteuren. Daher ist eine Anpassung der Formulierung nicht erforderlich.</b></p>
38	Rheinbahn	Kapitel 6.1.1	<p>Anschlussicherung im ÖPNV – Langfristiges Ziel: Gesicherte Anschlüsse zwischen ÖSPV und SPNV werden aus unserer Sicht begrüßt und durch die Rheinbahn AG an vielen Stellen im Netz bereits umgesetzt. Aus unserer Sicht ist für eine stärkere Anschlussicherung zwischen ÖSPV und SPNV eine weitergehende Implementierung im Betriebsleitsystem ITCS erforderlich. Unter Umständen müsste eine Schnittstelle zum Datenaustausch zwischen Betriebsleitsystemen des ÖSPV und des SPNV geschaffen werden. Bezüglich der Anschlussicherung stellen wir uns die Frage, ob es verbundweit einheitliche Standardregelungen bezüglich der maximalen Wartezeiten auf Zubringerverkehre geben wird. Aus unserer Sicht stellt sich weiterhin die Frage nach der Priorisierung verschiedener Anschlüsse. Beispielsweise wird unsere Buslinie 748 so geplant, dass sie an der Haltestelle „Mettmann Stadtwald“ Anschlüsse von und zur S-Bahn hat. Im Streckenverlauf besteht für diese Linie an der Haltestelle „Ratingen, Homberg Dorfstraße“ eine Anschlussgarantie zu einer weiteren Buslinie, die wiederum in Ratingen Anschlüsse zu einer anderen S-Bahnlinie bietet. Dieses Beispiel stellt für die Priorisierung der Anschlüsse eine Herausforderung dar. Wir bitten freundlich darum, solche Aspekte im Rahmen der Konkretisierung der Planung zu berücksichtigen.</p> <p>Anschlussicherung im ÖPNV – Anschlussicherung in fahrplanerischer Hinsicht: Im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten setzen wir die Vorgabe bereits um. Der Fahrplan vieler Linien des ÖSPV ist auf die Fahrpläne</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Die Datendrehscheibe des VRR (Ist-Daten-Server, IDS) bietet bereits die erforderlichen Schnittstellen. Bezüglich einheitlicher Wartezeiten legt der Text des NVP bereits dar, dass die Festlegung der Parameter zur Anschlussicherung nur durch die lokalen Aufgabenträger und die betroffenen Verkehrsunternehmen erfolgen kann. Der VRR spricht hier lediglich Empfehlungen als Orientierungshilfe aus.</b></p>

			des SPNV abgestimmt. Dennoch sehen wir in diesem Punkt eine hohe Betroffenheit, insbesondere bei Linien, die mehrere Anschlüsse vom und zum SPNV anbieten oder wichtige und stark nachgefragte Anschlüsse innerhalb des ÖSPV sichern. Insbesondere bei letztgenannten Linien kann es zu Anschlussverlusten für zahlreiche Fahrgäste führen, wenn bei der Planung von Anschlüssen ausschließlich solche vom und zum SPNV berücksichtigt werden.	
38	Rheinbahn	Kapitel 6.1.2.4	Stadtbahn-Richtlinie: Die geplante Aktualisierung der Stadtbahnlinie wird von uns ausdrücklich begrüßt.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Lobender Hinweis zu den Aktivitäten des VRR</b>
38	Rheinbahn	Kapitel 6.1.4.2	Optimierung des Störungsmanagements im ÖPNV: Einheitliches Management von Krisenereignissen: Wir möchten gerne anregen, auch für Krisen in Teilräumen, die nicht das gesamte VRR-Verbundgebiet betreffen, Regelungen zu definieren. In diesem Zusammenhang würde uns interessieren, welche Ereignisse als Krise definiert werden.	<b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b> <b>Kritischer Hinweis, auch für Krisen in Teilräumen des Verbundgebiets (nicht nur für verbundweite Krisen!) ein einheitliches Management von Krisenereignissen vorzugeben.</b> <b>Definition (Auflistung) von Krisenereignissen gewünscht.</b> <b>Text wurde ergänzt:</b> <b>Im Krisenfall (zukünftig beispielsweise bei einem Blackout oder Brownout, bei einer weiteren Pandemie, bei Extremwetterereignissen oder einer kurzfristig eingetretenen Nichtbenutzung wichtiger Infrastruktureinrichtungen wie Brücken, Stützbauwerke etc.) im Verbundraum oder in Teilen des Verbundraums muss eine klare Koordination von Maßnahmen gewährleistet sein</b>
38	Rheinbahn	Kapitel 6.1.5.1.4	Freigabe der Standstreifen auf den Autobahnen für Busse: Diesem Punkt stimmen wir voll zu, handelt es sich doch um einen entscheidenden Aspekt, mit dem der ÖSPV beschleunigt werden kann und Fahrzeitvorteile gegenüber dem MIV erreichen kann. Wir würden uns sehr freuen, wenn eine Standstreifenfreigabe auf der BAB 46 zwischen den Ausfahrten Düsseldorf-Wersten und Erkrath als Pilotprojekt eingerichtet werden könnte und als solches in den VRR-Nahverkehrsplan aufgenommen würde.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Lobender Hinweis zu den Aktivitäten des VRR.</b> <b>Vorgeschlagenes Pilotprojekt: Standstreifenfreigabe auf der BAB 46 zwischen den Ausfahrten Düsseldorf-Wersten und Erkrath</b>

38	Rheinbahn	Kapitel 6.1.8.1	Verbundweit einheitliche Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen: Wir würden darum bitten, Themen der Fahrzeugausstattung und Fahrgastinformation im Fahrzeug in eine separate Richtlinie aufzunehmen und abzustimmen. Klimatisierung: Im Rahmen der Neubeschaffung von Fahrzeugen werden Klimaanlage für Fahrgäste und Fahrpersonal beschafft.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf  <b>Anm.: Nur für den XBus sind Ausstattungsstandards definiert und diese sind in der Produktrichtlinie verankert worden. Für das im VRR-NVP skizzierte Vorhaben, einheitliche Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen grundsätzlich zu erarbeiten, wird das weitere Vorgehen zusammen mit den ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen noch festgelegt.</b>
38	Rheinbahn	Kapitel 6.1.8.2	Ausstattung und Konfiguration als einheitliche Qualitätsstandards bei Straßenbahnfahrzeugen: Die Beschaffung der Stadt- und Straßenbahnfahrzeuge der Rheinbahn AG orientiert sich an den Vorgaben bezüglich Länge, Gewicht, Lichtraum, Spurführung etc. der vorgegebenen Infrastruktur.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf  <b>Grundsätzlicher Hinweis, dass sich Ausstattung und Konfiguration von Straßenbahnfahrzeugen an den Vorgaben der Infrastruktur orientieren müssen. Text wurde noch einmal präzisiert.</b>
38	Rheinbahn	Kapitel 6.1.8.3	Gemeinsames Vorgehen bei alternativen Antrieben bei Bussen: Die Beschaffung und Betankung der Rheinbahnbusflotte berücksichtigt bereits die Vorgaben des SaubFahrezugBeschG.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
38	Rheinbahn	Kapitel 6.2	Einheitliche Beförderungsbedingungen: Je nach Ausgestaltung der angedachten bundesweiten einheitlichen Beförderungsbedingungen können sich weitreichende Betroffenheiten und Änderungen bei den Verkehrsunternehmen ergeben.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
38	Rheinbahn	Kapitel 8.2	ÖPNV-Investitionsförderung zur Stärkung des ÖPNV: Dieses Kapitel wird aus unserer Sicht inhaltlich vollumfänglich beschrieben. Wir bitten freundlich um Ergänzung der noch fehlenden Gesamtsummen zu den Fördermaßnahmen.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Sämtliche Daten werden für den finalen VRR-NVP aktualisiert.</b>
38	Rheinbahn	Kapitel 9.2.1	Einsparungen von CO <sub>2</sub> -Emissionen durch die im VRR-Nahverkehrsplan 2025 beschriebenen Maßnahmen: In diesem Kapitel würden wir uns in einer späteren Fassung über eine umfangreiche Darstellung freuen, nach welchen Standards und Methoden die Emissionen berechnet werden.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Für den finalen VRR-NVP werden nicht nur die Werte (Kosten und CO<sub>2</sub>-Reduktion), sondern auch die Methodik erläutert.</b>
38	Rheinbahn	allgemein	Zu allen weiteren Kapiteln bestehen keinerlei Bedenken und Anmerkungen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf  <b>(allgemeiner Abschlusstext)</b>

			Wir bedanken uns herzlich für die Möglichkeit zur Stellungnahme, freuen uns auf den weiteren Austausch mit Ihnen und verbleiben.  Mit freundlichen Grüßen  Rheinbahn AG	
39	KVGM Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann			Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Zustimmung seitens VRR! Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!
40	DVG	allgemein	Sehr geehrter Herr NN,  hiermit erhalten Sie im Rahmen des Beteiligungsverfahrens unsere Anmerkungen zum VRR-Nahverkehrsplan 2025.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf  (allgemeiner Einleitungstext)
40	DVG	Kapitel 4.1.2	Reaktivierungen  Die DVG befürwortet grundsätzlich die Reaktivierung ehemaliger SPNV-Strecken als Maßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs. Unser aktuelles Verkehrsangebot kompensiert in Ihren Verbindungs- und Erschließungsfunktionen zum Teil diese fehlenden SPNV-Angebote. Somit sind wir gleichermaßen relevanter Einflussgeber und Entscheidungsbetroffener der Planungen. Wir bitten bei allen unser Bedienungsgebiet betreffenden Planungen, insbesondere bei der Ratinger Weststrecke und der Walsumbahn um dauerhaften Einbezug.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf  <b>Bitte um dauerhaften Einbezug bei allen die Stadt Duisburg bzw. die DVG betreffenden Planungen (Ratinger Weststrecke und Walsumbahn)</b>
40	DVG	Kapitel 5.3.1	Kurzfristige Entwicklung XBus-Netz  Zur Linie X38 haben die letzten Abstimmungen mit dem VRR, den Aufgabenträgern Wesel, Duisburg, Oberhausen und den Verkehrsunternehmen NIAG, STOAG, DVG gegen Ende des Jahres 2022 stattgefunden. Angesichts des mittlerweile über 1,5 Jahre andauernden Zeitraums ohne neuen Sach- bzw. Entscheidungsstand wird aus Sicht der DVG die Einordnung in diesem Unterkapitel „Kurzfristige Entwicklung XBus-Netz“ infrage gestellt. Da auf den XBus-Linien Fahrzeuge mit vorgegebener besonderer Ausstattung eingesetzt werden müssen und diese von unseren derzeitigen	kein Handlungs-/Klärungsbedarf  <b>Anm.: In der Kategorie der kurzfristig umzusetzenden Linien sind jene Linien erfasst, die in der nächsten Umsetzungsstufe zu realisieren sind. Dass finanzielle Gründe diese Umsetzung verhindern oder betriebliche Gründe die Umsetzung verzögern können, ist selbstverständlich und trifft so auf alle Linien dieser Kategorie zu.</b>

			<p>Ausstattungsmerkmalen erheblich abweichen (z.B. Außenlackierung in weiß mit besonderen Aufschriften, Überlandbestuhlung inkl. vorgegebenem Sitzbezugsstoff, abweichende Sondernutzungsflächen, Ablageflächen für Gepäck) verweisen wir auf unsere untenstehende Stellungnahme zu Kapitel 6.1.8.1. Vorbehaltlich der insgesamt noch ungeklärten betrieblichen Finanzierung finanziert nach unserem Kenntnisstand der VRR diese Fahrzeuge mit 50 TEUR / Bus. Ein Betrieb der XBus-Linie X38 durch die DVG setzt einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf für den unsererseits erforderlichen Einbezug in die Wirtschaftsplanung und Fahrzeugbeschaffungsstrategie voraus.</p>	
40	DVG	Kapitel 6.1.3	<p>Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR</p> <p>Bezogen auf Stadtgrenzen überschreitende Verkehre sehen wir auf folgenden Relationen Potenzial für die Ausweitung bestehender Verkehrsangebote bzw. die Schaffung neuer Verkehrsangebote. Wir regen an, diese Punkte in die dafür vorgesehene Anlage aufzunehmen. DVG und Stadt Duisburg streben langfristig folgende netzbezogene Lückenschlüsse an, jedoch weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass hierfür noch keine finanziellen Umsetzungsgrundlagen seitens der zuständigen Aufgabenträger vorhanden sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lückenschluss Asterlagen/Winkelhausen – Moers</li> <li>▪ Lückenschluss DU Süd – Mülheim</li> <li>▪ Schnellbus DU Hbf – Ratingen Mitte (Vorlauf S-Bahn auf Ratinger Weststrecke)</li> <li>▪ Taktverdichtung U79 auf stadtgrenzenüberschreitendem Abschnitt nach Düsseldorf (10`-Takt)</li> <li>▪ Taktverdichtung 941 auf stadtgrenzenüberschreitendem Abschnitt nach KR-Uerdingen (30`-Takt statt heute 60`-Takt)</li> <li>▪ 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)</li> <li>▪ Direkte Busverbindung von Hüttenheim/Huckingen/Wanheim zum Düsseldorfer Flughafen</li> <li>▪ Direktverbindung Kasserfeld-Moers durch einen Halt der Linie 929 in Kasserfeld</li> </ul>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Das Thema der interkommunalen Angebotslücken wird gesondert diskutiert und im NVP werden sehr wahrscheinlich keine konkreten Beispiele aufgelistet – es sei denn, sie sind mit allen betroffenen ÖPNV-AT und VU geklärt.</b></p> <p><b>Die weitere Behandlung dieses Themas durch den VRR wird Inhalt des NVP.</b></p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direktverbindungen von Meiderich Zentrum / Ost sowie Hamborn Süd/Landschaftspark/Hagenshof nach Oberhausen (Planungen für Umsetzung bestehen)</li> </ul>	
40	DVG	Kapitel 6.1.4.1	<p>Harmonisierung des Spät-, Nacht- und Wochenendverkehrs im ÖPNV</p> <p>Die Auffassung, dass hier gewisse Vereinheitlichungen anzustreben sind teilen wir. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass Vereinheitlichungen mancherorts zu Verschlechterungen führen können. Lediglich wenn allertorts das bislang höchste Niveau übernommen wird, wären Vereinheitlichungen ohne lokale Verschlechterungen möglich, was aber die Frage der Finanzierbarkeit aufwirft. Ggf. könnte eine Alternative zu angestrebten Vereinheitlichungen auch die Schaffung einheitlicher Mindeststandards sein, die aber lokal auch übererfüllt werden können. Im Spannungsfeld von Finanzierbarkeit und Fahrgastinteressen scheint uns in diesem Ansatz ein guter Lösungsweg zu liegen.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Eine verbundweite Harmonisierung des Spät-, Nacht- und Wochenendverkehrs im ÖPNV kann bei einigen VU zu Kostensteigerungen führen.</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, dass verbundweite einheitliche Mindeststandards sinnvoller sind.</b></p> <p><b>In Kapitel 6.1.4.1 heißt es „Hier muss im Dialog mit allen Beteiligten (siehe „Relevante Akteure“) nach einer langfristigen und finanziell tragfähigen Lösung gesucht werden.“</b></p>
40	DVG	Kapitel 6.1.4.3	<p>Umsetzung eines VRR- und landesweit abgestimmten On-Demand-Systems</p> <p>Die dargestellte Lösung, dass On-Demand-Verkehre auch zuschlagsfrei zum VRR-Tarif nutzbar sind, sofern sie Teil der Grundmobilität sind, wird begrüßt. Aktuell können On-Demand-Shuttle für ihre „Erste-/Letzte-Meile-Funktionalität“ nur sehr beschränkt zum Einsatz kommen, da sie für Zeitkarten-Inhaber nicht kostenfrei nutzbar sind. In Duisburg etwa sind einige Teile des Stadtgebietes nachts nur mit dem MyBus zu erreichen, für den auch Zeitkarteninhaber extra bezahlen müssen. Aus planerischer Sicht wäre es erstrebenswert, dass Fahrgäste die in bestimmten Zeiten zum MyBus keine alternative im klassischen ÖPNV haben, die Shuttle-Fahrzeuge für die erste bzw. letzte Meile zum Verbundtarif buchen können. Letzteres würde aber bedeuten, dass eine zuschlagsfreie Nutzung der Shuttle-Dienste nur auf Abschnitten möglich ist, in denen zeitspezifisch kein klassisches ÖPNV-Angebot vorhanden ist, sodass Fahrgäste bei zuschlagsfreier Nutzung der Shuttle ggf. eine Teilstrecke mit dem klassischen ÖPNV zurücklegen müssten.</p> <p>Des Weiteren regen wir insgesamt ein größeres Maß an Eigenständigkeit bei der Tarifgestaltung für On-Demand-Verkehre an. Dies hat zwei Gründe:</p> <p>Selbst wenn mehrere Städte einen Bedarfsverkehr nach identischen Zielen und Parametern betreiben, so wird allein die Topografie aufgrund des kilometerbasierten Tarifs für Effizienzeinbußen sorgen, da den Unterschieden</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR</b></p> <p><b>Vorschlag zur tariflichen Behandlung der Grundmobilität wird begrüßt</b></p> <p><b>Ablehnung seitens VRR!</b></p> <p><b>Ein wesentliches Merkmal des Verkehrsverbundes ist der gemeinsame einheitliche Tarif. Die Weiterentwicklung des On-Demand-Tarifs wird die unterschiedlichen Verkehrszwecke der On-Demand-</b></p>

			<p>in der Raumstruktur nicht adäquat Rechnung getragen werden kann. Ein weiterer Grund für einen größeren Gestaltungsspielraum bei Tarifen ist die Tatsache, dass komplexere Tarifsysteme erst softwareseitig entwickelt werden müssen, was Investitionen seitens der Technologiepartner benötigt. Diese in der Zukunft wahrscheinlich nötigen Investitionen werden nicht getätigt, wenn ein Anwendungsfall erst gar nicht entstehen kann. Im Bereich der On-Demand-Verkehre als Innovationstreiber sollten im Tagesverlauf flexible oder hybride Tarifen gezielt gefördert.</p> <p>Zudem regen wir an, modellhaft die Umsetzung eines kombinierten Service On-Demand-Verkehr + Free-floating-Car-Sharing zu untersuchen. Dies basiert auf folgendem Hintergrundgedanken: Sowohl Free-floating-Car-Sharing-Systeme als auch On-Demand-Shuttle versuchen in ähnlicher Weise eine komfortablere Alternative zum ÖPNV – sofern dieser für die individuelle Quelle-Ziel-Relation durch lange Warte- bzw. Reisezeiten oder lange Fußwege zur nächsten Haltestelle sehr unattraktiv ist - herzustellen. Wir unterstellen: Für die allermeisten Fahrgäste ist es in solchen Fällen relativ egal, ob sie das Fahrzeug, dass sie schnell und direkt von A nach B bringt, selbst fahren müssen (Freefloating-Car-Sharing) oder sie gefahren werden (On-Demand-Shuttle). Fakt ist aber: Personalkosten stellen den größten Kostenblock dar und machen On-Demand-Shuttle für die öffentliche Hand zu einer kostspieligen Angelegenheit. Bekannterweise hat diese Entwicklung mancherorts bereits dazu geführt, dass trotz des Erfolgs derartiger Systeme über eine Einstellung des Angebots diskutiert wurde. Wenn nun aber unterstellt werden kann, dass Freefloating-Car-Sharing-Systeme – deren Dimensionierung sich aktuell eher nach betriebswirtschaftlichen Erwägungen der Betreiber als an volkswirtschaftlichen Aspekten (Verkehrsverlagerung, Verkehrswende etc.) orientiert – eine sehr ähnliche Funktion wahrnehmen, bietet sich hier womöglich ein Kosten-Einspar-Potenzial: Ein innovatives Kombi-System, dass die Stärken beider Ansätze kombiniert könnte entstehen durch Variantenkombinationen „mit Chauffeur“ (nach dem Vorbild On-Demand-Shuttle) und „ohne Chauffeur“ (nach dem Vorbild Freefloating-Car-Sharing). Gerne erläutern wir diese Idee in einem unserer zukünftigen Abstimmungstermine oder auch auf Anfrage.</p>	<p><b>Verkehre in den jeweiligen Verkehrsgebieten berücksichtigen.</b></p> <p><b>Ablehnung seitens VRR!</b></p> <p><b>Es liegen keine belastbaren Zahlen zur Frage, welcher Anteil der On-Demand-Fahrgäste berechtigt, fähig und auch willens wäre, die Fahrt alternativ selbst als Fahrzeugführer*in durchzuführen. Daher wird hier keine Notwendigkeit gesehen, dieses Prüffeld in den VRR-NVP aufzunehmen.</b></p>
40	DVG	Kapitel 6.1.8.1	<p>Verbundweit einheitliche Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen</p> <p>Aus unserer Sicht greifen umfassende Anforderungskataloge zu Qualitätsstandards von Bussen in die Kompetenzen der lokalen Aufgabenträger ein und führen zu einer Erhöhung der Komplexität bei der Busbeschaffung und</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>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,</b></p>

