

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 3: Sonstige (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Politik im VRR, benachbarte Verkehrsverbände, benachbarte Städte/Kreise, Institutionen der Landes- und Regionalplanung, Fahrgastverbände, Interessenvertretungen etc.)

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!
66	DB Regio AG, Region NRW		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

67	Eurobahn		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
68	National Express Rail	Allgemein	<p>Sehr geehrter Herr NN, Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>vielen Dank für Ihre Anfrage zwecks Beteiligung zur Fortschreibung des VRR-NVP. Nach Sichtung der Entwurfsfassung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 mit Stand vom 5. Mai 2024 teilen wir Ihnen mit, dass die National Express Rail GmbH keine weiterreichende Stellungnahme abgeben wird.</p> <p>Für eventuelle Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>i.A. NN</p> <p>Teamleiter Ausschreibung & Mobilisierung</p> <p>National Express Rail GmbH</p> <p>Johannisstraße 60-64</p> <p>50668 Köln</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
69	Transdev Rhein-Ruhr (RheinRuhr-Bahn)		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
70	Regiobahn Fahr-betrieb		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

71	TRI Train Rental		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
72	VIAS Rail		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
73	DB InfraGO AG		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
74	Regiobahn GmbH		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
75	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der CDU		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
76	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR,	allgemein	Sehr geehrter Herr NN, grundsätzlich wird der Entwurf begrüßt. Er beschreibt aus Sicht der SPDplus-Fraktion ausführlich Ist und Soll. Insbesondere die vielfältigen Vorbetrachtungen und Informationen bieten eine Menge an	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungssatz)

	verkehrspolitischer Sprecher der SPD		Hintergrunderkenntnissen für die weiteren Ausführungen. Auch die ausführliche Betrachtung zu Veränderungen im Modal-Split und zur Verkehrswende sind gut dargestellt. Dennoch nachfolgend einige Hinweise zu verschiedenen Kapiteln.	
76	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der SPD	Kapitel 3.2	<p>Auffällig sind hier die sehr langen Umsetzungszeiten für die Maßnahmen aus den einzelnen MOF-Projekten und anderen Programmen.</p> <p>Insbesondere ist es sehr unverständlich, wie weit in die Zukunft die Anpassung der Bahnsteige auf den S-Bahnlinien sich hinzieht. Mit Verabschiedung des Bahnsteighöhen- und Längenkonzepes des Landes NRW, dem ersten Einsatz von 76-Fahrzeugen auf der S2 und der Anpassung der Bahnsteige in Dortmund (Mengede, Nette/Oestrich, Westerville, Huckarde, Wischlingen und Dorstfeld) vergeht fast ein ganzer Verkehrsvertrag. Dies ist zwar nicht dem VRR anzulasten; aber dennoch muss hier um ein schnelleres Handeln gegangen werden.</p> <p>Beim Um- und Ausbau für den RRX sind im Bereich Köln über Leverkusen bis Langenfeld erste Maßnahmen fast abgeschlossen; im Bereichen Düsseldorf, Duisburg, Essen und Bochum sind Planfeststellungen zum Teil abgeschlossen und die Baumaßnahmen stehen bevor. Für den großen „Knackpunkt“ Dortmund Hbf (PFA 6.0 RRX) liegen auch über zehn Jahre nach Start des RRX-Projekt noch keine Planungen öffentlich vor.</p> <p>Vor dem Hintergrund der zwei entstehenden ICE-Werke nordöstlich und westlich vom Dortmunder Hauptbahnhof und weiteren zukünftigen Anforderungen an den selbigen ist die Verzögerung zwar nachvollziehbar; aber der Handlungsdruck wächst. Schon heute sind kurzfristigste Bahnsteigwechsel für Zugfahrten mit entsprechenden Unannehmlichkeiten für die Fahrgäste an der Tagesordnung.</p> <p>Vor dem Hintergrund des seinerzeit angedachten 15-Minuten-Taktes auf der Gesamtstrecke von Dortmund bis Köln ist die Zeitachse als wenig ambitioniert anzusehen und schon heute stellt sich an einzelnen Stellen der Gesamtstrecke des RRX die Frage, ob der seinerzeit angedachte Ausbau überhaupt als ausreichend anzusehend ist.</p> <p>In der Gesamtsicht auf die Planungen VRR 2032 / 2040 in Verbindung mit dem Fernverkehr und dem Schienengüterverkehr ist von weiteren dringend benötigten Ausbauten insbesondere im nördlichen Ruhrgebiet mit seinen Mischverkehrsstrecken auszugehen. Hierfür müssen zeitnah Planungen für die Infrastruktur angestoßen werden!</p> <p>Schon heute behindern sich zwischen Essen-Altenessen und Gelsenkirchen tagtäglich die einzelnen Verkehrsarten; gleiches gilt für die Achsen im Dreieck zwischen Bochum, Herne und Wanne-Eickel. Hier ist dringender Handlungsbedarf gegeben.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Lange und durch DB InfraGO verursachte Zeiträume für die Anpassung der Bahnsteighöhen und -längen auf den S-Bahnlinien.</p> <p>Aufnahme der Dokumente (oder Hinweis) im NVP:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Plan zur Erhöhung der Schienewegkapazität für die als überlastet erklärten Schienenwege Köln-Mülheim – Duisburg Hbf – Dortmund Hbf (Rhein-Ruhr-Achse) 2) Plan zur Erhöhung der Schienewegkapazität für die als überlastet erklärten Schienenwege Gelsenkirchen Hbf – Münster Hbf <p>ÜLS wird ergänzt</p>