			<p>der Akquise von Subunternehmer-Leistung. Gerade durch den akuten Fachkräftemangel in Kombination mit einem hohen Bedarf des VRR als SPNV-Aufgabenträger bezüglich SEV-Leistungen ist es für die kommunalen Unternehmen oftmals schwierig, Auftragsunternehmen für ihre Verkehre zu finden. Ein langer Anforderungskatalog an detaillierten Fahrzeugvorgaben seitens des VRR führt zu einer Einschränkung von Fahrzeugen, die prinzipiell für Linienverkehre im VRR einsetzbar sind, womit wiederum die Suche nach geeigneten Auftragsunternehmen zu einem zunehmend limitierenden Faktor wird.</p>	<p>welche durch die Verkehrsunternehmen umzusetzen sind.</p>
40	DVG	Kapitel 6.1.5.1.2	<p>Mischnutzung von Bussonderfahrstreifen</p> <p>Die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel könnte zunehmend zu Lasten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gehen, wenn bei der Planung von Fahrradstraßen oder Velonetzen die Bedürfnisse eines attraktiven und schnellen ÖPNV ignoriert werden. Die DVG fordert deshalb, dass der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Koordinator stärker darauf achtet, dem ÖPNV eine zentrale Rolle im Umweltverbund einzuräumen. In diesem Kontext sollte auch die gemeinsame Nutzung von Busspuren durch Fahrräder oder E-Autos kritisch beurteilt werden. Ist die Einrichtung einer Busspur ausdrücklich zur Stärkung des ÖPNV vorgesehen, sollte eine gemeinsame Nutzung vermieden werden, um die Effekte der Beschleunigung nicht zu beeinträchtigen.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, dass eine gemeinsame Benutzung der Busspuren von Bussen, Fahrrädern und E-Autos die Reisegeschwindigkeit im ÖPNV reduziert. Forderung: Nutzung der Busspuren nur von Bussen.</b></p> <p><b>Das Langfristige Ziel ist es darauf hinzuwirken, die Bussonderfahrstreifen nur für den ÖPNV vorzuhalten, die beschriebene Mischnutzung wird hier als Kompromiss gesehen um kurzfristige Maßnahmen umsetzen zu können.</b></p>
40	DVG	Kapitel Exkurs 10	<p>Tempo 30 auf ÖPNV-Achsen (Exkurs 10)</p> <p>Die DVG betont, dass es neben der bloßen Verlängerung der Reisezeit durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wichtig ist, zwischen „Streckengeboten“ und „Zonen“ zu unterscheiden. Die DVG fordert, dass an den ÖPNV-Achsen, wo Tempo 30 angeordnet wird, die bestehenden Vorfahrtsregeln (Streckengebot) beibehalten werden. Die Einführung von Tempo-30-Zonen mit einer verpflichtenden Rechts-vor-Links-Regelung wird von der DVG entschieden abgelehnt, da dies zu Zeitverlusten sowie Sicherheits- und Qualitätsnachteilen durch häufige Brems- und Beschleunigungsvorgänge führt. Nicht vermeidbare Reisezeitverluste durch Tempo 30 können durch eine Priorisierung an anderer Stelle, z.B. Lichtsignalanlagen, eigene Trassierung kompensiert werden. Die Einschätzung des VRR, dass die Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 erhebliche Herausforderungen für den ÖPNV mit sich bringt, sollte aus Sicht der DVG im Haupttext behandelt werden und nicht als Exkurs.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, dass die Einführung von Tempo-30-Zonen mit einer verpflichtenden Rechts-vor-Links-Regelung (Abkehr vom Streckengebot) zur Reduzierung der Reisegeschwindigkeit im ÖPNV führt.</b></p> <p><b>Text im NVP evtl. ändern? Vorschlag für eine Ergänzung:</b></p> <p><b>„Wichtig bei der Einführung von Tempo-30-Bereichen ist, dass an den ÖPNV-Achsen, an denen Tempo-30-Bereiche umgesetzt werden soll, die bestehenden Vorfahrtsregeln beibehalten werden (Streckengebot). Die Einführung von Tempo-30-Bereichen mit einer verpflichtenden Rechts-vor-Links-Regelung wird kritisch gesehen, da dies zu Zeitverlusten sowie Sicherheits- und Qualitätsnachteilen</b></p>

				im ÖPNV durch häufige Brems- und Beschleunigungsvorgänge führt. Nicht vermeidbare Reisezeitverluste durch Tempo-30-Bereiche können durch eine Priorisierung an anderer Stelle, z. B. Lichtsignalanlagen, eigene Trassierung eventuell kompensiert werden.“
40	DVG	allgemein	<p>Allgemeine Hinweise</p> <p>Im Nahverkehrsplan ist aus unserer Sicht nicht genug gewürdigt, vor welchen großen Herausforderungen die einzelnen Verkehrsunternehmen derzeit und in Zukunft stehen, inklusive der direkten Auswirkungen auf die Kostenseite. Die Umstellung von Dieseln auf emissionsfreie Brennstoffzellenbusse führt trotz Förderung zu deutlichen Mehrkosten für die einzelnen Verkehrsunternehmen. Im Bereich des schienengebundenen städtischen ÖPNV sind u. A. Taktverdichtungen zur Attraktivierung des ÖPNV-Angebots angestrebt. Diese machen erforderlich, dass zusätzliche Fahrzeuge angeschafft werden, welche geführt, gewartet, gepflegt, instandgesetzt und abgestellt werden müssen. Hierbei entsteht ein weiterer Investitionsbedarf, der den oben benannten Investitionen hinzugerechnet werden muss. Summarisch ergibt sich hier, ein enormer zusätzlicher Investitionsaufwand für die Verkehrsunternehmen.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, dass die finanziellen Herausforderungen für die VU derzeit sehr hoch sind (beispielsweise Umstellung auf alternative Antriebe).</b></p> <p><b>Im Kapitel 6.1.8.3 wird ein entsprechender Hinweis ergänzt.</b></p>
40	DVG	allgemein	<p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Teamleitung Verkehrsplanung, BV-P</p> <p>Bungerstr. 27</p> <p>47053 Duisburg</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>(allgemeiner Abschlusstext)</b></p>
41	VER (Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr)	allgemein	<p>Sehr geehrter Herr NN,</p> <p>sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen zum VRR-Nahverkehrsplan 2025 (Entwurf). Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens möchten wir hiermit zu den aufgeführten Themenschwerpunkten wie folgt Stellung nehmen:</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>(allgemeiner Einleitungstext)</b></p>

41	VER (Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr)	Kapitel 4	<p>Weiterentwicklung SPNV-Leistungsangebot</p> <p>Die geplante Weiterentwicklung und Optimierung des SPNV-Leistungsangebots im Verbundgebiet wird von uns grundsätzlich positiv bewertet. Auch das Verkehrsangebot im Ennepe-Ruhr-Kreis würde von den aufgezeigten Maßnahmen profitieren:</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
41	VER (Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr)	Kapitel 4.1.2.4	<p>Ruhrtalbahn</p> <p>Durch die Reaktivierung der Ruhrtalbahn würde die Verkehrsachse Hattingen ↔ Witten ↔ Wetter-Wengern ↔ Hagen deutlich gestärkt. Wichtig in diesem Zusammenhang wäre, dass im Rahmen der weiteren Prüfungen auch die Busnetze entlang der Strecke vom Aufgabenträger für den ÖSPV, dem Ennepe-Ruhr-Kreis, überprüft und, falls erforderlich, angepasst würden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p><b>Anm.: Die Angebotsplanung im ÖSPV obliegt den ÖPNV-Aufgabenträgern (nicht dem VRR) und ist damit nicht Gegenstand des VRR-NVP.</b></p>
41	VER (Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr)	Kapitel 4.1.4	<p>S-Bahn-Konzept „Düsseldorf“</p> <p>Die S-Bahn-Linie 8 soll perspektivisch zwischen Hagen, Gevelsberg, Schwelm, Wuppertal, Düsseldorf und Mönchengladbach in den Hauptverkehrszeiten auf einen 15-Minuten-Takt umgestellt werden. In einer ersten Stufe (Zielnetz 2032) ist dabei eine Taktverdichtung zwischen Schwelm und Mönchengladbach vorgesehen. Bei der zurzeit aktuellen Fahrplanlage (S8 und S9, Stand: Juni 2024) können an den Bahnhöfen in Schwelm, Gevelsberg und Hagen-Westerbauer nicht alle Umstiegszeiten zwischen dem SPNV und dem ÖSPV aufgrund anderer Verkehrsaufgaben verträglich gestaltet werden. Bei der angedachten Taktausweitung würde sich die Bedienungsqualität aber automatisch verbessern. Den Bahnhof Schwelm sehen wir in der Übergangsphase eher nicht als klassischen Endpunkt für eine S-Bahn-Linie.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p><b>Anm.: Die Angebotsplanung im ÖSPV obliegt den ÖPNV-Aufgabenträgern (nicht dem VRR) und ist damit nicht Gegenstand des VRR-NVP. Grundsätzlich sind aber gute Anschlussbeziehungen SPNV-ÖSPV und ÖSPV-SPNV wichtig (VRR als Koordinator für den ÖPNV), weshalb das Thema Anschlussicherung im VRR-NVP behandelt wird (Kap. 6.1.1)</b></p>
41	VER (Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr)	Kapitel 4.1.5.3.16	<p>Korridor Hagen ↔ Dortmund</p> <p>Wichtig für das VER-Liniennetz sind die geplanten Leistungsausweitungen/Neuordnungen im Stadtgebiet von Wetter (u.a. Wetter Bf. / Oberwengern Bf.). Durch die Ausweitung des SPNV könnten hier die Anschlussbeziehungen aus den Stadtteilen Grundschöttel/Volmarstein (Linien 553 und 555) von und zum SPNV in Richtung Hagen / Witten verbessert werden.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
41	VER (Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr)	Kapitel 4.1.5.3.26	<p>Rhein-Wupper-Achse</p> <p>Die RE-Linien 4, 7 und 13 bilden das Rückgrat für eine schnelle Verbindung zwischen Hagen, Ennepetal, Schwelm und Wuppertal. Zukünftig soll der</p>	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!

			<p>Streckenabschnitt durch die Linie RE2 weiter verstärkt werden. Hier wäre es von Vorteil, wenn die Linien in einem annähernden 15-Minuten-Takt verkehren würden, um diese optimal mit den Busfahrplänen verknüpfen zu können.</p>	<p><b>Hinweis, alle Linien auf der Rhein-Wupper-Achse in einem angenäherten 15-Minuten-Takt verkehren zu lassen.</b></p> <p><b>Die Linien RE4 und RE13, sowie RE2neu und RE7 verkehren jeweils im 30'-Takt zueinander. Ein exakter 15'-Takt ist aufgrund der Taktlagen auf den Außenästen der Linien leider nicht umsetzbar.</b></p>
41	VER (Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr)	Kapitel 4.2.1.5	<p>Potenzielle neue Stationen</p> <p>Die Einrichtung einer neuen Station „Ennepetal-Oelkinghausen“ zwischen Ennepetal und Schwelm muss aus unserer Sicht kritisch überprüft werden. Nach einer ersten vorgenommenen Grobeinschätzung sehen wir, auch aufgrund der Erfahrungen mit den Nachfragedaten der hier heute verkehrenden Buslinien, nur wenig Potenzial. Das hängt u.a. mit der verkehrlichen Lage sowie der Bevölkerungsdichte in dem Bereich zusammen. Deutlich mehr Potenzial versprechen wir uns von der geplanten Einrichtung der Station „Witten Universität“ (Pferdebachstraße).</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis zur Einrichtung einer neuen Station „Ennepetal-Oelkinghausen“ zwischen Ennepetal und Schwelm.</b></p> <p><b>Die Planung der Station „Ennepetal-Oelkinghausen“ wird aktuell nicht weiter verfolgt.</b></p>
41	VER (Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr)	Kapitel 5.3.1	<p>XBus-Netz, Kurzfristige Entwicklung XBus-Netz</p> <p>Die verkehrliche Struktur der Linie X89 ist einvernehmlich zwischen den beteiligten Aufgabenträgern (Stadt Hagen und Ennepe-Ruhr-Kreis) dem VRR sowie den Verkehrsunternehmen (HST und VER) abgestimmt worden. Allerdings steht die Umsetzung der Maßnahme unter Finanzierungsvorbehalt. Die Finanzierung der Maßnahme ist weiter offen. Vor einer möglichen Umsetzung wären daher entsprechende politische Beschlüsse (u.a. durch den Ennepe-Ruhr-Kreis) einzuholen.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Sämtliche im VRR-NVP dargestellten Maßnahmen stehen unter Finanzierungsvorbehalt.</b></p>
41	VER (Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr)	Kapitel 5.3.2	<p>Mittelfristige Entwicklung XBus-Netz</p> <p>Für eine mittelfristige Umsetzung werden in der Aufstellung die XBus-Linien 21, 22 und 23 aufgeführt. Hierbei handelt es sich um bereits bestehende SB-Linien im Liniennetz (SB 37 Ennepetal ↔ Bochum; SB 38 Ennepetal ↔ Hattingen). Die o.g. Linien werden aktuell durch die Aufgabenträger Stadt Bochum und Ennepe-Ruhr-Kreis finanziert. Nach unserem Kenntnisstand werden vom Land NRW für die Entwicklung des XBus-Netzes nur Neuverkehre bezuschusst. Aus diesem Grund sollte eine Umstellung der o.g. bestehenden Angebote nicht weiterverfolgt werden. Die Umsetzung der den Ennepe-Ruhr-Kreis tangierenden Linien X17 (Hattingen ↔ Düsseldorf), X20 (Bochum ↔ Wuppertal) und X24 (Schwelm ↔ Lüdenscheid) wurde u.a.</p>	<p><b>Ablehnung seitens VRR!</b></p> <p><b>Die genannten Linien sind als mittelfristig umzusetzen beschrieben. Über eine Umsetzbarkeit entscheiden die betroffenen Aufgabenträger zu einem späteren Zeitpunkt.</b></p>

			aufgrund der fehlenden Infrastruktur sowie der zu erwartenden Fahrgastnachfrage zurückgestellt. Eine zeitnahe Umsetzung sollte deshalb nicht angestrebt werden.	
41	VER (Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr)	Kapitel 6.1.1	<p>Integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV, Anschlusssicherung im ÖPNV</p> <p>Bei der Fahrplangestaltung im Linienverkehr müssen eine Vielzahl von Umsteigebeziehungen an verschiedenen Verknüpfungspunkten berücksichtigt werden. Hierzu zählen sowohl die Umsteigebeziehungen bei den Buslinien untereinander wie auch die Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr. Zusätzlich sind auch die weiteren Anschlüsse im Verlauf der anderen Linien zu beachten. Wir möchten in diesem Zusammenhang unterstreichen, dass Verkehrsverbindungen nicht nur auf regionale Ebenen (Verbindung Bus ↔ Zug) ausgerichtet sein können. Auch der lokale Ansatz (Verknüpfung Bus ↔ Bus, Abstimmung der Fahrpläne auf Anfangs- und Endzeiten von Firmen und Schulen, Geschäftszeiten) nimmt eine ebenso wichtige Bedeutung ein und muss bei der Fahrplangestaltung berücksichtigt werden.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Im Text wurde eine Formulierung ergänzt, die deutlich macht, dass der ÖSPV nicht nur als Zu-/Abbringer zum SPNV, sondern insbesondere auch zur Erfüllung lokaler Verkehrsfunktionen dient.</b></p>
41	VER (Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr)	Kapitel 6.1.4.1	<p>Harmonisierung des Spät-, Nacht- und Wochenendverkehrs im ÖPNV</p> <p>Es ist richtig, dass sich das Mobilitätsverhalten in den letzten Jahren verändert hat und Bedienungszeiten dementsprechend angepasst werden müssen. Das gilt sowohl für den SPNV als auch für den ÖSPV. Die Bedienungszeiträume für den Busverkehr im Ennepe-Ruhr-Kreis werden im Nahverkehrsplan festgelegt. Diese ergeben sich anhand von Nachfragedaten in Kombination mit weiteren Faktoren wie z.B. Ladenöffnungszeiten. In eine mögliche Harmonisierung sind auch hier die lokalen Belange mit einzubeziehen.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, dass sich die Bedienungszeiten des lokalen ÖSPV an der Fahrgastnachfrage orientieren muss (und nicht an verbundweiten Vorgaben)</b></p> <p><b>Soll hierzu ein erklärender Satz in den finalen VRR-NVP aufgenommen werden? Eventuelle Ergänzung des finalen VRR-NVP: Sofern verbundweit einheitliche Vorgaben zum ÖSPV in diesem Bereich als VRR-Richtlinie formuliert werden, werden diese – wie in der Vergangenheit praktiziert – vorab mit allen relevanten Akteuren diskutiert und formuliert.</b></p> <p><b>Ziel des VRR ist grundsätzlich eine Ausweitung des Verkehrs auch in den Schwachverkehrszeiten und die Anpassung des Angebots an den SPNV. In Kapitel 6.1.4.1 heißt es zudem „Hier muss im Dialog mit allen Beteiligten (siehe „Relevante Akteure“) nach einer langfristigen und finanziell tragfähigen Lösung gesucht werden.“</b></p>

41	VER (Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr)	Kapitel 6.1.8.1	<p>Verbundweit einheitliche Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen</p> <p>Im Nahverkehrsplan des Ennepe-Ruhr-Kreises werden verbindliche Ausstattungsmerkmale für Linienbusse festgelegt, mit dem der Nutzungskomfort und zudem die Umweltbilanz verbessert werden soll. Die Merkmale werden im Aufstellungsverfahren festgelegt. Aufgrund dieser Vorgehensweise wäre es daher kontraproduktiv würde der VRR eigene, davon abweichende Standards festlegen. Eine Abstimmung der Ausstattungs- und Qualitätsstandards zwischen den kommunalen Aufgabenträgern und dem VRR ist daher im Vorfeld zwingend vorzunehmen. Bereits heute gestaltet sich die Festlegung der Ausstattungsmerkmale zwischen einzelnen Verkehrsunternehmen (gemeinschaftliche Beschaffung von Fahrzeugen) als äußerst schwierig, wird aber von uns in der gemeinsamen Beschaffung der KÖR-Unternehmen realisiert.</p> <p>Die Auflistung der o.g. Punkte zeigt in Einzelfällen, dass bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans einzelne Themenblöcke von mehreren Institutionen in ähnlicher Form bearbeitet werden und sich somit inhaltlich teilweise überschneiden. Zu nennen wäre hier beispielsweise der Themenblock „Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV“ (6.1.3). In diesem Zusammenhang ist hier insbesondere die Rolle der kommunalen Aufgabenträger zu berücksichtigen, die etliche Schwerpunkte mit der Aufstellung der Nahverkehrspläne bereits abdecken. In Einzelfällen wäre hier ein gemeinsames und abgestimmtes Verfahren zielführend.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>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.</b></p>
41	VER (Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr)	allgemein	<p>Wir möchten Sie bitten unsere Anmerkungen zum VRR-Nahverkehrsplan in Ihre weiteren Bearbeitungen aufzunehmen. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>(allgemeiner Abschlusssatz)</b></p>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 4.1.4	<p>S-Bahn-Konzept „Düsseldorf“ im 15/30-Minuten-Takt</p> <p>Ist generell eine stärkere Verknüpfung gewünscht, auch unter dem Aspekt ausgeweitete Anschlussicherung zu betrachten?</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung Ende 2020er/Anfang 2030er passt vom Zeitraum zu den Planungen des NVP Essen bzgl. Berücksichtigung</li> <li>- Unser ÖPNV-Netz wird bereits auf SPNV Netz ausgerichtet, wenn möglich – da Essen mit 26 S-Bahn Haltestellen eine sehr gute Anbindung an das SPNV Netz aufweist</li> <li>- schwierig nur die tatsächlichen Quelle-Ziel-Beziehungen der Fahrgäste, z.B. Anbindung Isenbügel – Wollen die Fahrgäste Richtung Düsseldorf oder Essen?</li> </ul>	
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 5.3.2	<p>Mittelfristige Entwicklung XBus-Netz X15 = Linienweg SB19 (Umbenennung in X19 möglich?)</p> <p>X16 ganz neu = Begründung? und Finanzierung abwarten</p> <p>X65 = Finanzierung abwarten</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Die Liniennummern sind als Arbeitstitel zu werten, dieser allgemeine Hinweis wird im Text des finalen NVP ergänzt.</b></p>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.2.4	<p>Stadtbahn-Richtlinie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auswirkungen auf NVPs und z.B. auch auf die U11/U17 Verlängerung</li> <li>- unter den Akteuren fehlt der AT – betrifft nicht nur die Kommunen</li> </ul>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Die ÖPNV-Aufgabenträger sind genannt (Kommunen = ÖPNV-Aufgabenträger): “Zwingend ist auch die Einbeziehung der Kommunen bzw. Eigentümer*innen der Stadtbahnanlagen, insbesondere von Tunnelanlagen.“</b></p>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.2.6	<p>Handreichung Qualitätsmanagementsystem ÖSPV, Langfristiges Ziel (Strategie und Vision des VRR)</p> <p>Ein gemeinsamer Qualitätsbericht ist schwierig</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- interessant bzgl. Benchmark, aber unterschiedliche Methoden, Ziele, etc.</li> <li>- schwer zu vereinheitlichen</li> </ul>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.3	<p>Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR</p> <p>Definition ist bereits erfolgt (Berücksichtigung z.B. Kray/Wattenscheid und Freiheit Emscher)</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.4.2	<p>Optimierung des Störungsmanagements im ÖPNV</p> <p>Schwierig, da u.a. das Bsp. Corona z.B. aufgezeigt hat, dass keine einheitliche Abstimmung möglich war</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- jeder hat seinen eigenen Krisenstab und Pläne</li> <li>- verbundweite Abstimmung nur für grobes Konzept, wenn überhaupt möglich (Abfrage könnte im KVIV erfolgen)</li> <li>-&gt; zu abhängig von lokalen Behörden/Krisenstäben (aber natürlich wäre eine langfristige Abstimmung wünschenswert)</li> </ul>	
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.7.3	<p>Park and Ride (P+R)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Woher stammen die 20% einpendelnder PKWs?</li> <li>- Mobilitätsplan versucht schon früher zu ermitteln, wo die Pendler herkommen, um diese auch frühzeitiger abzufangen</li> <li>- Wohnortnaher Umstieg wird befürwortet</li> </ul>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Die Quote von 20% Pkw ist als langfristiges Ziel zu verstehen.</b></p>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.8.1	<p>Verbundweit einheitliche Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung dürfte nicht einfach werden (z.B. unter Wettbewerbsabschluss)</li> <li>- VUs haben ihre eigenen Ausstattungsstandards, die auch die VDV-Schriften berücksichtigen (z.B. RB-Busse sind mit 2 Sondernutzungsflächen in Höhe der 2. Tür ausgestattet),</li> <li>-&gt; Bei der Vorgabe von Standards für die Fahrzeugbeschaffung (Bus, Straßenbahn, Stadtbahn) sollte sich der VRR zurückhalten, hier ist der jeweilige Aufgabenträger in Abstimmung mit den VU</li> <li>-&gt; die Ausstattungsmerkmale bezüglich der Barrierefreiheit werden ebenfalls mit den Behindertenvertretungen abgestimmt</li> </ul>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>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.</b></p>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.8.2	<p>Ausstattung und Konfiguration als einheitliche Qualitätsstandards bei Straßenbahnfahrzeugen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RB möchte längere Straßenbahnen als 30m-Bahnen beschaffen</li> <li>- problematisch unterschiedliche Breiten im gesamten VRR</li> <li>-&gt; Entscheidung über Ausstattungsstandards und Längen von Fahrzeugen treffen Aufgabenträger und VU</li> </ul>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis zur neuen Fahrzeuglänge von Straßenbahnen (30 Meter)</b></p>

42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.8.4	Gemeinschaftliche Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge im ÖSPV  Antwort Ruhrbahn: Die Beschaffung wird bereits vom VRR unterstützt – gibt es so schon und ist positiv zu bewerten. Gemeinsame Werkstattnutzung hingegen ist Bestandteil des ÖDAs	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.2	Einheitliche Beförderungsbedingungen  Auch bei verstärktem digitalen Vertrieb sollten Alternativen für Fahrgäste geringerer Bonität sind weiterhin vorgehalten werden.	<b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b>  <b>Hinweis, dass die sukzessive Umstellung auf den digitalen Vertrieb Fahrgäste mit geringer Bonität nicht ausgrenzen darf.</b>  <b>Der Text für den finalen VRR-NVP wird in Kapitel 6.3.2 wie folgt ergänzt: „Bei der sukzessiven Umstellung auf den digitalen Vertrieb sollen die Belange von Fahrgästen mit geringer Bonität in besonderem Maße berücksichtigt werden.“</b>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 7	Digitalisierung von Vertrieb und Fahrgastinformation  Weiterreichende Infos auch zur Barrierefreiheit in EFA und Apps geplant, sehr zu begrüßen	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf  Lobender Hinweis zu den Aktivitäten des VRR
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 1.3.5.2	Bitte in dem Kapitel anführen, dass in der Vergangenheit aufgrund der Personalknappheit bereits Notfallfahrpläne entwickelt und auch durchgeführt wurden.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Der Text für den finalen VRR-NVP wird wie folgt ergänzt: „Bei einzelnen Verkehrsunternehmen wurden in der Vergangenheit aufgrund der Personalknappheit bereits Notfallfahrpläne entwickelt und auch durchgeführt.“</b>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 1.3.5.3	Bitte den Hinweis einbauen, dass neben der Pandemie vor allem der Klimawandel zunehmend Einfluss auf den ÖPNV und dessen Verfügbarkeit Einfluss nimmt. Die Ruhrbahn hat mit den Auswirkungen des Klimawandels zu kämpfen. Jährlich ist mindestens mit einem Wetterereignis zu rechnen (Flut, Schneechaos,...), wodurch die Verfügbarkeit negativ beeinflusst wird.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Der Text für den finalen VRR-NVP wird wie folgt ergänzt: „Ferner können durch den Klimawandel verursachte, intensiver ausgeprägte Wetterereignisse (Starkregen, Sturm, starker Schneefall etc.) Auswirkungen auf den ÖPNV hinsichtlich seiner Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit (Fahrtausfälle, Pünktlichkeit etc.) haben.“</b>