			<p>Die von Seiten DB InfraGo erstellten Unterlagen zu überlasteten Schienenwege sprechen sowohl für die RRX-Achse wie auch die nördliche Ruhrgebietsstrecke eine deutliche Sprache.</p> <p>Es wird angeregt, die beiden Unterlagen zumindest zur Information dem NVP des VRR in geeigneter Form als Anlage beizufügen um auf die dort aufgezeigten Problemstellungen auch aus Sicht des VRR deutlich hinzuweisen.</p>	
76	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der SPD	Kapitel 4.1.1.1	<p>Ausweitung der HVZ-Verkehre abends und am Wochenende:</p> <p>Dieser Punkt sollte unbedingt auf die morgendliche Ausweitung von 6 Uhr auf 5:30 Uhr ergänzt werden. Die morgendlichen Staus auf den Autobahnen des Ruhrgebiet ab 6:00 Uhr machen deutlich, dass auch vor 6 Uhr schon eine Reihe an Pendlern unterwegs sind. Da es heute immer wieder gerade bei frühen Zügen zu sogenannten personalbedingten Ausfällen mit Konsequenzen für die gesamte Reisekette der Pendler kommt, ist hier ein besonderes Augenmerk drauf zu legen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Ausweitung der morgendlichen HVZ-Verkehre (5:30 Uhr statt 6:00 Uhr)?</p> <p>Unter 4.1.1.1, sowie 4.1.5.1 (Einleitung Zielnetz) ist bereits das Ziel einer HVZ-Ausweitung auf 5-21 Uhr (Sa 9-21 Uhr, So+F 12-21 Uhr) erwähnt.</p>
76	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der SPD	Kapitel 4.1.2.9	<p>Westliche Emschertalbahn:</p> <p>Diese gänzlich neue Idee lässt eine gute Querverbindung erkennen, die mit neuen Halten neue kleinteilige Regionen mitten im Ruhrgebiet an den SPNV anschließt und bei guter Verknüpfung in OB-Sterkrade und Wanne-Eickel gute und interessante Umsteigeverbindungen schaffen kann.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf!
76	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der SPD	Kapitel 4.1.3	<p>Rhein-Ruhr-Express</p> <p>Wir verweisen zu den Ausführungen unter 3.2 Infrastruktur. Ob die Verringerung der Halte am Bahnhof Bochum-Wattenscheid letztendlich hilfreich ist muss bezweifelt werden. Die Zugfolge zwischen den Bahnhöfen Essen Hbf, Bochum Hbf und Dortmund zusammen mit dem Fernverkehr und einzelnen anderen Leistungen lassen Zweifel an der genügenden Leistungsfähigkeit der Infrastruktur auf dem Gesamtabschnitt aufkommen</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(nur grundsätzliche Kritik an der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur auf dem Gesamtabschnitt Essen Hbf – Bochum Hbf – Dortmund Hbf)</p>
76	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der SPD	Kapitel 4.1.5	<p>SPNV-Zielnetz</p> <p>Der gesamte Abschnitt im NVP zeigt eine hervorragende Zukunftsperspektive auf. Neben den „großen“ Strecken werden hier die guten Planungen für den Niederrhein mit seinen Verknüpfungen in die Niederlande wie auch für den Bereich des Bergischen Landes deutlich erläutert. In Verbindung mit einem neuen Taktgefüge für den Knoten Düsseldorf Hbf werden vielfältigste gute Reisemöglichkeiten geschaffen. Die unter 4.1.5.2 dargestellten Verbesserungen müssen im Außenbild des VRR und gerade gegenüber Landes- und Bundespolitik eine heraushebende Darstellung finden.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf!

76	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der SPD	Kapitel 4.2.3	<p>Der VRR im transeuropäischen Netz</p> <p>Unter diesem, eigentlich mehr dem Güterschienenverkehr dienenden Punkt wurden die „Maßnahmen des Roubusten Netzes“ mit versteckt; diese sollten einen eigenen Unterpunkt bilden und die Verknüpfungen mit anderen Maßnahmen dargestellt werden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Maßnahmen zum Roubusten Netz im NVP stärker hervorheben</p> <p>Sollte ein eigenes Unterkapitel werden. Wird ggf. korrigiert.</p>
76	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der SPD	Kapitel 4.2.4	<p>Infrastrukturausbau für das SPNV-Zielnetz 2032/2040</p> <p>Die dazu notwendigen Anmerkungen finden sich bereits bei Punkt 3.2</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf!
76	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der SPD	Kapitel 4.3.4	<p>Umstellung auf alternative Antriebe</p> <p>Im Hinblick auf die geplanten Taktverdichtungen und um mehr Strecken auch als Ausweichstrecken nutzen zu können, sollte für fast alle Strecken die Vollelektrifizierung das Ziel sein. Die gilt insbesondere für die in Kürze schon dicht befahrene Strecke Gladbeck-West nach Dorsten und dem kurzen fehlendem Abschnitt zwischen GE-ZOO über Gladbeck Ost nach Gladbeck-Zweckel. Dies würde darüber hinaus die Batterien der hier zukünftig eingesetzten Fahrzeugen eine deutlich längere Ladungsfahrt ermöglichen und zu einer höheren Lebensdauer beitragen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Elektrifizierung der Strecke Gladbeck-West nach Dorsten und des kurzen fehlendem Streckenabschnitts zwischen GE-ZOO über Gladbeck Ost nach Gladbeck-Zweckel?</p> <p>Grundsätzlich soll die Vollelektrifizierung das Ziel des VRR sein.</p> <p>Langfristig ist die Voll-Elektrifizierung Ziel des VRR.</p>
76	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der SPD	Kapitel 4.6	<p>Baustellenmanagement und Schienenersatzverkehr im VRR</p> <p>Die genannten Hochleistungskorridormaßnahmen der DB InfraGO stellen nur die „Spitze des Eisberg“ dar. Es bedarf eines erheblichen verbesserten Abstimmungsvorganges zwischen den Beteiligten.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(Nur grundsätzlicher Hinweis zur verbesserten Abstimmung aller Akteure beim Baustellenmanagement und Schienenersatzverkehr im VRR)</p>
76	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR,	Kapitel 4.7	<p>Fahrgastinformation</p> <p>Da hier fast in Gänze nur noch auf elektronische Information gesetzt wird, ist eine deutliche verbesserte Qualität der FIS notwendig. Der ständige Eingriff in die Reihenfolge von Zügen insbesondere bei Störungen im Betriebsablauf führt regelmäßig zu falschen</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(Nur grundsätzlicher Hinweis zu verbesserten FIS insbesondere bei Störungen,</p>