42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 2.3.1	Bei den Pull Faktoren sollte auch die Kundenzufriedenheitserhebung erwähnt werden. Formulierungsvorschlag „Um Aussagen über die bisherige Qualität der Dienstleistung zu erhalten führt die Mehrzahl der dem VRR zugehörigen Verkehrsunternehmen im bestimmten Rhythmus eine Kundenzufriedenheitsmessung durch.“	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Der Text für den finalen VRR-NVP wird wie folgt ergänzt: „Um Informationen über die aktuelle Qualität des ÖPNV-Leistungsangebots zu erhalten, die als Grundlage für Qualitätsverbesserungen dienen, führt der VRR für den SPNV und führt die Mehrzahl der dem VRR zugehörigen Verkehrsunternehmen für den ÖSPV regelmäßige Kundenzufriedenheitsmessungen durch.“</b>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.2.6	Die Tabelle enthält keine zutreffenden Angaben und die Antwortkategorien sind verwirrend. Eine Bejahung der 3. Kategorie schließt eigentlich die Bejahung der ersten beiden Kategorien aus. Sowohl in Essen als auch in Mülheim ist das QMS in den NVP und in anderen Vereinbarungen integriert. Bitte korrigieren!-Bejahung 3. Kategorie und „Keine Angabe“ löschen!	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Die Tabelle wird für den finalen VRR-Nahverkehrsplan überarbeitet.</b>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.4.3	Hinweis auf den VRR On-Demand-Tarif mit neuen Zuschlagsstufen +50% und + 60% hinzufügen	<b>Ablehnung seitens VRR!</b>  <b>Das Ziel der Weiterentwicklung des On-Demand-Tarifs wurde in den Text des NVP aufgenommen, eine Beschreibung des bisherigen Tarifs en detail wäre nicht zweckgemäß.</b>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.7	Im ersten Absatz des Kapitels sollten die Angebote Bike-Sharing und e-Tretroller-Sharing explizit genannt werden und auch die Mobilität zu Fuß berücksichtigt werden. Außerdem sollte die Möglichkeit, dass sich neue Mobilitätsformen entwickeln und etablieren können, ebenfalls berücksichtigt werden.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Der letzte Satz des 1. Absatzes wird für den finalen VRR-NVP wie folgt ergänzt: „... wie beispielsweise Bike- und e-Tretroller-Sharingangebote oder zukünftig gänzlich neue Mobilitätsangebote.“</b>  <b>Zustimmung.</b>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.7.1	Satz hinter erstem Absatz hinzufügen: „Auch On-Demand-Verkehre sind ein wichtiges Angebot der vernetzten Mobilität bspw. indem sie als Zubringer oder für die sogenannte letzte Meile im klassischen ÖPNV-Angebot genutzt werden.“	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Der Text für den finalen VRR-NVP wird wie folgt ergänzt: „Auch On-Demand-Verkehre sind ein wichtiges Angebot der vernetzten Mobilität, da sie als Zubringer oder für die sogenannte letzte Meile im klassischen ÖPNV-Angebot genutzt werden können.“</b>  <b>Zustimmung.</b>

42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.7.1	Das Unterkapitel „Ausgangslage und aktueller Stand“ sollte um Beispiele von aktuellen Umsetzungen von Mobilstationen ergänzt werden und genauer darstellen, wie viele Mobilstationen schon bestehen und wie viele aktuell in Planung sind. Was den Umfang angeht, könnte man sich an der Darstellung der Ausgangslage in den Kapiteln 6.1.7.2 oder 6.1.7.3 orientieren.	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Sofern Daten vorliegen, bitte den aktuellen Umsetzungsstand Mobilstationen im VRR ergänzen!</b></p> <p><b>Da wir lediglich über lückenhafte Daten verfügen, sollte von einer Nennung einer konkreten Anzahl abgesehen werden.</b></p>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.7.1	Unter Langfristigen Zielen wird perspektivisch das Ziel von 1.000 Mobilstationen bis 2027 erwähnt, allerdings keine weiteren Planungen. Interessant sind hier die langfristigen Ziele und Planungen über 2027 hinaus.	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Planung bzw. Maßnahmen zur Umsetzung des Ziels von 1.000 Mobilstationen bis 2027 erläutern.</b></p> <p><b>Das Ziel 1000 Mobilstationen stammt aus dem Koalitionsvertrag der aktuellen Landesregierung.</b></p>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.7.1	Am Ende des Unterkapitels Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Erreichung des Ziels steht „Detailplanung und Umsetzung vor Ort liegen in der Hand der Kommunen“. Dies sollte ergänzt werden, z.B. um „... oder von den Kommunen beauftragter Dritter, wie z.B. kommunaler Verkehrsunternehmen.“	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Der Text für den finalen VRR-NVP wird wie folgt ergänzt: „...oder der von den Kommunen beauftragten Dritten, wie z. B. kommunalen Verkehrsunternehmen.“</b></p>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.7.2	In diesem Kapitel liegt ein großer Fokus auf DeinRadschloss und Abstellanlagen für eigene Räder, allerdings werden Bike Sharing-Angebote praktisch nicht betrachtet. Gerade im Zusammenhang mit multimodalen Wegeketten und der vorher beschriebenen Mobilstationen sollten vorhandene Sharingangebote und die Entwicklung dieser Angebote entweder in diesem Kapitel mit behandelt werden oder wie Carsharing auch ein eigenes Kapitel erhalten.	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, dass Bike-Sharing-Angebote trotz ihrer Bedeutung für die intermodale Wegekette (im Gegensatz zum Carsharing, das ein eigenes Kapitel erhält) nicht ausreichend gewürdigt wird.</b></p> <p><b>Bedingt dieser Hinweis Änderungen im Text (neues Kapitel für Bike-Sharing?) für den finalen VRR-NVP?</b></p> <p><b>Eigenes Kapitel für Sharing-Angebote könnte sinnvoll sein.</b></p>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.7.6	Relevante Akteure könnten ergänzt werden, z.B. um Unternehmen (Betriebliches Mobilitätsmanagement), Vereine oder Veranstalter von Events	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Der Text für den finalen VRR-NVP wird wie folgt ergänzt: „...Unternehmen (Betriebliches Mobilitätsmanagement), Vereine oder Veranstalter von Events.“</b></p>

42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.7.6	Vor dem Hintergrund, dass die Mitnahme von e-Tretrollern aktuell in Bussen und Bahnen untersagt ist, irritiert die Aussage, dass der VRR und die VUs die Mitnahme von e-Tretrollern unterstützt. Zur Erklärung könnte noch ergänzt werden „...“, sobald die verbauten Akkus entsprechenden Sicherheitsstandards genügen.“	<b>Zustimmung seitens VRR!</b> <b>Der Text für den finalen VRR-NVP wird wie folgt ergänzt: „... sofern zukünftig die in e-Tretrollern verbauten Akkus entsprechenden Sicherheitsstandards genügen.“</b>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 7.3.3	Es sollte ein Unterkapitel eingefügt werden, in dem neben der VRR-App auch die Entwicklung von Schnittstellen erläutert wird, die in selber entwickelten Apps, z.B denen der Verkehrsunternehmen, genutzt werden können. Dabei sollte auch der Funktionsumfang und die Einbindung der Schnittstellen für die Nutzenden erläutert werden.	<b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b> <b>Kritischer Hinweis, dass die Alternative zur VRR-App in Form einer von den Verkehrsunternehmen entwickelten App mit einer Schnittstelle zum VRR nicht genannt wird.</b> <b>Textliche Anpassung erfolgt:</b> <b>Die mobil.nrw-App ist eine White-Label-App der drei Kooperationsräume in NRW (VRR, go.Rheinland und NWL).</b> <b>Forderung eines Unterkapitels wird für nicht sinnvoll erachtet. Die Funktionserweiterungen der mobil.nrw App sind in enger Absprache mit dem MUNV zu diskutieren.</b>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 5.1.4	Die Einführung des Produktes X-Bus bedarf einer gesonderten Fahrzeugreserve bzw. der separaten Vorhaltung von speziell hierfür ausgestatteten Fahrzeugen, da das geplante Design und die Innenausstattungen nicht dem RB-Standard entsprechen.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Kritischer Hinweis, dass die Notwendigkeit einer für den XBus separaten Fahrzeugreserve besteht.</b>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 5.3.2	Durch Einführung zusätzlicher Linien ist von einem erhöhten Personaleinsatz auszugehen, welcher nicht durch Bestandspersonale erbracht werden kann. Außerdem gibt es bei entfernteren Zielen keine Ablösemöglichkeiten für die Fahrpersonale.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Kritischer Hinweis, dass die Einführung des XBus zu einem erhöhten Personaleinsatz führt (ungünstige Ablösemöglichkeiten wegen langlaufender Linien)</b>
42	Ruhrbahn (Essen)	Kapitel 6.1.8.1	Seitens des VRR besteht der kurz-/mittelfristige Wunsch u.a. WLAN in den Fahrzeugen bereitzustellen. Die RB verfolgt derzeit einen abweichenden Weg (kein WLAN mehr im Bus). Hier wird TP sicherlich eine Anmerkung zu geben.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Hinweis, dass die Umsetzungsplanung den Vorgaben des VRR aus dem VRR-NVP zuwiderlaufen wird.</b>

43	Ruhrbahn Mülheim		<i>(Gemeinsame Stellungnahme von Ruhrbahn (Essen) und Ruhrbahn (Mülheim) - Hinweise siehe unter „Ruhrbahn (Essen)“)</i>	
44	Hagener Straßenbahn (HST)	allgemein	Sehr geehrter Herr NN, hier ein paar Anmerkungen zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans:	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)
44	Hagener Straßenbahn (HST)	Kapitel 4.1.5.3.18	Im dritten Absatz wird erwähnt, dass die Linie RB91 derzeit noch dem Flügeltzugprinzip nach Iserlohn und Siegen gefahren wird. Dies ist aber, abgesehen von den Tagesrandzeiten, nicht mehr der Fall.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Redaktioneller Fehler
44	Hagener Straßenbahn (HST)	Kapitel 4.3.2	Beim RE13 werden die neuen vierteiligen Flirt 3 Fahrzeuge eine Kapazität von 235 Sitzplätzen haben, was gegenüber den heutigen fünfteiligen Fahrzeugen mit 273 Sitzplätzen ein Rückschritt mit Blick auf die Kapazität wäre. Hier wäre die Frage, ob die Züge dann immer in Doppeltraktion fahren. Bereits heute ist der RE13, insbesondere auf dem Abschnitt Düsseldorf-Wuppertal, oft überfüllt.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! <b>Linie RE13: Wird der neue vierteilige Flirt 3 mit einer Kapazität von 235 Sitzplätzen zukünftig in Doppeltraktion fahren (bisheriges Fahrzeug 273 Sitzplätze)?</b> <b>Es sind schon im Ausschreibungsfahrplan deutlich mehr Doppeltraktionen im Fahrplan vorgesehen, als dies heute der Fall ist.</b>
44	Hagener Straßenbahn (HST)	Kapitel 4.6	Bei der Abstimmung zu SEV Verkehren sollten auch die von der SEV Maßnahme betroffenen örtlichen kommunalen VU einbezogen werden zwecks Abstimmung über SEV Haltestellen und ggf. Pausen- und Abstellplätzen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf <b>Bei der Abstimmung der SEV Verkehre sind bei deren Umsetzung die örtlichen Verkehrsunternehmen einzubeziehen.</b>
44	Hagener Straßenbahn (HST)	Kapitel 6.1.1	Anschlussicherung in betrieblicher bzw. technischer Hinsicht: Hier sollte der VRR darauf achten, dass beim SPNV, insbesondere in Tagesrandlagen, die Einhaltung der Pünktlichkeit Priorität vor der Einhaltung des Einfahrtsgleises hat. An großen Bahnhöfen, als Beispiel hier Hagen oder Dortmund, kommt es oft vor, dass die Züge bis kurz vor einem der genannten Bahnhöfe pünktlich sind, aber dann vor dem Bahnhof mehrere Minuten warten, weil das ursprünglich geplante Gleis besetzt ist, oder noch andere	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf <b>Kritischer Hinweis für die Umsetzung der Anschlussicherung, dass die Einhaltung der Pünktlichkeit im SPNV für die Anschlussicherung wichtiger ist als die Einhaltung des Einfahrtsgleises im Bahnhof (sofern betrieblich umsetzbar).</b>

			Züge kreuzen. Hier sollte, im Rahmen der Möglichkeiten, dann ein anderes Gleis gewählt werden, damit andere Anschlüsse, sowohl SPNV als auch ÖSPV, gehalten werden können, da hier ein Gleiswechsel eher verschmerzbar ist als ein verpasster Anschluss im Stundentakt.	
44	Hagener Straßenbahn (HST)	Kapitel 6.1.5.1.1	Hier sollte nicht nur der Fokus auf LSA Beschleunigung und Busspuren gesetzt werden, sondern auch darauf, wie man den immer mehr werdenden Tempo 30 Abschnitten auf ÖPNV-Strecken entgegenwirken kann. Hier kann gegenüber den entscheidenden Akteuren ein ÖPNV-Vorbehaltsnetz unterbreitet werden, auf dessen Strecken weiter Tempo 50 favorisiert werden sollte. Alternativ kann auch Tempo 40 gewählt werden, wenn es darum geht, bestimmte Emissionswerte einzuhalten, die zwar mit Tempo 50 nicht eingehalten werden, jedoch mit Tempo 40. Dies kann bei der Stabilität der Fahrpläne oft entscheidend sein.	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis zu Tempo-30-Zonen, die zahlenmäßig zunehmen und damit den ÖSPV immer stärker verlangsamen. Umsetzung eines ÖPNV-Vorbehaltsnetzes oder Tempo-50(40)-Zonen?</b></p> <p><b>Der Hinweis wurde in Kapitel 6.1.5.1.6 Gestaltung des Straßenraums und der Ordnungsmaßnahmen (Ausweichmöglichkeiten, Parkraumbewirtschaftung, Straßenzustand Vorfahrtsregelungen, Haltestellengestaltung etc.) aufgenommen.</b></p>
44	Hagener Straßenbahn (HST)	allgemein	Mit freundlichen Grüßen Hagener Straßenbahn AG	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)
45	HCR	allgemein	Stellungnahme der Straßenbahn Herne - Castrop-Rauxel GmbH zum VRR-Nahverkehrsplan 2025 als Träger öffentlicher Belange  Sehr geehrte Damen und Herren,  wir danken für die Zusendung des Entwurfs des VRR-Nahverkehrsplans 2025 im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens mit den Trägern öffentlicher Belange und nehmen im Folgenden Stellung dazu.  Grundsätzlich unterstützen wir die Zielstellung des VRR Klimaschutz durch Verkehrswende umzusetzen und befürworten die im NVP vorgestellten Maßnahmen größtenteils. Wir möchten allerdings folgende inhaltliche Anmerkungen mitteilen:	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)
45	HCR	Kapitel 1.2.1.2 (Exkurs 1)	Wir bitten um Auskunft, wann die Phase der mündlichen Beteiligung, wie sie auch im VRR-Nahverkehrsplan mehrfach erwähnt wird, beginnt und wann Gesprächstermine mit Teilnahme der HCR vorgesehen sind.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

				<b>Anm.: Die Gespräche finden im Januar 2025 statt; die Einladungen werden Mitte Dezember 2024 (vor Weihnachten) versendet.</b>
45	HCR	<b>Kapitel 1.3.4.3</b>	Hier wird der Herner Stadtteil Wanne-Eickel benannt. Die Seilbahn ist für einen Verlauf vom Stadtteil Wanne in den Stadtteil Eickel angedacht, einen Stadtteil Wanne-Eickel gibt es nicht.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b> <b>Redaktioneller Fehler</b>
45	HCR	<b>Kapitel 2.3.1</b>	Im dritten Absatz werden die Entfernungsklassen zwischen 5 und 50 km als besonders interessant für Maßnahmen der Mobilitätswende benannt. Sicherlich sind diese aus dem Blickwinkel des VRR besonders interessant, da der VRR diesbezüglich eine koordinierende Aufgabe erfüllt. Zur Vermeidung unnötiger Wege des MIV bzw. Verlagerung von Wegen auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds sollten allerdings auch gezielt kürzere Wege betrachtet und hier erwähnt werden, welche aufgrund des geringeren Nachteils in der Reisezeit eher auf den ÖPNV oder das Fahrrad zu verlagern sind und einen Großteil der täglichen Wege ausmachen. Ein sicherlich gut nachvollziehbares Beispiel für solche vermeidbaren MIV-Fahrten sind Elterntaxen. Grundsätzlich fehlt im Entwurf des VRR-NVP 2025 zu diesem Thema eine Datengrundlage, welche die Häufigkeit von Wegen der unterschiedlichen Entfernungsklassen darstellt. Um das Potential zur Umsetzung der Verkehrs- und Mobilitätswende zu bewerten, muss hiermit die Relevanz der einzelnen Klassen bewertet werden.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b> <b>Fehlende Datengrundlage zur Häufigkeit von Wegen der unterschiedlichen Entfernungsklassen.</b> <b>Anm.: Sofern Daten vorliegen werden, werden diese in den finalen VRR-NVP aufgenommen.</b>
45	HCR	<b>Kapitel 2.3.2 (Exkurs 3)</b>	Hier wird die Einführung von Tempo 30-Zonen in den Städten als Push-Maßnahme zugunsten des ÖPNV dargestellt. Der Gedanke dahinter ist sicherlich, dass der Reisezeitnachteil des ÖSPV sich verringert, wenn der MIV langsamer wird. Allerdings fließt der ÖSPV, insbesondere der Busverkehr, häufig mit dem übrigen Verkehr mit, da keine Busspuren vorhanden sind. Somit ergibt sich keinerlei Reisevorteil. Außerdem kommt in Tempo 30-Zonen hinzu, dass hier häufig die Vorfahrtsregelung rechts vor links eingesetzt wird. Ausnahmen, um dem ÖSPV den Vorrang zu geben, müssen beantragt werden und werden nicht immer umsetzbar sein.  Aus unserer Sicht muss der Punkt „Tempo 30-Zonen“ somit aus der Liste gestrichen werden.  Wir möchten darauf hinweisen, dass sich im Allgemeinen mit der 2024 geänderten StVO vereinfachte Möglichkeiten ergeben, den ÖPNV zu beschleunigen.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b> <b>Der Text für den finalen VRR-NVP wird wie folgt geändert: „Wichtig bei der Einführung von Tempo-30-Bereichen ist, dass an den ÖPNV-Achsen, an denen Tempo-30-Bereiche umgesetzt werden soll, die bestehenden Vorfahrtsregeln beibehalten werden (Streckengebot). Die Einführung von Tempo-30-Bereichen mit einer verpflichtenden Rechts-vor-Links-Regelung wird kritisch gesehen, da dies zu Zeitverlusten sowie Sicherheits- und Qualitätsnachteilen im ÖPNV durch häufige Brems- und Beschleunigungsvorgänge führt. Nicht vermeidbare Reisezeitverluste durch Tempo-30-Bereiche können durch eine Priorisierung an anderer Stelle, z. B. Lichtsignalanlagen, eigene Trassierung eventuell kompensiert werden. Ferner ist bei der Einführung von</b>

				Tempo 30 Bereichen darauf zu achten, dass das Streckengebot bestehen bleibt.“
45	HCR	Kapitel 4.2.1.5	Der bereits dem VRR vorgestellte Wunsch nach einem zusätzlichen Haltepunkt Herne-Holsterhausen sollte erwähnt werden.	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Station Herne-Holsterhausen als potenzielle neue SPNV-Station in den finalen VRR-NVP aufnehmen?</b></p> <p><b>Eine abschließende Prüfung / Entscheidung über die Einrichtung des Haltes steht noch aus. Daher keine Aufnahme in den NVP.</b></p>
45	HCR	Kapitel 6.1.1	<p>Anschlussicherung im ÖPNV, Langfristiges Ziel</p> <p>Die Aussage, dass der ÖSPV stets als Zu- oder Abbringerverkehrsmittel zum/vom SPNV fungiert, sollte nicht kommentarlos dargestellt werden. In einem theoretischen System ohne weitere Zwänge ist die Aussage sicherlich zutreffend. Allerdings ist dies ein idealtypisches Bild, in der Realität gibt es meistens weitere Ansprüche an das Fahrplansystem der ÖSPV-Linien. Dies gilt insbesondere in einer Stadt wie Herne, welche aktuell nur über 3 SPNV-Haltepunkte verfügt, wodurch der SPNV innerstädtisch nur eine geringe Bedeutung hat. So können z.B. Schulanfangs- und -endzeiten oder auch betriebliche Zwänge wie infrastrukturelle Gegebenheiten einen großen Einfluss auf die Fahrplanlage haben. Hier muss also zwischen den unterschiedlichen Interessen stets abgewogen werden, eine pauschale Aussage zur Produkthierarchie ist nicht möglich und sollte im VRR-NVP 2025 abgeändert werden.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>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.“</b></p>
45	HCR	Kapitel 6.1.1	<p>Anschlussicherung im ÖPNV, Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Erreichung des Ziels im Bereich der Anschlussicherung innerhalb des ÖSPV bei Stadt-/Kreisgrenzen überschreitenden ÖSPV-Linien</p> <p>Ein Zusammenschluss mehrerer Leitstellen zu einer großen, zentralen Leitstelle ist nicht zielführend zur Behebung der bestehenden Abstimmungsprobleme bei der Anschlussicherung, betrieblich kaum umsetzbar und führt zu sehr hohen Kosten.</p> <p>Hinzu kommt, dass bei den Leitstellenmitarbeitern bei einem derart großen Bedienungsgebiet kaum umfassende Ortskenntnisse vorhanden wären, welche essentiell für die Arbeit in der Leitstelle sind.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>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.“</b></p>

			<p>Grundsätzlich bestehen technische Möglichkeiten zur Integration der Daten anderer Verkehrsunternehmen, hier ist eher die Finanzierung und Umsetzung zu klären.</p> <p>An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass die Partnerunternehmen DSW21, BOGESTRA und HCR seit Jahren ein gemeinsames ITCS nutzen. In diesem Rahmen ist ein Austausch der Betriebsdaten und eine Anschlusssicherung aufgrund der gemeinsam beschafften Ausstattung möglich.</p> <p>Eine Leitstelle hat allerdings mehr Aufgaben als lediglich die Sicherstellung von Anschlüssen, sodass ein Zusammenschluss mehrerer Leitstellen weitreichende betriebliche Konsequenzen hätte. Selbstverständlich stehen wir bei diesem Thema gern für ein Gespräch zur Erläuterung zur Verfügung.</p> <p>Der Absatz im VRR-NVP 2025 sollte dringend entfallend.</p>	
45	HCR	Kapitel 6.1.2.3	<p>VRR-Richtlinie zu Fahrplanwechseldaten im ÖSPV, Ausgangslage</p> <p>Fahrplanwechseltermine ergeben sich aus unterschiedlichen von außen an die VU herangetragenen Gegebenheiten, aber auch aus innerbetrieblichen Bedingungen. Sicherlich sind diese nicht immer von außen erkennbar, was dazu führen kann, dass für Unbeteiligte „keine gravierenden Gründe erkennbar“ sind. Ein solche Formulierung ist allerdings in einem NVP zu vermeiden. Die nun in der Richtlinie festgelegten Fahrplanwechseltermine vereinheitlichen die möglichen Termine zwar. Wir möchten aber darauf hinweisen, dass es weiterhin möglich ist, dass die Nachbarunternehmen zu unterschiedlichen Zeitpunkten ihren Fahrplanwechsel durchführen.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Für den finalen VRR-NVP wird die Formulierung „keine aus Sicht der Fahrgäste nachvollziehbare Gründe“ gewählt.</b></p>
45	HCR	Kapitel 6.1.3	<p>Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR, Kurz- und mittelfristige Maßnahmen, 4. Absatz</p> <p>Den Wunsch nach rechtzeitiger Bekanntgabe von Angebotsänderungen im SPNV können wir gut nachvollziehen. Allerdings sollte die Formulierung hier heißen „um das eigene ÖSPV-Angebot entsprechend überprüfen zu können“. Da wie bereits erwähnt auch der ÖSPV weiteren Anforderungen unterliegt als nur die Funktion des Zu- und Abbringerverkehrs des SPNV zu erfüllen, kann der ÖSPV nicht immer an die Änderungen im SPNV angepasst werden.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Für den finalen VRR-NVP wird der Begriff „anpassen“ durch „überprüfen“ ersetzt.</b></p>
45	HCR	Kapitel 6.1.3 (Exkurs 8)	<p>Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p>

			Wir bitten um Anpassung des Wortlauts im Exkurs 8: Die Stadt Herne wird hauptsächlich von der Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel (HCR) GmbH bedient. Einen Teil der Verkehrsleistung leistet die BOGESTRA, ebenso wie die Vestische Straßenbahnen GmbH. Ein gemeinsamer Nahverkehrsplan der Städte Bochum, Gelsenkirchen und Herne wäre aufgrund der weiteren Verbindungen und Linienwege der Verkehrsunternehmen in Richtung der umliegenden Städte nicht zielführend, da keinerlei Abstimmungsaufwand eingespart würde.	<b>Für den finalen VRR-NVP wird der Klammerzusatz im ersten Spiegelstrich „BOGESTRA“ zu „die jeweils in unterschiedlichem Umfang von der BOGESTRA bedient werden“ geändert.</b>
45	HCR	<b>Kapitel 6.1.5.1</b>	Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen für den ÖPNV  Bezüglich der Erwähnung von Tempo 30-Zonen verweisen wir auf den 5. Punkt dieser Stellungnahme.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (siehe oben)</b>
45	HCR	<b>Kapitel 6.1.5.1.1</b>	Vorrangschaltungen für den ÖPNV, Seite 328, Ausgangslage und aktueller Sachstand  Technisch ist wie im Text erwähnt häufig eine Bevorrechtigung von ausschließlich verspäteten Fahrzeugen möglich. Allerdings schöpft diese Methode bei weitem die Potenziale einer ÖPNV-Bevorrechtigung nicht aus und sollte hier nicht als Beschleunigungsmaßnahme dargestellt werden.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>  <b>Im VRR-NVP wird hierzu bereits ausgeführt: „Trotz dieser technischen Möglichkeiten wird das Potenzial, das über die Einstellungen der LSA-Vorrangschaltung ausgeschöpft werden könnte, oftmals, nicht ausreichend zugunsten des ÖPNV ausgeschöpft. Zudem wirken die Bevorrechtigungen bei einem hohen Verkehrsaufkommen nur sehr schwach und werden ggf. sogar ausgestellt, um den MIV-Verkehrsfluss nicht zu sehr zu beeinträchtigen.“</b>
45	HCR	<b>Kapitel 6.1.8.4</b>	Gemeinschaftliche Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge im ÖSPV, Ausgangslage  Die gemeinsame Beschaffung von Fahrzeugen unter Beachtung gemeinsamer Ausstattungsstandards unterstützen wir nachdrücklich. Aus diesem Zusammenhang ergibt sich richtigerweise eine gemeinsame Nutzung von Werkstattekapazitäten. Dieser Vorteil wird durch die Partnerunternehmen der KÖR bei Fahrzeugschäden, deren Reparatur ein spezialisierte Kenntnisse benötigt, bereits genutzt.  Im Allgemeinen bringt eine gemeinsame Nutzung von Werkstätten verschiedene betriebliche Schwierigkeiten mit sich, welche den eventuellen, nicht garantierten Vorteil geringerer Wartungskosten oder schnellerer Verfügbarkeiten von Ersatzteilen, entgegenstehen. So ergäben sich bspw. zusätzlich	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>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.</b>

			notwendige Fahrten zu einem Werkstattstandort, welche personal- und somit kostenintensiv sind. Gemeinsam genutzte Werkstätten sind somit nur in wenigen Fällen vorteilhaft. Der betreffende Abschnitt sollte umformuliert werden.	
45	HCR	Kapitel 8.3	<p>Unterstützung von Städten und Kreisen sowie Verkehrsunternehmen bei der Erbringung des ÖPNV-Leistungsangebots durch den VRR, Kurz- und mittelfristige Maßnahmen</p> <p>Sofern ein aktueller Text an dieser und anderen Stellen des VRR-NVP 2025 erst in der finalen Version des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingefügt wird, nimmt dies den Trägern öffentlicher Belange leider die Möglichkeit, hierzu vorab Stellung zu nehmen.</p> <p>Wünschenswert ist grundsätzlich eine weitere Vorabstimmung der an verschiedenen Stellen im Nahverkehrsplan später nachzuliefernden Texte vor Erstellung der finalen NVP-Version.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Der Platzhaltertext im Entwurf des VRR-NVP wird für den finalen VRR-NVP mit Inhalt (Ziele, Maßnahmen, Akteure etc.) gefüllt.</b></p>
45	HCR	allgemein	<p>Für Rückfragen und Erläuterungen stehen wir selbstverständlich gern zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>(allgemeiner Abschlusstext)</b></p>
46	SWK MOBIL		<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>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
47	NEW mobil und aktiv Mönchengladbach (MöBus)		<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>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>

48	<b>NEW mobil und aktiv Viersen</b>		<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>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
49	<b>Bahnen der Stadt Monheim</b>		<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>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
50	<b>Stadtwerke Neuss</b>		<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>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
51	<b>STOAG</b>		<i>(Gemeinsame Stellungnahme der Stadtwerke Oberhausen AG (STOAG) und der Stadt Oberhausen - Hinweise siehe unter „Stadt Oberhausen“)</i>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
52	<b>Stadtwerke Rem- scheid</b>	<b>allgemein</b>	<p>Sehr geehrter Herr NN, sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>gemäß Ihrer Mail vom 03.07.2024 kommen wir der Aufforderung zu einer Stellungnahme der Stadtwerke Remscheid GmbH zum Entwurf des Nahverkehrsplans im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens gemäß § 9 ÖPNVG NRW gerne nach. Nachfolgend finden Sie die Punkte, zu welchen wir als kommunales Verkehrsunternehmen im VRR Stellung beziehen möchten. Der Verweis auf das bezugnehmende Kapitel des VRR-Nahverkehrsplans erfolgt jeweils durch die fett dargestellte Überschrift. Teilweise haben wir diese Verweise durch kursiv dargestellte Zitate aus dem Entwurf des Nahverkehrsplans ergänzt. Die Anmerkungen unseres Unternehmens finden Sie jeweils unter dem Aufzählungszeichen darunter.</p>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)</b>

52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 1.2.1.3.1	<p>Gesetzliche Aufgaben des VRR gemäß ÖPNVG NRW</p> <p>„Seit dem Zeitpunkt des letzten VRR-Nahverkehrsplans 2017 kann dem VRR darüber hinaus – im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 ÖPNVG NRW, also den kreisfreien Städten und Kreisen – die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden.“</p> <p>Heißt "kann dem VRR ... die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden" auch, dass der VRR die Aufgabenträgerschaft für XBus-Verkehre übernehmen kann? Dies sollte im VRR-Nahverkehrsplan klargestellt werden.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Die Zuständigkeit (Aufgabenträgerschaft) für den XBus liegt bei den kreisfreien Städten und Kreisen als ÖPNV-Aufgabenträger. Hier wird der gesetzliche Rahmen gemäß ÖPNVG NRW dargestellt, innerhalb dessen der sich VRR bewegt. Nicht alle Möglichkeiten, die der Gesetzesrahmen bietet, müssen auch genutzt werden.</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 1.2.3.1.1	<p>Finanzierung des SPNV im VRR gemäß ÖPNVG NRW</p> <p>„Die SPNV-Pauschale ist insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots an die Eisenbahnunternehmen weiterzuleiten; sie kann auch für regionale Schnellbusverkehre oder andere Zwecke des ÖPNV verwendet [...] werden.“</p> <p>Wenn die SPNV-Pauschale auch für regionale Schnellbusverkehre verwendet werden kann, so sollte diese Möglichkeit angesichts der sich abzeichnenden Finanzierungsprobleme von XBus-Verkehren näher ausgeführt werden.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Die Finanzierung des XBus als Regionalem Schnellbus ist im ÖPNG NRW geregelt; hinzu kommt eine Pauschale pro BusKm seitens VRR/MUNV. Die Entwicklung dieser Pauschale (Finanzierungsprobleme) ist nicht Gegenstand des VRR-NVP als Planungsinstrument.</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 1.3.2.2	<p>Pendlerströme (Pendleraufkommen/ -verflechtungen)</p> <p>Die Fokussierung im VRR-Nahverkehrsplan auf die sechs bevölkerungsreichsten Städte wird der tatsächlichen Bedeutung der Pendlerströme nicht gerecht. Um die Verflechtungen besser darzustellen, wäre eine Übersichtskarte sinnvoll, die die wichtigsten Pendlerströme ab einem bestimmten Mindestaufkommen abbildet. 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. Aus Remscheider Sicht sind besonders Verbindungen in angrenzende Ballungszentren wie Leverkusen,</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Die Daten im VRR-NVP zu den Pendlerverflechtungen stellen den Status quo dar, wie er von der IT.NRW für die 10 bevölkerungsreichsten Städte in NRW (davon 6 im VRR) veröffentlicht wurde.</b></p> <p><b>Die Daten zeigen keine quantifizierten zukünftigen Pendlerverflechtungen dar, die als Grundlage für den Bedarf an ÖPNV-Kapazitäten und -Angeboten verwendet werden sollten.</b></p>

			Köln und Düsseldorf von hoher Relevanz und sollten in der Planung berücksichtigt werden.	
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 1.3.2.4	<p>Konzept des Mobilitätsbudgets</p> <p>Das Kapitel erscheint an dieser Stelle zusammenhangslos, ggf. kann es an einer anderen Stelle besser platziert werden.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Das Thema Mobilitätsbudget wird im finalen VRR-NVP zum Themenbereich Intermodalität / Vernetzte Mobilität verschoben (neues Kapitel 6.1.7.7).</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 1.3.5.1	<p>Finanzierungsprobleme im ÖPNV</p> <p>Die finanziellen Engpässe der kommunalen Verkehrsunternehmen sind gravierend, sodass bereits die Finanzierung des bestehenden Nahverkehrsangebotes an ihre Grenzen stößt. In Remscheid, wie in vielen anderen Städten im VRR, existiert die Herausforderung, das aktuelle ÖPNV-Angebot zu sichern und gleichzeitig notwendige Erweiterungen umzusetzen, etwa um den wachsenden Pendlerströmen und der steigenden Bevölkerungszahl gerecht zu werden. 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. Die Stadtwerke Remscheid GmbH unterstützt daher die Forderung nach einer verstärkten finanziellen Unterstützung durch den VRR, um gemeinsam tragfähige Strategien für die Weiterentwicklung des ÖPNV zu entwickeln.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Hinweis erfordert keine Änderungen für den finalen VRR-NVP. Der VRR-NVP kann als Planungsinstrument keine Lösung für aktuelle und zukünftige Finanzierungsprobleme im ÖPNV beinhalten. Es wurde deshalb im VRR-NVP darauf hingewiesen, dass die Finanzierungsprobleme im ÖPNV – wie andere Probleme auch (Fachkräftemangel etc.) – gravierend sind und Lösungen gefunden werden müssen – insbesondere vor dem Hintergrund der Umsetzung der Verkehrswende im VRR.</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 1.5	<p>Herausforderungen für den VRR (Zwischenfazit) und Leitbild des VRR</p> <p>Bei der Aufzählung der Herausforderungen sollte explizit das Thema Zuverlässigkeit als eigener Spiegelpunkt herausgehoben werden. Das betrifft nicht nur die Zuverlässigkeit der Durchführung von Fahrten, sondern insbesondere die Themen Pünktlichkeit und Anschlusssicherung.</p> <p>„Im Bereich der On-Demand-Systeme muss Kund*innen eine durchgängige Lösung angeboten werden, die einfach zugänglich ist. Der VRR hat sich zum Ziel gesetzt, ein einheitliches vernetztes On-Demand-System bis Jahresende 2025 umgesetzt zu haben.“ Zum Thema On-Demand-Verkehre sollte auf deren Finanzierbarkeit stärker eingegangen werden. Auch die Einbeziehung externer Partner ist zu berücksichtigen. Können On-Demand-Verkehre z. B. durch Kooperation mit dem Taxigewerbe (gemeinsame Nutzung von Personal und Fahrzeugen) wirtschaftlich tragfähiger gestaltet werden? Das</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Der erste Spiegelstrich „Kapazitäten“ wird für den finalen VRR-NVP um folgenden Satz ergänzt: „Dabei ist die Zuverlässigkeit des ÖPNV sowohl hinsichtlich der Zuverlässigkeit der Durchführung von Fahrten als auch hinsichtlich Pünktlichkeit und Anschlusssicherung von Relevanz.“</b></p> <p><b>Der On-Demand-Verkehr wird ausführlicher in Kapitel 6.1.4.3 thematisiert. Die Kooperation mit Taxiunternehmen wird im VRR-Nahverkehrsplan weder thematisiert noch ausgeschlossen.</b></p>

			Ziel eines einheitlichen Systems darf zu solchen Lösungen nicht im Widerspruch stehen.	
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 2.3.1	<p>Angebotsverbesserungen im ÖPNV (Pull-Maßnahmen)</p> <p>Hier sollte ein Hinweis eingefügt werden, dass der Umfang des ÖSPV-Angebots allein oft keine vollständige Aussagekraft hinsichtlich der Angebotsqualität insgesamt hat, da der Beitrag des SPNV zum innerstädtischen Verkehrsangebot unberücksichtigt bleibt und in den einzelnen Gebietskörperschaften sehr unterschiedlich sein kann. Nicht nur in Remscheid, sondern z. B. auch in Dortmund oder Duisburg erscheint das Leistungsangebot pro Einwohner unterdurchschnittlich, was sich aber bei Mitbetrachtung des innerörtlichen S-Bahn-Verkehrs vermutlich relativieren würde. Hilfreich wären hier (und an inhaltlich ähnlichen Stellen) erweiterte Tabellen, die auch die innerstädtischen Zugkilometer des SPNV enthalten.</p> <p>Zusätzlich zum Exkurs 3 (Kasten):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Kasten "Exkurs 3" (Seiten 150/151) fehlt eine Bewertung der Maßnahmen 8 bis 11. Bezüglich Maßnahme 10 sollte die Bewertung deutlich (nicht nur als Fußnote) aufzeigen, dass Tempo 30 den ÖPNV in besonderem Maß trifft (strikte Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit im Gegensatz zum MiV, bei dem meist hohe Toleranzen hingenommen werden).</li> <li>• Zur Maßnahme 11 muss unbedingt die Nutzbarkeit von Umweltpuren für E-Fahrzeuge kritisch bewertet werden, da diese bei zunehmendem Anteil von E-Fahrzeugen den Nutzen für den ÖPNV konterkariert.</li> <li>• Die Notwendigkeit des „kritischen Hinterfragens“ und der Neubewertung eines BürgerTickets vor dem Hintergrund der Einführung des DeutschlandTickets erschließt sich nicht. Ein „Zwangserwerb“ des DeutschlandTickets für alle Bürger*innen kann einen möglichen Weg zur gesicherten Finanzierung des ÖPNV darstellen.</li> </ul>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Der finale VRR-NVP wird um folgenden Absatz ergänzt: „Es muss bei dieser Tabelle kritisch angemerkt werden, dass der Berechnung der beiden Quoten nur die Zug- und Buskilometer im ÖSPV zugrunde liegen, da gebietsspezifische Angaben zu den Zugkilometern im SPNV nicht vorliegen. Insbesondere die S-Bahnen haben aber eine innerkommunale Erschließungsfunktion und ihre Zugkilometer müssten – für einen absolut aussagekräftigen Vergleich – zu den Zug-/Buskilometer im ÖSPV addiert werden. Diese Unschärfe betrifft insbesondere Gebietskörperschaften mit einem guten S-Bahn-Angebot und einem dichten Haltestellennetz bei S-Bahnen (z. B. Dortmund, Düsseldorf), die damit einen höheren Wert von Zug-/Buskilometern im ÖPNV pro Kopf der Bevölkerung bzw. pro km<sup>2</sup> Gebietsfläche hätten. Da die Zugkilometer im SPNV mit 51,14 Mio. Zugkm allerdings nur einen Bruchteil der Zug-/Buskilometer im ÖSPV mit 248,784 Mio. Zug-/Buskm ausmachen, zeigt die Tabelle zumindest eine gute Tendenz bei den beiden Quoten.“</b></p> <p><b>Ferner wird der finale VRR-NVP wie folgt ergänzt: „Die Nutzung der Umweltpuren durch E-Fahrzeuge muss – bei zukünftig zunehmender Anzahl E-Fahrzeuge – kritisch bewertet werden, da diese den Nutzen für den ÖPNV konterkarieren.“</b></p> <p><b>Ferner wird der finale VRR-NVP wie folgt ergänzt: „Ein verpflichtender Erwerb des DeutschlandTickets durch alle Bürger*innen kann – statt eines Bürger*innentickets – ein möglicher Weg zur gesicherten Finanzierung des ÖPNV sein.“</b></p>

52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 3.2.3	<p>Infrastruktur Vertrieb im SPNV des VRR</p> <p>Die Marketing- und Vertriebsaktivitäten des VRR im SPNV dürfen nicht in Konkurrenz zu den jeweiligen Aktivitäten der kommunalen Verkehrsunternehmen stehen. Parallele Strukturen nicht nur aufrecht zu halten, sondern zusätzlich zu fördern, sieht die Stadtwerke Remscheid GmbH als nicht zielführend an, insbesondere im Hinblick auf die Effizienz (vgl. hierzu auch Kapitel 1.5 mit dem Ziel der Effizienzsteigerung im VRR). Vertriebsstandards sind mit den kommunalen Verkehrsunternehmen gemeinsam zu erarbeiten und umzusetzen.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 3.3.2	<p>Mindestanforderungen</p> <p>Die Mindestanforderungen sollten um einen Punkt „großzügige Anzahl von Türen und ausreichende Gangbreiten bei Fahrzeugen, die auf Linien mit hohem Fahrgastwechselzeitenanteil (insbesondere S-Bahn-Linien) zum Einsatz kommen“ ergänzt werden.</p> <p>Begründung: Beispielhaft auf der Linie S7 zeigt sich, dass die bei den eingesetzten Fahrzeugen vorhandene Anzahl von nur zwei Türen den Bedingungen des S-Bahn-Verkehrs nicht gerecht wird und häufig zu überlangen Fahrgastwechselzeiten führt. Dies hat Auswirkungen auf die Pünktlichkeit und damit auf Anschlussbeziehungen zum kommunalen ÖPNV. Die Enge innerhalb der Fahrzeuge (insbesondere wegen der aufgrund der überdimensionierten Toilette in Verbindung mit daneben angeordneten Klappsitzen zu geringer Gangbreite) verschärft diese Situation und führt zudem zu gravierenden Komforteinbußen.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Sollen die Mindestanforderungen um einen Aspekt „großzügige Anzahl von Türen und ausreichende Gangbreiten bei Fahrzeugen, die auf Linien mit hohem Fahrgastwechselzeitenanteil (insbesondere S-Bahn-Linien) zum Einsatz kommen“ ergänzt werden?</b></p> <p><b>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 4.1.5.3.25	<p>Korridor Düsseldorf – Hilden – Solingen und Anbindung der Müngstener Strecke</p> <p>Die ausschließliche Betrachtung des Korridors in Richtung Düsseldorf ist aus Remscheider Sicht unzureichend und nicht zufriedenstellend. Eine längerfristige Perspektive für eine umsteigefreie SPNV-Anbindung an Köln sollte im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Stärkere Beachtung der Stadt Remscheid beim Korridor Düsseldorf – Hilden – Solingen und Anbindung der Müngstener Strecke?</b></p> <p><b>Eine umsteigefreie Verbindung nach Köln wurde bereits in der Vergangenheit mit negativem Ergebnis geprüft.</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 4.1.1.1	Ausweitung der HVZ-Verkehre abends und am Wochenende	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			Die gedachte Grenze von HVZ zu NVZ von 19 Uhr auf 21 Uhr zu verschieben, muss in enger Abstimmung mit den kommunalen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern geschehen, da bei einer Umstellung des Taktgefüges (insbesondere vom 30 Minuten- auf den derzeit noch aktuellen 20 Minuten-Takt) die erforderlichen Fahrplananpassungen auf innerstädtischen Anschlusslinien gravierende Mehrleistungen und -kosten verursachen können.	<b>Hinweis, dass die ÖPNV-Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen bei der Ausweitung der HVZ-Verkehre abends und am Wochenende einzubeziehen sind. Dieses Vorgehen ist gelebte Praxis beim VRR.</b>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 4.2.4.5	<p>Infrastrukturausbau für die S-Bahn Taktumstellung im Knoten Düsseldorf auf einen 15/30-Minuten-Takt</p> <p>„Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen ausgelöst durch die Taktumstellung im Knoten Düsseldorf [...] Wuppertal [...]“</p> <p>Die Wiederinbetriebnahme des zweiten Gleises des Rauenthaler Tunnels zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Wuppertal-Ronsdorf sollte bei den notwendigen Maßnahmen aufgeführt werden.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Ergänzung des finalen VRR-NVP um die Maßnahme „Wiederinbetriebnahme des zweiten Gleises des Rauenthaler Tunnels zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Wuppertal-Ronsdorf“?</b></p> <p><b>Die Wiederinbetriebnahme des zweiten Gleises des Rauenthaler-Tunnels wird bereits beplant.</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 4.3.4	<p>Umstellung auf alternative Antriebe</p> <p>„Der Verkehr im Bergischen Städtedreieck wird auf den Linien S 7 (Wuppertal – Remscheid – Solingen) und RE 47 (Düsseldorf Hbf – Remscheid-Lennep) zurzeit mit Dieseltriebwagen durchgeführt. Aufgrund der schweren Umsetzbarkeit einer Elektrifizierung der Müngstener Brücke wird ein Betrieb mit BEMU-Fahrzeugen angestrebt.“</p> <p>Eine Elektrifizierung mittels Stromschiene (wie S-Bahn Hamburg und Berlin) und der Einsatz entsprechend zu entwickelnder - für Oberleitung und Stromschiene geeigneter – Zweisystemfahrzeuge könnte ebenfalls ein möglicher Weg sein. Ggf. kann hier die Betrachtung einer Prüfung ergänzt werden.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Prüfung des Einsatzes von entsprechend zu entwickelnden und für Oberleitung und Stromschiene geeigneten – Zweisystemfahrzeuge als Maßnahme zur Umstellung auf alternative Antriebe.</b></p> <p><b>Soll dieser Aspekt in den finalen VRR-NVP aufgenommen werden?</b></p> <p><b>Der VRR strebt zunächst den Einsatz von BEMU-Fahrzeugen an</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 4.8	<p>Entwicklung von Qualität, Service und Sicherheit im SPNV</p> <p>Dem Thema Pünktlichkeit und Fahrplanstabilität sollte aufgrund seiner Wichtigkeit hinsichtlich systemübergreifender Wegeketten ein eigener Unterpunkt gewidmet werden. Verspätungen im SPNV - auch von nur wenigen Minuten - führen zu gravierenden Zeitverlusten, wenn hierdurch Anschlüsse zum kommunalen ÖSPV verloren gehen. Neben den infrastrukturellen Problemen dürfte eine wesentliche Ursache für Verspätungen im SPNV die im deutschen Schienennetz geübte Praxis darstellen, verspäteten Zügen des</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Verspätete Züge des Fernverkehrs haben grundsätzlich Vorrang gegenüber den Zügen im Nahverkehr</b></p> <p><b>Soll im finalen VRR-NVP eine Passage aufgenommen werden, dass der VRR darauf hinwirkt, dass pünktliche (also innerhalb ihrer planmäßigen Fahrplantrasse verkehrende) Züge gegenüber verspäteten Zügen Vorrang genießen?</b></p>