	verkehrspolitischer Sprecher der SPD		Informationen in den Auskunftssystemen. Bahnsteigwechsel und geänderte Laufwege können und werden von automatischen Ansagen nur bedingt an die Fahrgäste in verständlicher Form an die Kunden weitergegeben.	konkret Bahnsteigwechseln und geänderten Laufwegen) S33: die Ursachen und Lösungen für die angesprochenen Probleme liegen außerhalb des Gestaltungsbereichs des VRR
76	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der SPD	Kapitel 5	Bestandsanalyse und Weiterentwicklung des XBus-Netzes Den Ausführungen ist nichts hinzuzufügen; allerdings sollte hier der Hinweis auf eine dauerhafte und inflationsangepasste Finanzierung durch Landesmittel deutlich werden.	Zustimmung seitens VRR! Der Text des Kapitels 5.3 wird entsprechend ergänzt.
76	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der SPD	Kapitel 6.1.2.2	VRR-Haltestellenrichtlinie Es bedarf einer höheren Verbindlichkeit dieser Richtlinie. So sind zum Beispiel die Bushaltestellen im Stadtgebiet Dortmund bis heute nicht mit Richtungskennziffern 1, 2, etc. ausgerüstet. Nördlich des Hauptbahnhof in Dortmund sind mehrere Bushaltestellen angeordnet ohne das in Dortmund ankommende Kunden eindeutig erkennen können, zu welchem der Halteplätze sie hinmüssen.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Höhere Verbindlichkeit bei einzelnen Anforderungen in der VRR-Haltestellenrichtlinie (Angabe des Fahrtziels) Diese wird in der Aufstellung der neuen Haltestellenrichtlinie berücksichtigt. Die Steig- und Zielkennzeichnung ist als Pflichtelement vorgesehen.
76	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der SPD	allgemein	Mit freundlichen Grüßen Für die SPDplus-Fraktion im VRR NN	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)
77	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der GRÜNEN, konkret:	Kapitel 4	Regelung Schienenpersonennahverkehr Es sind gute Vorstellungen zur Verbesserung des Netzes vorhanden. Aber es fehlt die finanzielle Sicherheit des Aufwuchses der Regionalisierungsmittel, mit denen wir den Mehrverkehr finanzieren müssen. Hier gilt es, deutliche Forderungen zu formulieren. Vieles ist auch abhängig von Baustellenverbesserungen durch den RRX.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Leistungsaufwuchs auf dem Korridor Neuss-Mönchengladbach Allgemeiner positiver Hinweis zur geplanten Reaktivierung der Rätinger Weststrecke und der Niederbergischen Bahnen.