			<p>Fernverkehrs grundsätzlichen Vorrang gegenüber dem Nahverkehr einzuräumen (dies kann unter 4.8.1/Exkurs 7 noch verdeutlicht werden).</p> <p>Im NVP sollte daher das Ziel verankert werden, den Einfluss des VRR als größten Verkehrsverbund geltend zu machen (idealerweise im Benehmen mit anderen Verkehrsverbänden), diese Praxis dahingehend zu verändern, dass pünktliche (also innerhalb ihrer planmäßigen Fahrplantrasse verkehrende) Züge gegenüber verspäteten Zügen Vorrang genießen.</p>	<b>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 5	<p>Teil B.3: Bestandsanalyse und Weiterentwicklung des XBus-Netzes</p> <p>An geeigneter Stelle dieses Kapitels sollte auf das (auch in Kapitel 6.1.5.1.4 angesprochene) Anliegen hingewiesen werden, auf Autobahnen verkehrenden XBussen (und anderen Bussen des ÖSPV) Sonderrechte zur Nutzung des Standstreifens im Staufall einzuräumen.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>In Kapitel 5.1.4 wird folgender Satz ergänzt: „Zur Erreichung einer möglichst hohen Durchschnittsgeschwindigkeit ist dabei auch die Nutzung von Sonderfahrstreifen sowie perspektivisch auch die Freigabe von Standstreifen auf Autobahnen (siehe Kapitel 6.1.5.1.4) anzustreben.“</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 5.3.1	<p>Kurzfristige Entwicklung XBus-Netz</p> <p>Die Einbindung relevanter Akteure und insbesondere der kommunalen Verkehrsunternehmen sollte hier deutlich gemacht werden. Für Remscheid ist dies insbesondere für die Linien X56 und X86 relevant. Die seitens des Märkischen und des Oberbergischen Kreises in Planung befindliche Schnellbuslinie Lüdenscheid - Halver - Radevormwald - Remscheid sollte textlich, in den Tabellen und in den thematischen Karten Erwähnung finden. Der VRR sollte anstreben, diese Linie in das VRR-XBus-Konzept zu integrieren.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Federführend durch die Nachbarzweckverbände verantwortete regionale Schnellbuslinien werden im Kapitel 5.3.3 sowie in den thematischen Karten berücksichtigt.</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 6.1.2.2	<p>VRR-Haltestellenrichtlinie (Haltestellen im ÖSPV)</p> <p>Richtigerweise wird im Kapitel ausgeführt, dass „Die genaue Zuordnung einer Haltestelle zu einer der o. g. Kategorien den ÖPNV-Aufgabenträgern [obliegt], die entsprechenden Vorgaben in ihren Nahverkehrsplänen festlegen.“. Die eigentlichen Vorgaben folgen damit aus den jeweiligen gültigen Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger. Die VRR-Haltestellenrichtlinie kann daher nur eine Richtschnur/ Orientierungsrahmen für die Haltestellenausstattung und Gestaltung sein. Diesen Charakter muss das Dokument entsprechend behalten. Die in den folgenden Absätzen definierten Ziele sind weicher zu formulieren. Die Richtlinie kann damit z. B. keine Vorschriften zur Gestaltung bei Designelementen oder einem von allen Verkehrsunternehmen abgestimmten Corporate Design machen. Zielführend ist das Thema so aufzubauen, dass es für die Aufgabenträger und</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Die mit den ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen diskutierten Inhalte der zu novellierenden VRR-Haltestellenrichtlinie stellen die Grundlage für verbundweite (Mindest-)Standards für Haltestellen im ÖSPV dar.</b></p> <p><b>Elemente des Corporate Designs des lokalen Verkehrsunternehmen (Farbgebung etc.) sind möglich (siehe Design zu DeinRadschloss), sollten aber die verbundweiten Mindeststandards (Fahrziel etc.) und eine verbundweite Wiedererkennung enthalten.</b></p>

			Verkehrsunternehmen attraktiv ist, die Richtlinie zu leben, z. B. durch Unterstützung bei grundsätzlicher Erneuerung der Haltestelleninfrastruktur.	
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 6.1.4.2	<p>Optimierung des Störungsmanagements im ÖPNV</p> <p>Eine einheitliche Vorgehensweise ist bei überregionalen Krisen und Störungen insbesondere aus der Kundenperspektive erstrebenswert, jedoch wirkt das Ziel, einheitliche Vorgehensweisen aller Verkehrsunternehmen auf Maßnahmenebene festzulegen, unrealistisch. Für den Aufbau eines umfangreichen Krisenmanagements, welches die Vielzahl an möglichen Krisen und Störungen abdecken kann, fehlt es in den Verkehrsunternehmen an entsprechenden Personalen. Das aktuelle Personal kann diese Aufgaben nicht zusätzlich zu seinen eigentlichen Aufgaben übernehmen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich die Personalsituation für die originären Aufgaben der Verkehrsunternehmen voraussichtlich zukünftig weiter verschärfen wird. Die Verflechtungen im Verbundraum sind komplex und die Vielzahl an Akteuren sorgt für sehr vielfältige Anforderungen, sodass stets nur ein sehr geringer gemeinsamer Nenner für ein einheitliches Krisen-/ Störungsmanagement definiert werden kann. Dies wurde bereits im Rahmen der Covid-Pandemie deutlich und wird im Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans selbst so ausgeführt.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, eine einheitliche Vorgehensweise beim Krisen- bzw. Störungsmanagements bei allen Verkehrsunternehmen auf Maßnahmenebene umzusetzen – angesichts einer Vielzahl Akteure und komplexer Verflechtungen im Verbundraum.</b></p> <p><b>Bedingt Hinweis, dass der Text für den finalen VRR-NVP geändert werden sollte?</b></p> <p><b>Völlig korrekter Hinweis. Die komplexe Akteurskonstellation bedingt eine sorgfältig mit den Akteuren vor Ort abgestimmte Vorgehensweise mit Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten. Ein einheitliches Störungsmanagement bringt nicht unbedingt für jeden Krisenfall einen Mehrwert für die Kunden. Die Projektierung eines solchen Projektes muss dies berücksichtigen.</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 6.1.5.1.1	<p>Zu 6.1.5.1.1 „Vorrangschaltungen für den ÖPNV“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der VRR sollte stärker auf den zweckgerechten Einsatz vorhandener Vorrangschaltungen durch stärkere Bevorzugung des ÖPNV hinwirken. Des Weiteren sollte hier als Ergänzung die Definition der Voraussetzungen zur Gewährung von Zuwendungen von Investitionsmaßnahmen in Vorrangschaltungen erfolgen.</li> </ul>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 6.1.5.1.2	<p>Bussonderfahrstreifen (Busspuren)</p> <p>„ÖPNV-Trassen / Gleiskörper: Die beste Möglichkeit, den ÖPNV zu beschleunigen, ist, diesem eine ganz vom Straßenraum getrennte Busspur (ÖPNV-Trasse) zu geben, [...] Dennoch bieten sich solche Trassen vor allem</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Der Text für den finalen VRR-NVP wird wie folgt ergänzt: „Separate ÖPNV-Trassen können auch dort hilfreich sein, wo verschiedene Siedlungsbereiche</b></p>

			<p>in Verkehrssystemen, die ohne Stadtbahn auskommen muss, dazu an, ein leistungsfähiges ÖPNV-System aufzubauen.“</p> <p>Hier sollte als Ergänzung verdeutlicht werden, dass separate ÖPNV-Trassen auch dort hilfreich sein können, wo verschiedene Siedlungsbereiche nicht über das allgemeine Straßennetz miteinander verbunden sind. Eine solche Verbindung ermöglicht eine effizientere Liniennetzgestaltung bei gleichzeitig MiV-unabhängigem Betriebsablauf.</p>	<p><b>nicht über das allgemeine Straßennetz miteinander verbunden sind. Eine solche Verbindung ermöglicht eine effizientere Liniennetzgestaltung bei gleichzeitig MiV-unabhängigem Betriebsablauf.“</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 6.1.7.3	<p>Zu 6.1.7.3 „Park and Ride (P+R)“</p> <p>An geeigneter Stelle des Kapitels sollte der Zielkonflikt zumindest angerissen werden, dass P+R zwar das MiV-Aufkommen in den großen Einpendlermetropolen senkt, dieses aber häufig nicht nur mit entsprechendem Parkraumbedarf, sondern auch mit vermehrtem Verkehrsaufkommen im Umfeld der Bahnhöfe, und damit oft in zentralen Bereichen in den Quellstädten, verbunden ist.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Der Text für den finalen VRR-NVP wird wie folgt ergänzt: „Somit senkt P+R das MIV-Aufkommen in den großen Einpendlermetropolen im VRR und entlastet damit deren Innenstädte und großen Einfallstraßen, kann aber auf der anderen Seite in den Quellstädten zu einem entsprechendem Parkraumbedarf und einem vermehrten Verkehrsaufkommen im Umfeld der Bahnhöfe führen (oft in zentralen Stadtteilen der Quellstädte).“</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 6.1.8.1	<p>Verbundweit einheitliche Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen</p> <p>Vorgaben für die Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen werden in der Regel für die Verkehrsunternehmen durch die ÖPNV-Aufgabenträger in den jeweiligen Nahverkehrsplänen festgelegt, eine weitere Vorgabenebene ist nicht notwendig und zielführend. Die Nutzungsdauer von Linienbussen beträgt in der Regel &gt; 10 Jahre, bis also einheitliche Standards erreicht werden, vergehen voraussichtlich zwei Jahrzehnte. In dieser Zeit überholen sich die gewünschten Anforderungen durch die technologische Entwicklung. Die Folge ist eine dauerhafte Anpassung der Merkmale und niemals ein einheitlicher und standardisierter Zustand. Die Einrichtung von einheitlichen Informationssystemen ist aufgrund der vielfältigen Hard- und Softwarelandschaft in den Verkehrsunternehmen unrealistisch. Die Vorgabe von einheitlichen Designs raubt den Verkehrsunternehmen und damit auch ihren Regionen ihre eigene Identität. Die Ergänzung folgender Ziele und Maßnahmen sollte daher im Kapitel erfolgen:</p> <p>Ziele</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>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.</b></p> <p><b>Die seitens des TöB vorgestellten Ziele und Maßnahmen sind bereits durch den Text in Kapitel 6.1.8.1 abgedeckt.</b></p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hinwirkung auf Standardisierung der für die Fahrgäste besonders wahrnehmbaren Ausstattungsmerkmale, ohne Eingriff in lokale Zuständigkeiten und betriebliche Belange.</li> <li>- Fahrgäste sollen im gesamten VRR die gleichen Ausstattungsmerkmale in den gleichen Qualitäten und Ausführungen vorfinden.</li> </ul> <p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Verkehrsunternehmen verständigen sich – unter Koordination des VRR – auf einheitliche Standards und deren Ausgestaltungen für zukünftige Busbeschaffungen.</li> <li>- Dabei sollen Klimatisierung, WLAN, USB-Steckdosen und Videoüberwachung flächendeckend vorhanden sein.</li> <li>- Ebenso sollten die Fahrgastinformationen auf einem möglichst hohen Niveau vereinheitlicht werden.</li> </ul>	
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 6.1.8.3	<p>Gemeinsames Vorgehen bei alternativen Antrieben bei Bussen</p> <p>Die folgenden Ziele und Maßnahmen sollten im Kapitel abgebildet werden:</p> <p>Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hinwirkung auf frühestmögliche emissionsfreie Erbringung der gesamten Verkehrsleistung - spätestens jedoch im Jahr 2045 - auch durch attraktive Förderkulissen.</li> <li>- Enge Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung der Verkehrsunternehmen, koordiniert durch den VRR.</li> </ul> <p>Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschaffung eines möglichst großen, auch über die Vorgaben des Saub-FahrzeugBeschG hinausgehenden Anteils der Neufahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb.</li> <li>- Beibehaltung der Fördermöglichkeiten und Prüfung, inwieweit diese ausgebaut werden können.</li> <li>- Bestmöglicher Wissens- und Erfahrungsaustausch sowie unkomplizierter Zugang zu Informations- und Beratungsleistungen.</li> </ul>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Die seitens des TöB vorgestellten Ziele und Maßnahmen sind bereits durch den Text in Kapitel 6.1.8.3 abgedeckt.</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	Kapitel 8.3	<p>Unterstützung von Städten und Kreisen sowie Verkehrsunternehmen bei der Erbringung des ÖPNV-Leistungsangebots durch den VRR</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p>

			Die Unterstützung des VRR bei diesem Thema ist positiv und zielführend, jedoch ist eine Darstellung hierzu in einem Nahverkehrsplan im gemachten Umfang nicht notwendig, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Maßnahmen vermutlich wenig konkret beschrieben werden können und sich in einer schnelllebigen Zeit auch regelmäßig verändern. Dies zeigen auch die bisherigen Anmerkungen, welche auf zukünftig einzufügende Texte verweisen.	<p><b>Kritischer Hinweis, das Thema Unterstützung von Städten und Kreisen sowie Verkehrsunternehmen bei der Erbringung des ÖPNV-Leistungsangebots durch den VRR im finalen VRR-NVP zu streichen.</b></p> <p><b>Es wird kritisch geprüft, welche Themen detailliert genug beschrieben werden können, um sie in den finalen VRR-NVP aufzunehmen. Grundsätzlich sind diese Themen angesichts von Fachkräftemangel, Erreichen der Klimaschutzziele, Fördermanagement etc. derart relevant, dass der VRR in seiner Rolle als Koordinator für den ÖPNV den ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen Hilfestellung anbieten möchte, um die Verkehrswende umzusetzen.</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	allgemein	<p>Weitere Redaktionelle Anmerkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Abkürzungsverzeichnis wird das ITCS rein auf den Bahnbetrieb bezogen, was inhaltlich nicht korrekt ist.</li> <li>• Bei Tabellen wird häufig mit den Farben rot und grün gearbeitet, um Unterschiede oder Abweichungen darzustellen. Mit den gewählten Farben wird aber automatisch eine Wertung verbunden, obwohl diese gar nicht das Ziel der jeweiligen Abbildung ist. Dies ist insbesondere aufgrund des Umfangs des VRR-Nahverkehrsplans relevant, welcher in der Regel nicht vollständig am Stück gelesen und erfasst wird.</li> </ul>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Redaktionelle Hinweise</b></p>
52	Stadtwerke Remscheid	allgemein	<p>Freundliche Grüße</p> <p>Ihre Stadtwerke Remscheid GmbH</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>(allgemeiner Abschlusstext)</b></p>
53	Stadtwerke Solingen	allgemein	<p>Stellungnahme der SWS zu den Entwürfen des VRR-Nahverkehrsplans 2025 im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens gemäß §9 ÖPNVG NRW</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Wir möchten uns für die Gelegenheit bedanken, im Rahmen der Beteiligung der Verkehrsbetriebe eine Stellungnahme zum VRR-Nahverkehrsplan 2025 abgeben zu dürfen. Ebenso schätzen wir die frühzeitige inhaltliche Einbindung im Aufstellungsprozess des Nahverkehrsplans.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>(allgemeiner Einleitungssatz)</b></p> <p><b>Stadtwerke Solingen schließt sich ausdrücklich der Stellungnahme der Stadt Solingen an.</b></p>

			Der Verkehrsbetrieb Solingen schließt sich ausdrücklich der Stellungnahme der Stadt Solingen zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens gemäß §9 ÖPNVG NRW an.	
53	Stadtwerke Solingen	allgemein (Kapitel 1)	Als Verkehrsbetriebe Solingen tragen wir mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aktiv zur Mobilitätswende in unserer Stadt bei. Wir ermöglichen es den Solinger Bürgerinnen und Bürgern jeden Tag, sicher und umweltfreundlich ihre Ziele zu erreichen. Unsere Busse verkehren zuverlässig im 15- bzw. 30-Minuten Takt und bieten somit eine verlässliche Basis für den öffentlichen Nahverkehr.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Kenntnisnahme; Stadtwerke Solingen unterstützen Maßnahmen zur Mobilitätswende in Solingen</b>
53	Stadtwerke Solingen	allgemein (Kapitel 4)	Die geplante Umstellung des SPNV im VRR auf einen 15/30-Minuten Takt begrüßen wir ausdrücklich. Dies reduziert Taktbrüche beim Umsteigen im Solinger Stadtgebiet erheblich und schafft eine einheitliche Taktung, die den Regionalverkehr im gesamten VRR-Gebiet optimiert und verbesserte Umsteigerelationen schafft. Diese Maßnahme ist ein wesentlicher Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrsangebots.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Kenntnisnahme; Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR (15/30-Minuten Takt im SPNV)</b>
53	Stadtwerke Solingen	Kapitel 1	Im Nahverkehrsplan wird auf die Finanzierungsproblematik im ÖPNV hingewiesen. Wir teilen die Einschätzung, dass dies eine zentrale Herausforderung darstellt, insbesondere vor dem Hintergrund der Sicherung der Bestandsverkehre und der Umsetzung der Mobilitätswende in Solingen. Nachhaltige Lösungen zur Finanzierung sind dringend erforderlich, um die Grundversorgung im öffentlichen Nahverkehr weiterhin zu gewährleisten und den Ansprüchen der Mobilitätswende gerecht zu werden.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Kenntnisnahme; nachhaltige Lösungen zur Finanzierung dringend erforderlich (Sicherstellung ÖPNV-Grundversorgung und Erfordernis Mobilitätswende)</b>
53	Stadtwerke Solingen	Kapitel 1 Kapitel 2	Zudem möchten wir auf die Dringlichkeit von Bestandsförderungen hinweisen. Die Erneuerung des Betriebshofes und die Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge stellt uns, sowie viele andere Kommunen und Verkehrsdienstleister im VRR, vor kaum überwindbare Herausforderungen. Ohne entsprechende Förderungen ist es uns mittelfristig nicht mehr möglich die aktuelle Fahrleistung zu erbringen, geschweige denn einen Leistungsaufwuchs zu realisieren. Um im Sinne des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeitsagenda des VRR agieren zu können, bitten wir um die Prüfung von Fördermöglichkeiten der Bestandsinfrastruktur.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Kenntnisnahme; Bestandsförderung (Erneuerung des Betriebshofes und Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge) wichtig. Prüfung von Fördermöglichkeiten der Bestandsinfrastruktur.</b>
53	Stadtwerke Solingen	ÖSPV-Thema mit Bezug zu Kapitel 8.2	Wir schätzen die neue Förderrichtlinie für den Neubau von Oberleitungsinfrastruktur, jedoch werden wir diese Mittel nicht in Anspruch nehmen können. Unser Kernproblem liegt im Erhalt und der Sanierung der Bestandsinfrastruktur, sowie der Fahrleitungserweiterung. Diese zentrale	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>

			Herausforderung ist entscheidend für den Fortbestand unserer heutigen Laufleistung. Um unser Angebot halten zu können, bitten wir um die Prüfung geeigneter Förderungen bzw. die Umwidmung der aktuellen Förderrichtlinie.	<b>Kritischer Hinweis, dass Erhalt und Sanierung der Bestandsinfrastruktur (Oberleitungen) relevant sind, nicht Ausbau/Erweiterung.</b>
53	Stadtwerke Solingen	Kapitel 8.3	Wir begrüßen die Förderung für den barrierefreien Ausbau an Haltestellen. Jedoch liegt hier die Schwierigkeit bei fehlenden Fachkräften sowohl in der Verwaltung als auch im ausführenden Gewerbe. Eine Schlüsselfertig-Förderung bzw. ein Schlüsselfertigbau, bei dem der VRR als Bauträger federführend ist, könnte aus unserer Sicht eine Lösung darstellen und die Fördergelder würden abgerufen werden.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b> <b>Kritischer Hinweis, dass fehlende Fachkräfte sowohl in der Verwaltung als auch im ausführenden Gewerbe den barrierefreien Haltestellenausbau verzögern.</b> <b>Der VRR kann diese Problem Ansprechen, aber nicht lösen, das beschriebene Angebot soll dazu dienen, durch Bündelung die Attraktivität von Aufträgen zu erhöhen und so geeignete Unterstützung zu erhalten.</b>
53	Stadtwerke Solingen	allgemein	Mit freundlichen Grüßen Stadtwerke Solingen GmbH Verkehrsbetrieb	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>(allgemeiner Abschlusssatz)</b>
54	WSW mobil	allgemein	Sehr geehrter Damen und Herren, sehr geehrter Herr NN,  vielen Dank für die Übersendung des aktuellen Bearbeitungsstandes des VRR-Nahverkehrsplans 2025. Anbei unsere Stellungnahme im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens mit den Trägern öffentlicher Belange. Wir haben uns diesbezüglich mit unserem Aufgabenträger Stadt Wuppertal grundsätzlich abgestimmt, von dort erfolgt eine separate Stellungnahme.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
54	WSW mobil	Kapitel 1.1.1	Verbundraum  Seite 15, Tabelle 000: Das Leistungsvolumen Zug-/Bus-Kilometer (in Mio.) für 2024/2025 hat nicht den aktuellen Stand. Bitte die Zahl aus dem Verbundetat 2024 i. H. v. 1,834 Mio.Nkm bzw. die Zahl aus dem Verbundetat 2025 einsetzen.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b> <b>Sämtliche Grundlagendaten werden für den finalen NVP aktualisiert.</b>

			Seite 15, Tabelle 000: Das ÖSPV-Leistungsangebot Zug-/Bus-Kilometer (in Mio.) für 2024/2025 hat nicht den aktuellen Stand. Bitte die Zahl aus dem Verbundetat 2024 bzw. 2025 einsetzen.	
54	WSW mobil	Kapitel 1.2.4.1.1	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung im VRR, Seite 51, Tabelle 000:  Neben der Bergischen Universität Wuppertal sind in Wuppertal die Musik-Hochschule sowie die Kirchlichen Hochschulen angesiedelt. Insofern ist die Anzahl der Studierende in Wuppertal nicht korrekt. Bitte Zahlen aus dem WS 2024/2025 einsetzen.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Sämtliche Grundlagendaten werden für den finalen NVP aktualisiert.</b>
54	WSW mobil	Kapitel 1.2.4.3.1	Pkw-Bestand und Pkw-Dichte im VRR, Seite 72, Tabelle 000:  Bitte das ÖSPV-Angebot im Jahr 2022 (Zug- und Buskilometer p.a.) auf das Jahr 2024 bzw. 2025 anpassen.	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Sämtliche Grundlagendaten werden für den finalen NVP aktualisiert.</b>
54	WSW mobil	Kapitel 1.3.1.1	Ökologische Bedeutung, Seite 82:  Bitte in der Aufzählung als ersten Punkt „eine auskömmliche Finanzierung“ (vgl. unten) ergänzen.  „Damit jedoch der Verkehrssektor seine eigenen Ziele erreicht sowie angemessen zum Erreichen der Klimaschutzziele der Bundesregierung insgesamt beiträgt, ist auch der ÖPNV aufgefordert, seine Energieeffizienz weiter zu erhöhen und seine Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Voraussetzungen hierfür sind  <ul style="list-style-type: none"> <li>• eine auskömmliche Finanzierung,</li> <li>• Angebotsausweitungen bzw. eine verstärkte nachfrageorientierte und bedarfsgerecht an den Verkehrsströmen ausgerichtete Entwicklung des ÖPNV-Angebots,</li> <li>• ein verstärkter Einsatz innovativer Antriebstechnologien im SPNV und im ÖSPV,</li> <li>• die Nutzung von Ökostrom und</li> <li>• eine bessere Auslastung des ÖPNV (Züge und Busse) insbesondere in weniger stark nachgefragten Zeiten.“</li> </ul>	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Folgender Satz wird im finalen NVP ergänzt: „Für die Umsetzung der o. g. Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im ÖPNV ist eine langfristig gesicherte und auskömmliche Finanzierung des von den Verkehrsunternehmen erbringenden Leistungsangebots zwingende Voraussetzung.“</b>
54	WSW mobil	Kapitel 1.3.2.3	Modal Split (Verkehrsaufkommen/-leistung nach Verkehrsmittel), Seiten 93 bis 97:	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>

			Die Werte aus der KCW-Studie sind veraltet. Empfehlung der WSW mobil ist die Nutzung der Werte aus der MID-Studie 2023/2024.	<b>Sämtliche Grundlagendaten werden – sofern verfügbar – für den finalen NVP aktualisiert.</b>
54	WSW mobil	Kapitel 1.3.4.3	<p>Urbane Seilbahnen Seite 103:</p> <p>Bitte textlich anpassen (vgl. unten). Aus Sicht der WSW mobil sind 20 bis 40 km/h im Vergleich zu Busverkehr und Straßenbahnverkehr ohne eigene Fahrwege als gut zu bewerten.</p> <p>„Dabei sollte beachtet werden, dass in der Regel Reisegeschwindigkeiten im Bereich zwischen lediglich 20 km/h und 40 km/h erreicht werden.“</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Das Wort „leidlich“ wird gestrichen.</b></p>
54	WSW mobil	Kapitel 1.3.4.3	<p>Urbane Seilbahnen Seite 104:</p> <p>Hinweis zu „Dabei haben die Kabinen in der Regel ein Fassungsvermögen von jeweils maximal zehn Passagieren.“:</p> <p>In Wuppertal gab es Planungen mit einer Dreiseil-Umlaufbahn mit Kapazitäten von bis zu 35 Personen je Kabine. Wir bitten um Prüfung und entsprechende Ergänzung des Textes.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Der Text wurde um die Darstellung der verschiedenen Kabinengrößen in Abhängigkeit der Nutzung von Einseil- oder Dreiseiltechnik ergänzt.</b></p>
54	WSW mobil	Kapitel 1.3.4.3	<p>Urbane Seilbahnen, Seite 105:</p> <p>Hinweis zu „Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Erreichung des Ziels: 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. Diese wird voraussichtlich während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans den Betrieb aufnehmen. Auch in weiteren Städten wird über die Errichtung urbaner Seilbahnen diskutiert. Bereits vor Etablierung der ersten urbanen Seilbahn im Verbundraum sind die Vorbereitungen zur vollständigen Integration solcher Verkehrsangebote in das ÖPNV-Angebot zu treffen. So müssen diese in die Tarifstrukturen, die Produktpalette und die Auskunftsmidien vollständig integriert und als integraler Bestandteil des ÖPNV und nicht als Sonderfall verstanden und kommuniziert werden.“:</p> <p>Aus Sicht der WSW mobil ist als Vorbereitung zur Integration solcher Verkehrsangebote auch die Thematik Förderung von Bau (und ggf. Betrieb) von Seilbahnen zu treffen. Wir bitten um Prüfung und entsprechende Ergänzung des Textes.</p>	<p><b>kein Handlungsbedarf</b></p> <p><b>Für den Bau von urbanen Seilbahnen bestehen bereits die entsprechenden Mechanismen zur Infrastrukturförderung. Ein Anlass zur besonderen Förderung des Betriebs von urbanen Seilbahnen besteht nicht, da diese als reguläres Verkehrsmittel im Gesamtsystem ÖPNV zu werten sind.</b></p>
54	WSW mobil	Kapitel 1.3.5.5	Raum- und Stadtplanung sowie Städtebau, Seite 113:	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>

			<p>Hinweis zu „Raum- und Stadtplanung sowie der Städtebau (im Ergebnis die aktuelle und geplante Raum-/Siedlungsstruktur) sind wichtige Rahmenbedingungen für die Mobilität bzw. den Verkehr und das Verkehrsaufkommen im Allgemeinen und im Verbundgebiet des VRR. Eine stärkere Verzahnung von räumlicher Planung (Stadt- und Regionalplanung) und Verkehrsplanung hat prinzipiell einen positiven Einfluss auf die Verkehrsentstehung und kann gleichzeitig zu einer Reduktion des MIV führen, beispielsweise durch die Entwicklung ÖPNV-affiner Neubauquartiere.“:</p> <p>Eine integrierte Stadtentwicklung mit Berücksichtigung der Mobilitätsbelange ist die wesentliche Stellschraube für den Bedarf bzw. die Vermeidung von dauerhaftem Aufwand im Mobilitätssektor. Damit trägt eine integrierte Stadtentwicklung auch entscheidend für Betriebskosten sowie Umweltauswirkungen und Klimaziele bei. Insofern gilt es aus Sicht der WSW mobil, hier die Bedeutung deutlicher herauszuheben als „hat prinzipiell einen positiven Einfluss auf“.</p>	<p><b>Der Satz wird „Eine stärkere Verzahnung von räumlicher Planung (Stadt- und Regionalplanung) und Verkehrsplanung hat prinzipiell einen sehr positiven Einfluss auf die Verkehrsentstehung und kann gleichzeitig zu einer Reduktion des MIV führen, beispielsweise durch die Entwicklung ÖPNV-affiner Neubauquartiere und leistet damit einen positiven Beitrag zur Senkung von Betriebskosten sowie zum Erreichen Umwelt- und Klimazielen.“</b></p>
54	WSW mobil	Kapitel 2.3.1	<p>Angebotsverbesserungen im ÖPNV (Pull-Maßnahmen), Seite 145 ff:</p> <p>Hinweis: Der VRR AöR hat ein Angebotskonzept für 2032/2040 vorgelegt, dass die Pull-Maßnahmen im SPNV abbildet. In Kap. 2.3.1 sollte der Bezug hierzu dokumentiert sein.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>In Kapitel 2.3.1 wird wie folgt auf Kapitel 4.1.5 verwiesen: „Neben den Pull-Maßnahmen im Bereich ÖSPV stellt die Umsetzung des in Kapitel 4.1.5 beschriebenen SPNV-Zielnetzes 2040 mit seinem deutlichen Leistungsaufwuchs im SPNV eine ganz wesentliche Pull-Maßnahme dar, um Fahrten auf den ÖPNV zu verlagern.“</b></p>
54	WSW mobil	Kapitel 4.1.1.2	<p>Nachtverkehr im 24-Stunden-Betrieb, Seite 212:</p> <p>Hinweis: WSW mobil hatte in der Abfrage zum VRR-NVP angeregt, dass die S-Bahnen 24/7 mindestens im 60'-Takt verkehren sollten; für den Raum Wuppertal insbesondere die S8 mit Stundentakt zwischen heutigem Betriebsende und heutigem Betriebsbeginn (in NE-Nächten heute in Teilen umgesetzt). Diese Anregung findet sich nicht in der Auflistung der Ziele eindeutig wieder und sollte insofern in der Formulierung ergänzt bzw. geschärft werden.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Fehlender Hinweis im NVP, dass der Nachtverkehr in Wuppertal mit der S8 im Stundentakt zwischen heutigem Betriebsende und heutigem Betriebsbeginn attraktiviert werden kann.</b></p>
54	WSW mobil	Kapitel 4.1.4	<p>S-Bahn-Konzept „Düsseldorf“ im 15/30-Minuten-Takt, S. 225 ff:</p> <p>Das Konzept wird ausdrücklich begrüßt.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR</b></p>

54	WSW mobil	Kapitel 4.1.5.1	Grobziele und Planungsprämissen der VRR-Angebotsplanung, Seite 228: Hinweis: WSW mobil hatte in der Abfrage zum VRR-NVP angeregt, dass die S-Bahnen 24/7 mindestens im 60'-Takt verkehren sollten. Für den Raum Wuppertal insbesondere die S8 mit Stundentakt zwischen heutigem Betriebsende und heutigem Betriebsbeginn (in NE-Nächten heute in Teilen umgesetzt). Diese Anregung findet sich nicht in der Auflistung der Prämissen und Ziele eindeutig wieder und sollte insofern in der Formulierung ergänzt bzw. geschärft werden.	<b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b> <b>Fehlender Hinweis im NVP, dass alle S-Bahnen 24/7 mindestens im Stundentakt verkehren sollen.</b> <b>Der VRR hat ebenfalls dieses Ziel. Eine Liste mit infrastrukturentlastenden Maßnahmen zum Ausbau des Betriebsprogramm wird dem NVP beigelegt.</b>
54	WSW mobil	Kapitel 4.2.1.5	Potenzielle neue Stationen, Seite 250: In der Abfrage zum ÖPNV-Bedarfsplan hat die Stadt Wuppertal einen weiteren Haltepunkt für die S7 zwischen Oberbarmen und Ronsdorf benannt. Insofern bitte unter Konkret handelt es sich um die nachfolgend aufgelisteten potenziellen SPNV-Stationen bitte ergänzen: <ul style="list-style-type: none"><li>• „Wuppertal Badische Straße (Korridor Wuppertal - Remscheid)“</li></ul>	<b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b> <b>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</b>
54	WSW mobil	Kapitel 4.2.3	Der VRR im transeuropäischen Verkehrsnetz, Seite 255: Maßnahmen des Robusten Netzes werden ausdrücklich begrüßt, da nach dem Angebot die Zuverlässigkeit der zweitwichtigste Aspekt aus Kundensicht ist.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR</b>
54	WSW mobil	Kapitel 4.2.4.4	Verlängerung und Elektrifizierung Regiobahn, Seite 258 ff: Die Elektrifizierung der Regiobahn zwischen Mettmann-Stadtwald und W-Vohwinkel wird ausdrücklich begrüßt.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR</b>
54	WSW mobil	Kapitel 4.6	Baustellenmanagement und Schienenersatzverkehr im VRR, Seite 267 ff: Das Konzept wird ausdrücklich begrüßt, insbesondere in Zusammenhang mit der Generalsanierung der Hochleistungskorridore.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR</b>
54	WSW mobil	Kapitel 6.1.1	Anschlussicherung im ÖPNV, S. 299: „Würden sich mehrere Verkehrsunternehmen zusammenschließen und eine bzw. mehrere Leitstellen gemeinsam betreiben, könnte hierdurch die betriebsübergreifende Anschlussicherung aber auch eine einheitliche Fahrgastinformation einfacher abgebildet und zudem Kosteneinsparungen erreicht werden.“	<b>Zustimmung seitens VRR!</b> <b>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</b>

			WSW mobil hat die Leitstellen Schwebbahn und Bus vor einigen Jahren zusammengelegt, so dass die hier beschriebenen Effekte für Wuppertal ausgeschöpft sind. Für eine einheitliche Fahrgastinformation sind standardisierte Schnittstellen und übergreifende Datenbanken notwendig, die in weiten Teilen bereits beim VRR existieren und von WSW auch mit Soll- und Ist-Daten versorgt werden. Weitere Qualitätssteigerungen in der Fahrgastinformation lassen sich womöglich durch weitere Datenkonsolidierungen heben, aber nicht durch organisatorische Neuordnungen der Leitstellen.	<b>verkehrsunternehmensübergreifende Anschlusssicherung erleichtert und verbessert werden.“</b>
54	WSW mobil	<b>Kapitel 6.1.4.3</b>	Umsetzung eines VRR- und landesweit abgestimmten On-Demand-Systems, Seite 324 ff:  Die grundsätzlichen Ansätze werden ausdrücklich begrüßt.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>  <b>Lobender Hinweis zu Planungen des VRR</b>
54	WSW mobil	<b>Kapitel 6.1.5.1</b>	Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen für den ÖPNV, Seite 327 ff:  Hinweis: Die Reihenfolge der Maßnahmen bitte nach Relevanz auflisten. Bauliche Maßnahmen, hier 6.1.5.1.2 Bussonderfahrstreifen (Busspuren), haben höhere Effekte als technische Maßnahmen, hier 6.1.5.1.1 Vorrangschaltungen für den ÖPNV, insofern bitte in der Reihenfolge tauschen.  Bitte ferner weitere Maßnahmen baulicher Art auf Erwähnung im NVP prüfen: Linienwege zur Optimierung der Fahrdynamik von Linienbussen ausbauen, An-/Abfahrt und Stand an Haltestellen fahrdynamisch ausbauen, Fahrstreifenbreiten auf Linienbus auslegen, Fahrbahnsanierung, ...; Ziel führend ist die Betrachtung von Hauptachsen in einem Maßnahmenmix, vgl. Hamburger Bus Bevorrechtigung als Best-Practice.	<b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b>  <b>Hinweis, die genannten Maßnahmen nach deren Relevanz aufzulisten</b>  <b>Weitere Maßnahmen baulicher Art in den NVP aufnehmen? Bsp. Ausbau von Linienwegen zur Optimierung der Fahrdynamik von Linienbussen, An-/Abfahrt und Stand an Haltestellen fahrdynamisch, Fahrstreifenbreiten auf Linienbus auslegen, Fahrbahnsanierung etc.</b>  <b>Die Rangfolge der Maßnahmen ist nicht der Relevanz der Maßnahmen zuzuordnen.</b>  <b>Hinweise wurden in Kapitel 6.1.5.6 aufgenommen.</b>
54	WSW mobil	<b>Kapitel 6.1.6</b>	Kommunales Mobilitätsmanagement, Seite 335:  Hinweis: Wesentlichen Einfluss auf Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV haben Entscheidungen in der Stadtentwicklung, hier u.a. Fokussierung auf Hauptachsenetze, Festlegung von Schulstandorten und weiterer Standorte mit großen Quelle-/Zielverkehren, Fahrwege zur Quartierserschließung, Flächen für betriebliche Zwecke (Endhaltestellen, Verknüpfungshaltestellen, Wendeanlagen). Bitte in diesem Kapitel entsprechend einbauen (vgl. auch Hinweise zu Seite 113, unter 1.3.5.5 Raum- und Stadtplanung sowie Städtebau).	<b>Zustimmung seitens VRR!</b>  <b>Kapitel 6.1.6 wird wie folgt ergänzt: „Auch haben – wie in Kapitel 1.3.5.5 dargelegt – Entscheidungen in der Stadtentwicklung wesentlichen Einfluss auf Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV, u. a. die Fokussierung auf Hauptachsenetze, Festlegung von Schulstandorten und weiterer Standorte mit großen Quelle-/Zielverkehren, Fahrwege zur Quartierserschließung, Flächen für betriebliche Zwecke</b>

				(Endhaltestellen, Verknüpfungshaltestellen, Wendeanlagen).“
54	WSW mobil	Kapitel 6.1.8.1	<p>Verbundweit einheitliche Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen, Seite 360:</p> <p>„Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Erreichung des Ziels:</p> <p>Die Verkehrsunternehmen verständigen sich - unter Koordination des VRR - auf einheitliche Standards und deren Ausgestaltungen für zukünftige Busbeschaffungen. Die entsprechenden Handlungsfelder wurden oben dargestellt. Dabei sollen die Komfortmerkmale Klimatisierung, WLAN und USB-Steckdosen und das Sicherheitsmerkmal Videoüberwachung flächendeckend ausgebaut werden. Gleichzeitig ist ein besonderes Augenmerk auf die Vereinheitlichung der Fahrgastinformationen auf einem möglichst hohen Informationsniveau zu legen.“</p> <p>Eine Vorfestlegung von Komfortmerkmalen widerspricht aus unserer Sicht dem Prozess der Verständigung untereinander. Ferner der deutliche Hinweis, dass ohne Fördermittelzusagen eine Umsetzung einheitlicher Ausstattungs- und Qualitätsstandards für die Verkehrsunternehmen nicht finanzierbar sein wird.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>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. Zugleich wurde herausgestellt, dass die dargestellten Merkmale mögliche Handlungsfelder darstellen.</b></p> <p><b>Die Frage der Finanzierbarkeit ist abhängig vom Umfang der Anforderungen. Der Text wurde um die Möglichkeit einer Abstufung zwischen verschiedenen Anforderungsstufen ergänzt.</b></p>
54	WSW mobil	Kapitel 6.1.8.3	<p>Gemeinsames Vorgehen bei alternativen Antrieben bei Bussen, Seite 361 ff:</p> <p>Die Angaben zu den kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen zur Erreichung des Ziels lassen die aktuellen Entwicklungen auf Bundesebene (Wegfall der Fördermittel für Elektromobilität) außen vor. Aktuell ist auch eine Landesförderung nach unserem Kenntnisstand für Fahrzeugneubeschaffungen nicht mehr möglich. Auch die Vision, dass eine Übererfüllung des SaubFahrzeug-BeschG erreicht werden kann, passt nicht zur aktuellen Förderkulisse. Die Unternehmen werden diese Investitionen ausdrücklich nicht stemmen können.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Die aktuellen Entwicklungen hinsichtlich der Förderung werden in Kapitel 1.3.1.1 dargestellt sowie im Text von Kapitel 6.1.8.3 berücksichtigt.</b></p>
54	WSW mobil	allgemein	<p>Bei Rückfragen sprechen Sie bitte Herrn Froning an.</p> <p>Freundliche Grüße</p> <p>WSW mobil GmbH</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>(allgemeiner Abschlusstext)</b></p>

55	NIAG		<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>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
56	LOOK Busreisen		<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>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
57	StadtBus Dormagen		<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>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
58	Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert	Kapitel	Sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Übersendung des NVP Entwurfs.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>(allgemeiner Einleitungstext)</b>
58	Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert	Kapitel	Die Stadt Velbert ist ein kleiner Aufgabenträger aufgrund der Vergabe eines Verkehrsvertrages nach einer europaweiten Ausschreibung. Auftragnehmer ist die Busverkehr Rheinland GmbH, die neben diesem Auftrag weitere Leistung im VRR-Gebiet erbringt. Weiter hat die Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH (VGV) Gemeinschaftskonzessionen mit der WSW für die Fahrleistung von 4 Buslinien auf dem Gebiet der Stadt Velbert. Die Fahrleistung wird von der WSW im Auftrag der VGV erbracht. Velbert wird außerdem von Buslinien der VER, der Rheinbahn, der Ruhrbahn und BVR mit regionalen Linien bedient.  Die Stadt Velbert ist kein VRR Zweckverbandsmitglied, da die VGV erst 1991 gegründet wurde, daher wird die Stadt Velbert über den Kreis Mettmann im Zweckverband vertreten. Aufgrund dieser Konstellation werden wir nur zu wenigen Punkten des NVP Stellung nehmen.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>(allgemeine Hintergrundinformationen zur Rolle der Stadt Velbert und der VGV sowie des Kreises Mettmann)</b>

			Der Kreis Mettmann wird im Jahr 2025 den NVP für den Kreis Mettmann neu aufstellen und die planerischen Grundlagen des zukünftigen ÖSPV für das Kreisgebiet legen. Wir werden uns daran aktiv beteiligen.	
58	Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert	Kapitel 4.1 bis 6.1.1 Kapitel 6.1.2.1 bis 8.8	Wir schließen uns der Stellungnahme des Kreises Mettmann zu den Kapiteln 4.1 – 6.1.1. und 6.1.2.1 – 8.8 an.	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b> <b>Verweis auf die Hinweise in der Stellungnahme des Kreises Mettmann</b>
58	Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert	Kapitel 6.1.2.1	<p>Zum Kapitel 6.1.2.1 VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummersystem“ ergänzen wir die Stellungnahme des Kreises Mettmann.</p> <p>Die aktuelle Produktrichtlinie berücksichtigt leider nicht, dass es auch eher ländliche Regionen im VRR gibt, für die die Standards der Metropolregion Rhein-Ruhr und der vom VRR an die Anforderungen dieser Großstädte gesetzten Standards nicht immer zutreffen. Die Richtlinie wurde ohne Beteiligung der kommunalen Aufgabenträger erstellt. Die Stadt Velbert führt im Januar 2025 im Ortsbussystem einen Quartiersbus ein, der die Linienbezeichnung OV5 tragen soll. Die neue Linie ist eine Erweiterung des Ortsbussystems, in dem alle Linien mit Bezeichnung OV + Nummer benannt sind. Die neue Linie OV5 wurde an die Laufzeit des Verkehrsvertrages gekoppelt und wird als Pilotlinie angeboten. In 2027 wird dann entschieden, ob diese Linie auch in der folgenden Vergabe in Velbert gefahren wird. Es gab Diskussionen darüber, dass diese Linie, weil sie nicht mehr unter den Bestandschutz aus der Produktrichtlinie fällt und daher schon mit einer 3stelligen 500er Liniennummer beantragt werden sollte. Das wurde von der Stadt Velbert abgelehnt, da es nur zu Irritationen der Fahrgäste geführt hätte.</p> <p>Für den ÖPNV Straße soll es die Produkte Bus, MetroBus, CityExpress, SchnellBus, XBus, NachtExpress, TaxiBus, AnrufSammelTaxi, On-Demand-Verkehr geben. Für die Produktgruppe Bus soll die Liniennummerierung 3-stellig sein. Die zur Verfügung stehenden 3-stelligen Nummernbereiche sind in Bereiche aufgeteilt und die zur Verfügung stehenden Liniennummern in den großen Städten weitestgehend ausgeschöpft, die noch freien Nummern wurden von den Unternehmen für künftige Planungen reserviert.</p> <p>Es soll damit erreicht werden, dass verbundweit anhand der Liniennummer das Produkt erkennbar ist und einem Gebiet zugeordnet werden kann. Was für kleine Städte und ÖPNV-Systeme in der VRR-Richtlinie aber fehlt, ist eine Produktkennzeichnung für innerstädtische System wie den Ortsbus in Velbert. Die Linien tragen seit 2001 die Linienbezeichnung OV 1 ff. Natürlich</p>	<p><b>Ablehnung seitens VRR!</b></p> <p><b>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.</b></p>