	Düsseldorf, Rheinkreis Neuss, Kreis Mettmann		<p>Für die weitere Perspektive braucht der Korridor Neuss-Mönchengladbach eine Erweiterung, damit Verbesserungen vom Netz klappen.</p> <p>Zu den Plänen zu Reaktivierungen zählt die Ratinger Weststrecke. Sie ist seit langem diskutiert und ausreichend erforscht. Hier bleibt die Hoffnung auf baldige Umsetzung seitens DB-Netz. Darüber hinaus gilt es auch die Reaktivierung der Niederbergischen Bahnen anzugehen. Ein so dicht besiedeltes Gebiet vermisst die Schienenanbindung, deren Trasse noch weitgehend vorhanden ist. Mit einigen Verbesserungen wäre ein Quantensprung möglich für den Großraum Kreis Mettmann, Düsseldorf, Bergisches Land: für Heiligenhaus (aus Kettwig und Hösel), Mettmann, Wülfrath, Velbert bis Wuppertal. Eine Reaktivierung muss nicht die vorhandene Radstruktur ersetzen sondern ergänzen.</p>	<p>Allgemeiner Hinweis, dass nur durch eine finanzielle Sicherheit der Leistungsaufwuchs (Regionalisierungsmittel) ermöglicht</p> <p>Leistungsausweitungen auf den genannten Achsen sind im Zielnetz vorgesehen.</p> <p>Eine Reaktivierung der Niederbergischen Bahn wird vom VRR als nicht zielführend eingeschätzt.</p>
77	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der GRÜNEN, konkret: Düsseldorf, Rheinkreis Neuss, Kreis Mettmann	Kapitel 4	<p>Schienenpersonennahverkehr / Baustellenkorridore</p> <p>Der Nahverkehrsplan erarbeitet die Möglichkeiten für Netzausbau und verbessertes Netz. Aber angesichts der DB besteht eine Planung für 10-jährige Baustellen im Großraum. Hier muss massiv Kritik an den SEV nach Baustellenbedarf nach DB-Netz vorführen und eine gemeinsame Arbeit über die ganzen Jahre mit VRR und kommunalen ÖPNV haben, und zwar nicht nur für eine Baustelle sondern Gesamtentwurf für Baukorridore, die ineinander greifen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Grundsätzliche Kritik am SEV der DB und Mahnung einer besseren Zusammenarbeit aller Akteure</p>
77	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der GRÜNEN, konkret: Düsseldorf, Rheinkreis Neuss, Kreis Mettmann	Kapitel 5	<p>X-Busse</p> <p>Gegenwärtig führen keine X-Bus-Linien in das Düsseldorfer Stadtgebiet. Mit Anschluss an die U76 verkehrt die Linie X49 zwischen Kempen, Tönisvorst, Willich und Meerbusch. Hier muss die Linie X49 nach Düsseldorf (ob Flughafen Bahnhof oder City) verlängert werden.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>In Kap. 5.2.1 wird ein Hinweis zur Prüfung einer Verlängerung der X49 eingefügt.</p>
77	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer	Kapitel 5	<p>Ergänzung einer X-Bus Linie nach Duisburg Wedau im Vorgriff auf Ratinger Westbahn-Strecke, damit die Anwohner*innen nicht bis zur Instandsetzung der Weststrecke warten, bis sie einen guten ÖV haben.</p>	<p>Ablehnung seitens VRR!</p> <p>XBus-Linien sollen nicht als Vorlaufbetrieb für zu reaktivierende SPNV-Strecken</p>

	Sprecher der GRÜNEN, konkret: Düsseldorf, Rheinkreis Neuss, Kreis Mettmann			dienen, da hierdurch das Reaktivierungsprojekt in Frage gestellt werden könnte.
77	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der GRÜNEN, konkret: Düsseldorf, Rheinkreis Neuss, Kreis Mettmann	Kapitel 5	Ergänzung einer X-Buslinie von SG-Ohligs über Hilden zum Bahnhof Benrath. Das würde den neuen Bahnhof attraktiv erhöhen und wäre auch für SEV der S1 hilfreich, weil man schneller von Hilden oder Solingen über Benrath nach Düsseldorf schafft und nicht alle Halte bedient.	Zustimmung seitens VRR! Eine entsprechende Verbindung prüfen wir gerne im Zuge der langfristigen Entwicklung eines XBus-Zielnetzes, nehmen sie aber nicht konkret in den VRR-Nahverkehrsplan 2025 auf.
77	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der GRÜNEN, konkret: Düsseldorf, Rheinkreis Neuss, Kreis Mettmann	Kapitel 5	Hier wäre gut: Die Finanzierung der X-Bus-Liniennetze brauchen eine andere und zugleich bessere Finanzierung.	Zustimmung seitens VRR! Der Text des Kapitels 5.3 wird entsprechend ergänzt.
77	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der GRÜNEN, konkret: Düsseldorf, Rheinkreis	Kapitel 6.1.3	Interkommunale Zusammenarbeit Die Entstehung von Brüchen liegt an den unterschiedlichen Leistungsträgern und deren Funktionsweise, nicht aber an deren finanziellen Ausstattung. Beispiel Duisburg: Sie haben genug Mittel, aber achtmal höhere Bedienungskosten für die Bahn. Das liegt nicht am Geld. Wir unterstützen die interkommunale Zusammenarbeit. Hilfreich wäre nicht die Ablehnung seitens der Kommunen, sondern interkommunale Passagen im kommunalen ÖPNV-NVP-Plan gibt. Das könnte als Pflicht der Hinwirkung verstanden werden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (Nur grundsätzlicher Hinweis, dass nicht nur die Finanzstärke eines oder mehrerer AT der Grund für eine interkommunale Angebotslücke ist) Lobender Hinweis, dass das Thema im NVP aufgenommen wurde.

	Neuss, Kreis Mettmann			
77	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, verkehrspolitischer Sprecher der GRÜNEN, konkret: Düsseldorf, Rheinkreis Neuss, Kreis Mettmann	Kapitel 6.1.7.5	Fahrgemeinschaften Hier ist mehr als der Berichterstattung des Pendlernetzes nötig. Es gibt andere Dienste, die in anderen Verbänden Teile des ÖV-Netzes sind. Hier gibt es eine Aufgabe für potentielle Weiterentwicklung.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Wichtiges Ziel sollte die Integration von Fahrgemeinschaften in den ÖPNV sein (wie in anderen Verkehrsverbänden) Der VRR beschäftigt sich schon seit vielen Jahren intensiv und in verschiedenen Modellen mit dem Thema Fahrgemeinschaften. Auch aktuelle Entwicklungen auf dem Markt werden eng begleitet und unter anderem in der AG Fahrgemeinschaften diskutiert. So besuchte eine Delegation der VRR AöR Anfang des Jahres den hvv, um mehr über das dortige Pilotprojekt zum Thema zu erfahren. Der VRR ist offen für die vollständige Einbindung von Fahrgemeinschaften in den ÖV und bezieht dies in seine Planungen ein, wenngleich die dafür notwendigen Rahmenbedingungen in Deutschland zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vollständig gegeben sind.
78	Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
79	go.Rheinland (und VRS)	Kapitel	Hallo NN, hallo NN, hallo NN, vielen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme zu eurem Nahverkehrsplan. Wir haben von go.Rheinland und VRS eine gemeinsame Stellungnahme verfasst, die ich euch hiermit wie gewünscht im Word-Format fristgerecht zur Verfügung stelle.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)

			<p>Bei Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.</p> <p>Viele Grüße aus Köln und ein schönes Wochenende</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>i. A. NN</p> <p>Regionale Mobilitätsentwicklung</p> <p>go.Rheinland GmbH</p> <p>Deutzer Allee 4, 50679 Köln</p>	
79	go.Rheinland (und VRS)	Kapitel	Gemeinsame Stellungnahme von go.Rheinland und VRS zu der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2025 des VRR	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
79	go.Rheinland (und VRS)	Kapitel 1.5	<p>Herausforderungen für den VRR (Zwischenfazit) und Leitbild des VRR, On-Demand-Systeme (S. 130/131)</p> <p>In dem vom Bund und vom Land NRW geförderten Projekt „Kraftraum-Shuttle“ entwickeln der Verkehrsverbund Rhein-Sieg, die Kreisstadt Bergheim und das Verkehrsunternehmen REVG derzeit eine öffentliche und skalierbare Plattform für On-Demand-Verkehr. Dabei sollen On-Demand-Verkehre als Teil der intermodaler Reiseketten in die existierende Fahrplanauskunft von bspw. der VRS-App, der REVG-App oder der naveo-App integriert werden. Nach der ersten Betriebsaufnahme in der Kreisstadt Bergheim im November 2024 ist im Rahmen des Projekts im Jahr 2025 auch die Aufnahme eines On-Demand-Verkehrs in Rommerskirchen geplant, womit die neue Plattform ebenfalls im VRR erprobt wird. Perspektivisch kann die Plattform auch weiteren Verkehrsunternehmen im VRR zur Verfügung gestellt werden.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
79	go.Rheinland (und VRS)	Kapitel 4.1.2	<p>Reaktivierungen</p> <p>go.Rheinland weist darauf hin, dass in dem Kapitel Reaktivierungen der Abschnitt Roermond – Dalheim fehlt. Dieser Abschnitt ist aufgrund der Verbindung Roermond – Düsseldorf relevant, die auch an anderen Stellen im NVP-Entwurf erwähnt wird sowie im NRW-Zielnetz Berücksichtigung findet.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Aufnahme der Reaktivierung des Abschnitts Roermond – Dalheim in den NVP?</p> <p>Text im NVP ändern?</p> <p>Reaktivierung wird selbstverständlich befürwortet, die betroffene Strecke liegt jedoch vollständig außerhalb des VRR.</p>