			<p>kann auch eine innerstädtische Linie mit einer 3stelligen Liniennummer versehen werden, wenn die Nummer auch in den Liniennummernkreis der Region passt.</p> <p>In der Abbildung 1: Liniennummern auf Seite 301 des Entwurfs des NVP wurde Velbert vom Kreis Mettmann getrennt und dem 600er Nummernkreis der Städte Wuppertal, Remscheid und Solingen zugeordnet. Das ist überholt. Da in diesem Nummernkreis keine 10 zusammenhängenden Nummern mehr frei waren und die noch freien Nummern von den 3 Verkehrsunternehmen als Reserve für künftige Veränderungen benötigt, wurde Velbert dem 500er Nummernkreis zugeordnet werden, weil es dort noch 10 aufeinanderfolgende Nummern gibt. Der 500er Nummernkreis gilt aktuell für Hagen. Mit der Zuordnung des Ortsbus Velbert zu den 500er Liniennummern würde Velbert nicht mehr den Kreis Mettmann – auch in der Wirkung für den Fahrgast – zugeordnet sein. Mit der Neuvergabe der Ortsbusleistung ab Januar 2028 sollen dann die neuen 500er Liniennummern verwendet werden.</p> <p>Wie Eingangs schon geschrieben, wird Velbert von 4 weiteren Unternehmen mit Fahrleistung bedient, das bedeutet 100er Linie, 300er Linien, 700er Linien und 2 SB Linien. Nach Umsetzung des Vorhabens den Ortsbus Velbert mit 500er Liniennummern zu versehen, wird es für die Fahrgäste nicht übersichtlicher.</p> <p>Wir schlagen vor, in der VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“, eine weitere Produktgruppe Straße zu entwickeln und freizugeben, die kleine innerstädtische Systeme im eher ländlichen Raum berücksichtigt. Da die Produktrichtlinie Gegenstand des NVP Entwurfes ist, bitten wir um inhaltliche Aufnahme unseres Vorschlages.</p>	
58	Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert	allgemein	<p>Mit freundlichen Grüßen, Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH c/o TBV AöR Am Lindenkamp 33 42549 Velbert</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
59	Verkehrsgesellschaft Hilden	Allgemein	Sehr geehrte Damen und Herren,	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			<p>wir können als nicht Träger für öffentliche Belange zum Nahverkehrsplan im Verbundgebiet des VRR, Stellung nehmen.</p> <p>Bitte kontaktieren Sie uns erneut, falls Sie weitere Informationen benötigen.</p> <p>Mit besten Grüßen</p> <p>Verkehrsgesellschaft Hilden mbH</p> <p>Am Feuerwehrhaus 1, 40724 Hilden</p>	
60	BVR		<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>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
61	Kraftverkehr Gerresheim		<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>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
62	KVS (Kraftverkehr Schwalmtal)		<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>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>
63	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)	allgemein	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die VKV bedankt sich für die Beteiligung an der Aufstellung des VRR-NVP 2025 und die Möglichkeit zur Stellungnahme. Im Sinne der Lesbarkeit und besseren Nachvollziehbarkeit der Stellungnahme wurden die Hinweise immer zu den entsprechenden Kapiteln (sortiert nach den entsprechenden Kapitelnummern) abgegeben. Die vorliegende Stellungnahme der VKV ergeht als zuständige Aufgabenträgerin für den ÖPNV im Kreis Viersen und ist mit dem Kreis Viersen abgestimmt. Von dort wird auf Grundlage der</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>(allgemeiner Einleitungstext)</b></p>

			<p>Aufgabenschwerpunkte zusätzlich eine eigene Stellungnahme verfasst, auf die entsprechend verwiesen wird.</p> <p>Die VKV nimmt zur Aufstellung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 wie folgt Stellung:</p>	
63	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)	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>In diesem Kapitel finden sich u.a. Aussagen aus dem LEP zum Schienennetz im Kreis Viersen. Dort gibt es inhaltliche Festlegungen zum Transeuropäischen Verkehrsnetz und zum grenzüberschreitenden Verkehr, da diese Strecken für die wirtschaftliche Entwicklung von NRW bedeutend sind und das Verbundgebiet des VRR tangieren und somit für den VRR-Nahverkehrsplan 2025 relevant sind.</p> <p>a.) Den im Bereich des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wichtigen und das Verbundgebiet des VRR tangierenden Schienenstrecken „Kaldenkirchen – Mönchengladbach – Köln – Richtung Süddeutschland“ und „Köln/Duisburg – Mönchengladbach – Antwerpen („Eiserner Rhein“)" kommt eine besondere Bedeutung zu.</p> <p>b.) Die Ausbaustrecken Oberhausen – Emmerich – deutsche Grenze, Rheydt-Odenkirchen – Kaldenkirchen – deutsche Grenze und dem „Eisernen Rhein“ als Teile der Verkehrsachse „Lyon/Genua – Basel – Duisburg – Rotterdam/Antwerpen“ sind ebenfalls relevant.</p> <p>c.) Die im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs relevanten und das Verbundgebiet des VRR tangierenden Schienenstrecken „Mönchengladbach – Dalheim – Roermond“ und „Mönchengladbach – Kaldenkirchen – Venlo“ sollen für den Schienenpersonennahverkehr gesichert werden.</p> <p>Diese drei Vorgaben betreffen ausdrücklich das Schienennetz vom Kreis Viersen. Die VKV weist darauf hin, dass vor diesem Hintergrund das Schienennetz im Kreis entsprechend der o.g. Bedeutung unbedingt auszubauen ist. Eingleisige Teilabschnitte auf diesem Schienennetz sind aus Sicht der VKV von Infra.GO und VRR unmittelbar anzugehen, um den o.g. Anspruch so schnell wie möglich und dauerhaft zu gewährleisten.</p> <p>Die VKV weist darauf hin, dass die im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs relevante Schienenstrecke „Mönchengladbach – Dalheim – Roermond“ von Seiten der zuständigen Stellen in den Niederlanden offenbar nicht weiterverfolgt wird. Hier sollte seitens des VRR und des NVP auf die</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Vor dem Hintergrund der im LEP NRW enthaltenen Planungen zum Transeuropäischen Verkehrsnetz ist das Schienennetz im Kreis Viersen auszubauen (Bsp. Ausbau eingleisiger Teilabschnitte zu zweigleisigen).</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, dass der Ausbau der Schienenstrecke „Mönchengladbach – Dalheim – Roermond“ vom Aufgabenträger in den Niederlanden nicht weiterverfolgt wird.</b></p> <p><b>Soll im finalen VRR-NVP deutlicher auf die Notwendigkeit der Umsetzung dieser Schienenverbindung für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr betont und Maßnahmen skizziert werden? Falls ja, bitte den Text im finalen VRR-NVP anpassen.</b></p> <p><b>VRR nimmt Hinweise zur Kenntnis. Die Maßnahmen zum TEN werden über den BVWP abgebildet.</b></p>

			Notwendigkeit dieser Schienenverbindung für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr stärker eingewirkt werden.	
63	<b>Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)</b>	<b>Kapitel 1.2.1.4</b>	<p>Einordnung des VRR-Nahverkehrsplans in ... sonstigen (Fach-) Planungen im Verbundgebiet</p> <p>Zum Thema „sonstigen (Fach-) Planungen im Verbundgebiet“ stellt die VKV fest, dass unklar bleibt, wo und in welchem Umfang regionale Planungen, wie etwa die kommunale Bauleitplanung für gewerbliche und industrielle Nutzungen, in den Nahverkehrsplan eingeflossen sind.</p> <p>Für den Kreis Viersen hat der Energie- und Gewerbepark Elmpt in Niederkrüchten mit einer Fläche von etwa 150 Hektar aufgrund seiner landesbedeutsamen Zweckbestimmung und Strahlkraft sowie des weit vorangeschrittenen Planverfahrens erhebliche Auswirkungen auf die zukünftigen Verkehrsströme (auch im ÖPNV). Bei vollständiger Realisierung des Energie- und Gewerbeparks ist mit der Schaffung von rund 5.500 Arbeitsplätzen und einem entsprechenden Verkehrsaufkommen zu rechnen, das sowohl den deutschen als auch den niederländischen Raum betreffen wird. Diese Entwicklung muss in der Planung des Nahverkehrs im VRR zwingend (speziell bei der X-Bus-Konzeption) berücksichtigt werden, um eine angemessene Anbindung und eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu gewährleisten.</p> <p>Darüber hinaus weist die VKV darauf hin, dass auch weitere bedeutende Gewerbeflächenerschließungen im Kreis Viersen, wie in Willich-Münchheide und Nettetal-West, in die Planungen einzubeziehen sind. Diese Areale erzeugen ebenfalls signifikante Quell- und Zielverkehre, welche in die zukünftigen Verkehrskonzepte integriert werden müssen. Die VKV fordert daher, dass diese Entwicklungen und die damit verbundenen Verkehrsbedarfe im Rahmen des Nahverkehrsplans des VRR angemessen berücksichtigt werden. Nur so kann eine zukunftsorientierte und nachhaltige Verkehrsplanung im Sinne der regionalen Entwicklung sichergestellt werden.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Regionale Planungen mit dem Effekt eines deutlichen Fahrgastwachstums 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).</b></p> <p><b>Berücksichtigung dieser Verkehrsbedarfe im VRR-NVP!</b></p>
63	<b>Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)</b>	<b>Kapitel 1.2.4</b>	<p>Sozio-demographische Rahmenbedingungen für die Mobilität</p> <p>Zu diesem Kapitel finden sich für den Kreis Viersen diverse Zahlen und entsprechende Einordnungen. Gemäß Quellenangabe basieren diese Zahlen auf entsprechenden NRW-weiten Statistiken, die veraltet sind. Die VKV erwartet, dass hier aktuelle und richtige Zahlen verwendet werden, um entsprechend richtig eingeordnet zu werden.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Sämtliche Grundlagendaten werden für den finalen VRR-NVP aktualisiert.</b></p>

63	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)	Kapitel 4.1.2.6 Kapitel 4.1.4	<p>Regiobahn-Verlängerung (Viersen – Kaarst (– Neuss – Düsseldorf)) und S-Bahn-Konzept „Düsseldorf“ im 15/30-Minuten-Takt</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 Schienenpersonennahverkehrsnetz am westlichen Niederrhein dar. In Bezug auf dieses Thema (Kap. 4.1.2.6) und auf das S-Bahn-Konzept „Düsseldorf“ im 15/30-Minuten-Takt (Kap. 4.1.4) wird auf die Stellungnahme des Kreises Viersen verwiesen. Die VKV unterstützt diese Stellungnahme ausdrücklich.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR.</b></p> <p><b>Verweis auf Stellungnahme des Kreises Viersen.</b></p>
63	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)	Kapitel 4.1.5.3.4	<p>SPNV-Zielnetz 2032/2040</p> <p>Korridor (Nijmegen) – Kleve – Krefeld – Neuss / Düsseldorf</p> <p>Die Verbindung auf dem Korridor Kleve – Krefeld – Neuss/Düsseldorf ist von zentraler Bedeutung für den nordöstlichen Bereich im Kreis Viersen (Kempen, Grefrath, Tönisvorst), insbesondere als Pendelverbindung auf der Schiene. Der Entwurf des Nahverkehrsplans des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) für 2025 sieht wichtige Veränderungen für diesen Korridor vor, die aus Sicht der VKV weitreichende Verbesserungen für mehrere Bereiche darstellen:</p> <p>Elektrifizierung und Dekarbonisierung: Die VKV begrüßt ausdrücklich die geplante Elektrifizierung der Strecke, die derzeit nur bis Krefeld elektrifiziert ist. Zukünftig ist eine Elektrifizierung mindestens bis Geldern vorgesehen, was u.a. auch die Stadt Kempen betrifft und einen entscheidenden Schritt zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) darstellt. Als Bestandteil des Integrierten Klimaschutzkonzepts unterstützt die VKV diese Maßnahme, da sie einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des SPNV und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) leistet.</p> <p>Taktverdichtung und Ausbau der Linien: Die geplante Einführung eines 10/20-Minuten-Takts auf der Strecke Geldern–Krefeld sowie die Möglichkeit, die Linie RE10 bis nach Nijmegen zu verlängern, werden ebenfalls positiv bewertet. Diese Maßnahme stellt eine erhebliche Verbesserung gegenüber der bestehenden Strecke Emmerich–Oberhausen dar und stärkt die grenzüberschreitende Mobilität. Die langfristige Verlängerung des RE7 bzw. RE9 bis nach Geldern, was eine weitere Taktverdichtung und eine bessere</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR.</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis zu einer sorgfältigen Planung und Umsetzung der Maßnahmen, um Frustration bei Reisenden zu vermeiden (Bsp. konfliktreiche Inbetriebnahme nach dem digitalen Ausbau der Strecke Kleve–Krefeld)</b></p>

			<p>Erreichbarkeit der Region sicherstellt, wird auch aus Sicht der VKV begrüßt, weil dadurch eine Verbesserung des Fahrtenangebotes am Bahnhof Kempen erreicht wird.</p> <p>Lerneffekte aus bisherigen Herausforderungen: Die konfliktreiche Inbetriebnahme nach dem digitalen Ausbau der Strecke Kleve–Krefeld hat im Kreis Viersen in der Vergangenheit zu erheblichen Frustrationen bei Reisenden und Pendelnden geführt. Um solche Probleme in Zukunft zu vermeiden, fordert die VKV eine sorgfältige Planung und Umsetzung der Maßnahmen. Dies ist von besonderer Bedeutung, um die Akzeptanz der Fahrgäste zu sichern und den reibungslosen Betrieb auf der Strecke zu gewährleisten.</p>	
63	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)	Kapitel 4.1.5.3.5	<p>Ost-West-Achse Venlo/Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg/Oberhausen</p> <p>Mönchengladbach – Kaldenkirchen – Venlo</p> <p>Die Bahnstrecke Viersen – Venlo stellt eine wichtige Verbindung für den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr dar. Als südlicher Bypass zur Betuwe-Linie ist sie eine bedeutende Zulaufstrecke zum Güterverkehrskorridor Rhein – Alpen. Die bestehende Eingleisigkeit zwischen Viersen-Dülken und Nettetal-Kaldenkirchen führt jedoch immer wieder zu erheblichen Kapazitätsengpässen. Aktuell wieder im Rahmen der Umleitungsverkehre aufgrund der anstehenden Sperrungen auf der Bahnlinie Emmerich-Oberhausen.</p> <p>Um die Leistungsfähigkeit der Strecke zu erhöhen und die Verbindung zwischen der Region Niederrhein, Düsseldorf und den Niederlanden zu verbessern, weist die VKV seit Jahren auf die dringende Notwendigkeit eines zweigleisigen Ausbaus hin. Gemeinsam mit der Metropolregion Rheinland (MRR) und dem Land Nordrhein-Westfalen hat der Kreis Viersen die Aufnahme der Strecke in die Projektliste für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) vorgeschlagen. Die stark wachsenden wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen Düsseldorf, dem Niederrhein, Limburg und Nordbrabant erfordern dringend schnelle und direkte Zugverbindungen, die durch den Ausbau ermöglicht werden. Durch den zweigleisigen Ausbau könnten die bestehenden Kapazitätsengpässe (auch bei Sperrungen auf anderen Bahnstrecken und entsprechenden Umleitungen) beseitigt und die Mobilität in der Region erheblich verbessert werden.</p> <p>Unterstützung des Ausbaus und Forderung nach Lärmschutz: Der Kreis Viersen sowie die Städte Nettetal und Viersen begrüßen den geplanten Ausbau grundsätzlich. Aufgrund der aktuellen Überlastung der Strecke</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Dringende Notwendigkeit des zweigleisigen Ausbaus der Streckenabschnitte Viersen-Dülken und Nettetal-Kaldenkirchen (Eingabe für Fortschreibung Bundesverkehrswegeplan). Hierbei muss ein effektiver Lärmschutz vorgesehen werden.</b></p> <p><b>Maßnahme wird durch VRR unterstützt -Planungszuständigkeit liegt bei DB InfraGo und beim Bund</b></p>

			zwischen Nettetal-Kaldenkirchen und Viersen-Dülken ist der Ausbau dringend erforderlich. Gleichzeitig fordert der Kreis Viersen, dass beim Ausbau die örtlichen Belange berücksichtigt werden. Insbesondere ist ein effektiver Lärmschutz (gegebenenfalls doppelter Lärmschutz) erforderlich. Auch die Planungen zu den Bahnübergängen und deren Schließzeiten müssen im Sinne der betroffenen Kommunen gestaltet werden.	
63	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)	Kapitel 4.1.5.3.5	<p>Verlängerung der Linien RE8 und RE13 sowie Einsatz neuer Fahrzeuge: Der Entwurf des Nahverkehrsplans des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR-NVP) sieht zwei wesentliche Veränderungen für den Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke Viersen – Venlo vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlängerung des RE8 von Köln (über MG) nach Venlo: Dadurch soll die Strecke im Halbstundentakt bedient werden, was eine wesentliche Verbesserung für Pendelnde und Reisende darstellt.</li> <li>• Verlängerung des RE13 von Hamm (über MG) bis Eindhoven: Diese Maßnahme bietet nicht nur große Chancen für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene, sondern auch für die regionale Wirtschaft. Die Städte Mönchengladbach, Viersen und Nettetal werden durch die direkte Anbindung an Düsseldorf, Wuppertal, Venlo und zukünftig Eindhoven profitieren.</li> </ul> <p>Beide Maßnahmen werden von der VKV im Sinne einer Attraktivierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und zur Förderung der grenzüberschreitenden wirtschaftlichen Verflechtungen in der Region Düsseldorf/Niederrhein/Limburg/Nordbrabant ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Grenzüberschreitenden Verkehr: Das Kreisgebiet Viersen hat durch den Korridor Mönchengladbach – Kaldenkirchen – Venlo eine zentrale Bedeutung für den grenzüberschreitenden Verkehr und das trans-europäische Verkehrsnetz, weshalb die VKV die vorgestellten Vorhaben zum grenzüberschreitenden Verkehr unterstützt.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR.</b></p>
63	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)	Kapitel 4.1.5.3.5	<p>Mönchengladbach – Viersen – Krefeld</p> <p>Die geplante Einführung eines weiteren Regionalexpresses (RE 37) auf der Strecke Mönchengladbach – Viersen – Krefeld, wird ausdrücklich begrüßt. Die Ergänzung der Linie RE42 durch den RE37 auf einen Halbstundentakt im schnellen RE-Verkehr verstärkt zudem die Verbindungen in Richtung Aachen, Mönchengladbach, Krefeld, Duisburg und Oberhausen, was die Anbindung Viersens an diese Städte erheblich verbessert. Dies stellt eine</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR.</b></p> <p><b>Einrichtung eines neuen Haltepunktes Viersen-Salbruch und Führung des ÖSPV zu diesem neuen Haltepunkt.</b></p> <p><b>In einem Termin wurde im Beisein des Kreises und der Stadt Viersen das Ergebnis der</b></p>

			<p>wesentliche Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dar und erhöht die Attraktivität der Region für Pendler und Reisende.</p> <p>Im Sinne der Förderung eines attraktiven und effizienten ÖPNV ist die mögliche Einrichtung eines neuen Haltepunktes Viersen-Salbruch, von großem Interesse. Obwohl die genaue Lage und Wirtschaftlichkeit des Haltepunktes derzeit noch nicht abschließend untersucht wurden, unterstützt die VKV die grundsätzliche Machbarkeitsprüfung eines solchen Projektes. Nach den bisher vorliegenden Informationen könnte der Haltepunkt in der Nähe der Kreuzung Sittarder Straße mit der Bahnschiene angesiedelt werden. In diesem Zusammenhang ist eine frühzeitige und enge Einbindung der betroffenen Stellen bei der weiteren Planung und Konkretisierung erforderlich.</p> <p>Angesichts dieser Aufwertung des Schienenverkehrs unterstützt die VKV die Notwendigkeit, den Ausbau des Busverkehrs ausgerichtet auf den Bahnhof Viersen stärker auszubauen, um eine optimale Anbindung und reibungslose Übergänge zwischen den Verkehrsträgern zu gewährleisten.</p>	<p><b>Korridoruntersuchung vorgestellt. Das Ergebnis für die Realisierung des Haltes Viersen-Salbruch fiel negativ aus.</b></p>
63	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)	Kapitel 4.1.5.3.20	<p>Streckenbündel Aachen / Roermond – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf</p> <p>Die VKV begrüßt die geplanten Veränderungen im Streckenbündel „Aachen/Roermond – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf“, welche auch eine deutliche Verbesserung des Angebots und eine Optimierung der Taktung für den Kreis Viersen mit sich bringen werden.</p> <p>Neue Direktverbindung Duisburg-Aachen durch die Linie RE37: Die Einführung dieser Linie, die analog zur Linie RE4 beschleunigt von Mönchengladbach bis Aachen Hauptbahnhof weitergeführt wird, stellt eine wesentliche Neuerung im Regionalverkehr dar. Die Fahrgäste aus dem Kreis Viersen profitieren am Bahnhof Viersen von dieser neuen Express-Direktverbindung zwischen Duisburg und Aachen. Diese neue Linie sorgt außerdem in Kombination mit der Linie RE42 für eine veränderte Taktung südlich von Mönchengladbach, wobei ein 20/40-Minuten-Takt entsteht. Der Anschluss der Linie RE42 an den RE4 in Mönchengladbach bleibt durch die neue Taktstruktur gewährleistet.</p> <p>Grenzüberschreitende Verbindung Mönchengladbach – Roermond: Die VKV bedauert, dass die grenzüberschreitende Schienenverbindung von Mönchengladbach über Dalheim nach Roermond von den zuständigen Stellen in den Niederlanden nicht weiterverfolgt wird. Da diese Strecke als eine weitere wichtige Verbindung für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr angesehen wird, will die VKV weiterhin aktiv darauf hinwirken, dass die</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR.</b></p> <p><b>Hinwirken des VRR auf den zuständigen Aufgabenträger in den Niederlanden, die grenzüberschreitende Schienenverbindung von Mönchengladbach über Dalheim nach Roermond weiterzuverfolgen.</b></p> <p><b>Hinweis wird zur Kenntnis genommen</b></p>

			Notwendigkeit dieser Verbindung beim VRR und den Entscheidungsträgern in den Niederlanden anerkannt wird.	
63	<b>Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)</b>	<b>Kapitel 4.2.1.5</b>	<p>Potenzielle neue Stationen</p> <p>In diesem Kapitel werden verschiedene potenzielle neue Stationen im Verbundgebiet des VRR aufgeführt, die gegebenenfalls in das zukünftige Zielnetz aufgenommen werden können. Unter diesen potenziellen Haltepunkten sind auch die Haltepunkte „Tönisvorst-Benrad“ sowie „Kempen-Voesch“ am Korridor Kleve – Krefeld – Neuss/Düsseldorf vermerkt.</p> <p>Die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte entlang dieser Strecke könnte eine signifikante Verbesserung der Anbindung des Niederrheins sowie des Kreises Viersen mit seiner dezentralen Siedlungsstruktur zur Folge haben. Der Kreis Viersen setzt sich daher seit Jahren für die gründliche Prüfung der Haltepunkte ein. Im Februar 2024 wurden den Kreisen Kleve und Viersen Zwischenergebnisse einer durchgeführten Korridoruntersuchung durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) vorgestellt. Diese Untersuchung zeigt, dass der VRR die Haltepunkte Tönisvorst-Benrad sowie Pfalzdorf (Goch) in der weiteren Zielnetzplanung berücksichtigen wird. Es wird im Rahmen des NVPs auch angeregt den Haltepunkt Kempen-Voesch entsprechend aufzunehmen.</p> <p>Laut den Ergebnissen der vom VRR beauftragten Korridoruntersuchung können zusätzliche Haltepunkte, mit Ausnahme des bereits in Umsetzung befindlichen Haltepunktes Krefeld-Obergplatz entlang der Strecke betrieblich nur realisiert werden, sofern ein zweigleisiger Ausbau zwischen Goch und Weeze erfolgt. Daher ist es notwendig, den erforderlichen Infrastrukturausbau, abgesehen von der Elektrifizierung auf dieser Strecke, ebenfalls in den Verkehrs- und Nahverkehrsplan (VRR-NVP) aufzunehmen.</p> <p>Die Einrichtung der neuen Haltepunkte „Tönisvorst-Benrad“ und „Kempen-Voesch“ wird vom Kreis Viersen ausdrücklich begrüßt. Diese Position wurde in Abstimmung mit den Städten Tönisvorst und Kempen entwickelt. Die neuen Bahnhaltepunkte könnten für die betreffenden Kommunen einen zusätzlichen Impuls für eine Siedlungsentwicklung bieten, um dem Leitgedanken „Wohnen an der Bahn“ gerecht zu werden. Die VKV sieht in dieser Entwicklung eine große Chance, die Lebensqualität in unserer Region zu verbessern und die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz zu stärken.</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Hinweis, Haltepunkt Kempen-Voesch als neue Station in den finalen VRR-NVP aufzunehmen.</b></p> <p><b>Hinweis, den zweigleisigen Ausbau der Teilstrecke zwischen Goch und Weeze (zusätzlich zur Elektrifizierung der gesamten Strecke) in den finalen VRR-NVP aufzunehmen.</b></p> <p><b>Korridor Krefeld - Kleve:</b></p> <p><b>Untersucht wurden Pfalzdorf (Goch), Tönisvorst, Kempen-Voesch und Geldern-Nord; Krefeld Obergplatz ist bereits gesetzt. Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass unter der Voraussetzung eines erforderlichen Infrastrukturausbaus (insbesondere des zweigleisigen Ausbaus zwischen Goch und Weeze) aus rein technisch/betrieblicher Sicht perspektivisch zwei Haltepunkte im Korridor neben dem in Umsetzung befindlichen Haltepunkt Krefeld-Obergplatz realisierbar sind. 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.</b></p> <p><b>Studie wurde den betroffenen Gebietskörperschaften bereits durch den VRR vorgestellt.</b></p>

63	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)	Kapitel 5.3.1	<p>Kurzfristige Entwicklung XBus-Netz</p> <p>X73: Für die potenzielle XBus-Linie X73 (Straelen – Kaldenkirchen – Brüggen – Niederkrüchten – Wegberg – Erkelenz), die im Rahmen der zweiten Stufe zur Einführung von XBus-Linien auf Platz 4 des Rankings vom VRR erreicht hatte, hatte die VKV bereits Kontakt mit den Kreisen Kleve und Heinsberg zur Konkretisierung der Linie aufgenommen. Seitens des Kreises Kleve wird die Verlängerung nach Geldern angeregt, was auch die VKV unterstützt, um den Anschluss an die RE10 (Richtung Kleve) herzustellen. Im Hinblick auf die kurzfristige Entwicklung der XBus-Linie mit der in Aussicht stehenden Förderung werden auf Kreisebene aktuell erste Planungsüberlegungen zur konkreten Führung der X73 erarbeitet. Im Rahmen der Linienkonzeption erfolgt der</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anschluss an den RE10 in Richtung Kleve</li> <li>• Anschluss an den RE13 in Richtung Venlo sowie Mönchengladbach</li> <li>• Abschluss an den RE4 in Richtung Aachen</li> </ul> <p>Die VKV will mit dem XBus eine Lücke im kreisgrenzenübergreifenden Liniennetz zwischen den Städten Nettetal und Straelen schließen sowie eine neue Querverbindung zwischen den am Niederrhein bestehenden SPNV-Achsen und eine Tangentialverbindung zwischen den Kommunen westlich von Mönchengladbach schaffen.</p> <p>Seitens der VKV wird eine Realisierung wie oben dargestellt bereits planerisch intensiv vorbereitet. Es wird bedauert, dass bis zum heutigen Tage die angekündigte Förderung noch nicht erfolgt ist und die angekündigte kurzfristige Entwicklung dieser wichtigen Relation nicht erfolgen kann.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Inzwischen finden Gespräche hinsichtlich der möglichen Realisierung der Linie und möglicher Finanzierungswege statt.</b></p>
63	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)	Kapitel 5.3.2	<p>Mittelfristige Entwicklung XBus-Netz</p> <p>Die VKV unterstützt die Überlegungen zur Einführung der geplanten XBus-Linien (X40, X43, X46, X47, X48, X50, X72, X85) und hat diese aktiv begleitet. Die VKV ist sehr an einer Realisierung interessiert. Im Folgenden einige Anmerkungen zu den einzelnen XBus-Linien:</p> <p>X40: Die Linie X40, welche im Ranking auf Platz 17 liegt, soll zwischen Kamp-Lintfort (Kreis Wesel) und Kempen über Neukirchen-Vluyn und Tönisberg verkehren. Diese Linie ist aus der Verkürzung der bisherigen XBus-Linie X43 entstanden.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</b></p>

			<p>X43: Die verkürzte Linie X43, welche zwischen Kempen und Kaldenkirchen verkehrt, belegt Platz 43 im Ranking. Da der Linienvverlauf weitgehend dem der bestehenden Linie SB87 entspricht, welche derzeit durch zwei Verkehrsunternehmen bedient wird, prüft die VKV, wie diese Linie als XBus realisiert werden kann.</p> <p>X46: Mit der XBus-Linie „Straelen – Wachtendonk – Kempen“ soll eine weitere kreisübergreifende Verbindung zwischen dem Kreis Viersen und dem Kreis Kleve entstehen. Die VKV prüft, inwieweit eine Einbindung von Grefrath zielführend ist.</p> <p>X47: Die geplante Linie X47 zwischen Krefeld, Hbf und Mönchengladbach, Hbf, welche über das Stadtgebiet von Willich führt, verläuft teilweise parallel zur bestehenden Linie 036. Es ist zu prüfen, wie diese Linie in das XBus-Netz integriert werden kann.</p> <p>X48: Die Linie X48 soll zwischen Straelen und Viersen über das Gebiet der Gemeinde Grefrath verlaufen, wo bereits heute teilweise die Linie 019 verkehrt. Es ist zu untersuchen, wie die bestehende Linie in die X-Bus-Planung eingebunden werden kann, um eine weitere kreisübergreifende Verbindung zwischen den Kreisen Viersen und Wesel zu schaffen.</p>	
63	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)	Kapitel 5.3.2	<p>X50: Die geplante Linie X50 (MG-Hardt – Dülken – Süchteln – Vorst – St.Tönis – Krefeld) soll eine Lücke im ÖPNV-Netz zwischen Mönchengladbach und Viersen schließen. Obwohl die Stadtteile Dülken und Hardt nur etwa 6 Kilometer voneinander entfernt liegen, existiert bislang keine direkte Busverbindung zwischen den Orten. Die Linie soll nach Osten in Krefeld über die St.Töniser-Straße bis zum Hauptbahnhof geführt werden. Gegenüber der Straßenbahn wäre innerstädtisch die Fahrzeit kürzer und ein Umstieg nicht erforderlich.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Diese Linienführung ist bereits vorgesehen.</b></p>
63	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)	Kapitel 5.3.2	<p>X72: Für die Linie X72 (Roermond – Elmt – Niederkrüchten – Schwalmtal – Mönchengladbach/Viersen) schlägt die VKV vor, den östlichen Endpunkt nach Viersen zum dortigen Bahnhof zu verlegen. Mit der XBus-Linie wäre für den Kreis Viersen eine wichtige grenzüberschreitende Verbindung in die Niederlande (als Alternative zu einer mittelfristig nicht zu realisierenden Bahnverbindung „MG-Roermond“) geschaffen. Zudem liegt an diesem Linienweg der für den Kreis Viersen sehr relevante Energie- und Gewerbepark Elmt in Niederkrüchten (siehe Pkt. 2). Über die bestehende SB-Linie 83 wäre zudem der Anschluss an Mönchengladbach gegeben. Die VKV fordert eine erneute Überprüfung der Einstufung dieser Linie auf Platz 45 des</p>	<p><b>Ablehnung seitens VRR!</b></p> <p><b>Die Linienführung nach Viersen ist bereits im VRR-Nahverkehrsplan beschrieben. Die Auswahl der kurzfristig umzusetzenden Linien erfolgte über ein stringentes Verfahren. Eine Neubewertung einer Einzellinie ist nicht vorgesehen.</b></p>

			Rankings, insbesondere vor dem Hintergrund der o.g. Entwicklung des Industrie- und Gewerbeparks in Elmpt.	
63	<b>Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)</b>	<b>Kapitel 5.3.2</b>	<p>X85: Für die Linie X85 zwischen Krefeld und Venlo über Grefrath ist zu prüfen, ob diese Linie möglicherweise nur bis Kempen (mit Anbindung an den RE10) geführt wird und wie ggf. auch die bestehende niederländische Lijn1 zwischen Venlo und Nettetal-Kaldenkirchen darin integriert werden kann.</p> <p>Die VKV fordert, im Nahverkehrsplan (NVP) detailliert darzulegen, wie der VRR die Umsetzung der genannten XBus-Linien plant und wie deren Finanzierung sichergestellt werden soll.</p>	<p><b>Ablehnung seitens VRR!</b></p> <p><b>Die beschriebenen Anpassungen würden den vorgesehenen Verkehrszweck der Linie grundlegend verändern.</b></p>
63	<b>Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)</b>	<b>Kapitel 5.3.2</b>	Die VKV fordert, im Nahverkehrsplan (NVP) detailliert darzulegen, wie der VRR die Umsetzung der genannten XBus-Linien plant und wie deren Finanzierung sichergestellt werden soll.	<p><b>(teilweise) Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Zur Frage der Finanzierung wird der Text von Kapitel 5.3 ergänzt. Eine darüberhinausgehende detaillierte Darstellung der konkreten Vorgehensweise ist nicht Aufgabe des VRR-Nahverkehrsplans.</b></p>
63	<b>Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)</b>	<b>Kapitel 6.1.4.3</b>	<p>Umsetzung eines VRR- und landesweit abgestimmten On-Demand-Systems</p> <p>Die VKV sieht in der Einführung von On-Demand-Verkehren eine zukunftsweisende Möglichkeit, das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) flexibler zu gestalten und weiter auszubauen. Aktuell wird ein Pilotprojekt in der Stadt Kempen in Zusammenarbeit mit der SWK mobil Krefeld vorbereitet und seitens der VKV koordiniert. Hierbei soll das Betriebssystem von SWCar auf das Stadtgebiet Kempen ausgeweitet werden. Eine Ausweitung des Pilotprojekts auf Tönisvorst und Willich als weitere Nachbarstädte von Krefeld ist möglich. Zudem werden seitens der VKV weitere On-Demand-Systeme geprüft. Zielsetzung ist die flächendeckende Ausweitung auf das gesamte Kreisgebiet, wobei genaue Ausgestaltung noch evaluiert werden muss.</p> <p>Ergänzend zu diesen Überlegungen wird im Rahmen des „Mobilitätskonzeptes Kreis Viersen „Vernetzt – Innovativ – Mobil.“ unter Beteiligung der VKV geprüft, wie zusätzliche Optionen zur Einführung eines weiteren On-Demand-Systems aussehen können. Im Rahmen des NVP VRR wäre es zwar wünschenswert eine landesweite Harmonisierung der planerischen, betrieblichen und tariflichen Standards sowie die Schaffung einer einheitlichen On-Demand-Technologieplattform für Nordrhein-Westfalen (NRW) zu schaffen, allerdings greift ein solches System in die vielerorts bereits</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, dass ein verbund- bzw. landesweit abgestimmtes On-Demand-System in die bereits bestehenden Systeme eingreift und diese neue Technologie-Plattform die bestehenden und funktionierenden Systeme schwächt.</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis, dass für On-Demand-Systeme eine dauerhafte finanzielle Förderung sowohl für die Planung als auch für den Betrieb relevant ist.</b></p> <p><b>Hinweise zur Kenntnis genommen. Keine Änderungen im Text notwendig.</b></p>

			<p>bestehenden Systeme ein und es ist unklar, ob eine Harmonisierung gelingen und den erhofften Nutzen erzielen kann. Es ist auszuschließen, dass z.B. die neue Technologie-Plattform funktionierende Systeme schwächt.</p> <p>Eine dauerhafte finanzielle Förderung sowohl für die Planung als auch für den Betrieb bedarfsgesteuerter Systeme würde die Realisierungswahrscheinlichkeit deutlich erhöhen, insbesondere im Hinblick auf die langfristige wirtschaftliche Tragfähigkeit eines solchen Verkehrsangebots.</p>	
63	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)	Kapitel 6.1.6	<p>Kommunales Mobilitätsmanagement</p> <p>In Bezug auf das Thema „Kommunales Mobilitätsmanagement“ wird auf die Stellungnahme vom Kreis Viersen verwiesen. Diese Ausführungen werden von der VKV ausdrücklich unterstützt.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR.</b></p>
63	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)	Kapitel 6.1.8.3	<p>Gemeinsames Vorgehen bei alternativen Antrieben bei Bussen</p> <p>Im Kreis Viersen verkehren mittlerweile auf einigen Linien Busse mit Elektrobetrieb:</p> <p>KVS: Linie 074 (alle Fahrten),</p> <p>BVR: Seit dem 01.09.2024 ersetzen Busse mit E-Antrieb auf der Buslinie 095 die bisherigen Dieselfahrzeuge sowie auf bestimmten Fahrten der Linien SB 87, 071 und 092.</p> <p>Die VKV fordert, im NVP konkreter zu benennen, wie der VRR die Aufgabenträger bei der Förderung von alternativen Antrieben in Bussen unterstützen kann.</p>	<p><b>Zustimmung seitens VRR!</b></p> <p><b>Der Text in Kapitel 6.1.8.3 wird, auch vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen hinsichtlich der Förderkulisse, überarbeitet.</b></p>
63	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen (VKV)	allgemein	<p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>NN</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>(allgemeiner Abschlusstext)</b></p>
64	SkyTrain Flughafen Düsseldorf	allgemein	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>der Flughafen Düsseldorf ist als größter Luftverkehrsstandort Nordrhein-Westfalens hochgradig von einer qualitativ hochwertigen Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr abhängig. Die schnelle und hochfrequente Erreichbarkeit des Flughafens prägt die Ausdehnung</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>(allgemeiner Einleitungstext)</b></p>

			<p>unseres landseitigen Einzugsgebietes und ist damit ein essenzielles Qualitäts- und Wettbewerbskriterium unseres Flughafens.</p> <p>Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum VRR-Nahverkehrsplan abzugeben und möchten diese gerne dazu nutzen, zu unterstreichen, dass wir in unserer neuen Flughafenstrategie der intermodalen Verknüpfung eine gesteigerte Bedeutung beimessen.</p> <p>In der Detailsicht möchten wir uns auf die, unseren Standort tangierenden Linienverläufe konzentrieren:</p>	
64	SkyTrain Flughafen Düsseldorf	Kapitel 4.1.4	<p>Wir begrüßen die Taktverdichtung der S-Bahnen im Raum Düsseldorf (Kapitel 4.1.4). Die vorgesehene Entkopplung der Nord-Süd- und Ost-West-Relationen im Raum Düsseldorf auf den S-Bahnstrecken mit dem Ziel einer höheren Taktung und Zuverlässigkeit können wir nachvollziehen. Die direkte Auswirkung auf die Linienführung der S 11 hätte den Wegfall der Direktverbindung von den linksrheinischen Gebieten um Neuss sowie D-Bilk zum Bahnhof Düsseldorf Flughafen Terminal zur Folge. Durch Flugreisende und Mitarbeitende würde dies als Angebotsverschlechterung wahrgenommen, falls keine Kompensation z.B. durch eine RRX-Direktanbindung geschaffen würde (siehe unten).</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Kritischer Hinweis zu Wegfall der Direktverbindung von den linksrheinischen Gebieten (Neuss sowie D-Bilk) zum Bahnhof Düsseldorf Flughafen Terminal.</b></p> <p><b>Direktverbindung zum Flughafen bleibt durch die Linie RRX3 bestehen.</b></p>
64	SkyTrain Flughafen Düsseldorf	Kapitel 4.1.4	<p>Wir begrüßen die Hinzunahme der S 27 von/nach Langenfeld. Leider ist auf Grund der niedrigen Auflösung der Grafik (S. 227, Kap. 4.1.4) nicht erkennbar, in welcher Taktung die S 27 von/zum Terminal fährt. Wir hoffen, dass die bisherige Bedienungsfrequenz des Terminalbahnhofs auch nach einer Linienumstellung zumindest erhalten bleibt. Bitte senden Sie uns die Grafik in höherer Auflösung zu, damit wir uns ein voll-ständiges Bild machen können.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Anm.: Für den finalen VRR-NVP werden Karten mit höherer Auflösung verwendet.</b></p> <p><b>Nach bisherigen Planungen 30-Min-Takt durch S27, allerdings deutlich erhöhte SPNV-Bedienung des Fernbahnhofs</b></p>
64	SkyTrain Flughafen Düsseldorf	Kapitel 4.1.4	<p>Wir begrüßen die Hinzunahme der S 21 und den 15-Minuten-Takt aus S 1 und S 21. Aus unserer Sicht wünschenswert wäre, dass die Linien S 1 und S 21 weiterhin über Duisburg hinaus weitere Haltepunkte an den Flughafen direkt anbinden (Kap. 4.1.4).</p>	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Hinweis, dass die Linien S 1 und S 21 weiterhin über Duisburg hinaus weitere Haltepunkte an den Flughafen direkt anbinden</b></p> <p><b>Eine S-Bahn-Verbindung über Duisburg hinaus ist weiterhin vorgesehen</b></p>
64	SkyTrain Flughafen Düsseldorf	Kapitel 4.1.3	<p>Den Ausbau des Bf D-Flughafen für den RRX-Verkehr begrüßen wir ausdrücklich und wir erhoffen uns mit der infrastrukturellen Kapazitätsausweitung eine weitere Angebotsverbesserung der schienenseitigen Erschließung</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR</b></p>

			des Flughafens im Nah- und im Fernverkehr (Kap. 4.1.3). Die Realisierung eines zusätzlichen barrierefreien RRX-Bahnsteigs sehen wir im Kontext einer grundlegenden verkehrlichen und intermodalen Aufwertung des Bahnhofes, welcher mit der geplanten U81-Anbindung für Umsteigeverkehre attraktiv werden wird.	
64	SkyTrain Flughafen Düsseldorf	Kapitel 4.1.5.1	Für uns noch nicht ersichtlich ist, ob eine RRX-Linie den Flughafen direkt mit dem linksrheinischen Neuss verknüpfen wird. Dies ist auf Grund der Qualität der Grafik auf S. 229 (Kap. 4.1.5.1) leider nicht ersichtlich. Bitte stellen Sie uns auch diese zur Verfügung.	<p><b>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</b></p> <p><b>Hinweis, dass eine Anbindung des Flughafens DUS aus dem linksrheinischen Neuss über eine RRX-Linie nötig ist.</b></p> <p><b>Direktverbindung zum Flughafen bleibt durch die Linie RRX3 bestehen.</b></p>
64	SkyTrain Flughafen Düsseldorf	Kapitel	Die Planungen für den RE 13 von/nach Eindhoven und Hamm via Düsseldorf Flughafen begrüßen wir, da vor allem die Anbindung für unsere niederländischen Fluggäste verbessert wird, die einen bedeutenden Anteil am Fluggastaufkommen einnehmen (Kap. 4.3.2).	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR</b></p>
64	SkyTrain Flughafen Düsseldorf	Kapitel 5.3.2	<p>Die mittelfristige Entwicklung der unten angeführten XBus-Linien X17, X54 und X71 ist aus Flughafensicht zu begrüßen (Kap. 5.3.2). Diese X-Busse stellen ein gutes Angebot für Räume mit bisher weniger starker ÖPNV-Anbindung an den Flughafen dar und bieten Fluggästen sowie Mitarbeitenden eine gute Alternative für Individualverkehr und umständlichere Umsteigeverbindungen im ÖPNV. Bitte beachten Sie bei der X-Bus-Planung die Belange unseres Partners Rheinbahn AG im Betriebskonzept.</p> <p>X17 Hattingen – Velbert – Heiligenhaus – A44 – Düsseldorf Flughafen-Bf.</p> <p>X54 Düsseldorf Flughafen Terminal – Ratingen – Wülfrath – Wuppertal-Vohwinkel</p> <p>X75 Krefeld – Düsseldorf-Wittlaer – Düsseldorf Flughafen</p> <p>Eine frühzeitige Einbindung in die weitere Konzeptentwicklung der XBus-Linien begrüßen wir, um operative Belange an unseren Bussteigen frühzeitig planen zu können. Wir bieten gerne an, die Linienverlaufs- und Frequenzplanung durch Passagier- und Mitarbeiterdaten im Wochen- und Tagesgang zu unterstützen.</p>	<p><b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b></p> <p><b>Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR</b></p>

64	SkyTrain Flughafen Düsseldorf	allgemein	<p>Wir möchten Ihnen für die Berücksichtigung angeführten Argumente des Flughafen Düsseldorf danken. Gerne bieten wir an, weitere Planungsschritte aktiv zu begleiten und mit tiefergehenden Informationen und Daten zum gemeinsamen Erfolg beizutragen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Flughafen Düsseldorf GmbH</p>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)</b>
65	H-Bahn-Gesellschaft		<p><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></p>	<b>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</b>