79	go.Rheinland (und VRS)	Kapitel 4.1.3	Rhein-Ruhr-Express go.Rheinland weist darauf hin, dass der formulierte Abschnitt zum Ausbau zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf-Benrath noch in Futur-Form geschrieben ist. Der viergleisige Ausbau der S-Bahn-Strecke ist allerdings bereits abgeschlossen.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Text im NVP zum Ausbau zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf-Benrath umformulieren, da der viergleisige Ausbau der S-Bahn-Strecke bereits abgeschlossen ist. Text im NVP ändern? Text-Abschnitt wurde korrigiert.
79	go.Rheinland (und VRS)	Kapitel 4.1.5.3.4 Kapitel 4.1.5.3.22	Korridor (Nijmegen) – Kleve – Krefeld – Neuss / Düsseldorf bzw. Korridor Neuss – Dormagen - Köln Im derzeitigen Zielnetz 2040 sowie im vorliegenden NVP-Entwurf ist noch der alte Planungsstand dargestellt, welcher eine Führung der Linie RE 9 aus Siegen kommend von Köln Hbf über Krefeld nach Geldern vorsieht. Im Zuge der aktuellen Planungsüberlegungen zur Gestaltung der RRX-B-Flotte ist zwischen VRR und go.Rheinland festgelegt worden, dass anstatt der Linie RE 9 im Zielnetz 2040 die Linie RB 27 von Köln Hbf aus kommend Richtung Krefeld verkehren soll. Die Linien RE 7 und RE 9 enden jeweils im Kölner Hbf. Diese Zielnetzaktualisierung muss auch noch in den Gremien von go.Rheinland beschlossen werden (voraussichtlich 2025). Es wäre wünschenswert, wenn wir in unseren NVP diesbezüglich synchronisiert auftreten.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Text im NVP zur Linie RE 9 (von Siegen über Köln Hbf und Krefeld bis Geldern) umformulieren, da anstatt der Linie RE 9 im Zielnetz 2040 die Linie RB 27 von Köln Hbf kommend Richtung Krefeld verkehren soll. Die Linien RE 7 und RE 9 enden jeweils im Kölner Hbf. Text im NVP ändern? Text und Karten wurden aktualisiert.
79	go.Rheinland (und VRS)	Kapitel 4.1.5.3.5	Ost-West-Achse Venlo/Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg/Oberhausen Bei der Ost-West-Achse Venlo/Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg/Oberhausen wird eine mögliche Verlängerung der RE 37 nach Oberhausen Hbf erwähnt, welche nicht im Zielnetz 2040 enthalten ist. go.Rheinland möchte an dieser Stelle den Hinweis geben, dass eine Weiterführung ähnlich der Linie FR9 in Richtung Münster sinnvoller wäre, sofern die Linie über Duisburg hinaus verkehren soll.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Kritischer Hinweis, dass im NVP eine Verlängerung der RE 37 nach Oberhausen Hbf erwähnt wird, die nicht im Zielnetz 2040 enthalten ist. Text im NVP ändern? Text wurde angepasst und der Hinweis auf Oberhausen herausgenommen.
79	go.Rheinland (und VRS)	Kapitel 5.3.1	Kurzfristige Entwicklung XBus-Netz In dem Kapitel wird eine Linie X56 Remscheid – Köln aufgeführt. Diese ist als direkte Führung über die Autobahn aus Sicht von go.Rheinland nicht tragbar. Durch die Führung über die Autobahn wird für die Fahrgäste von und nach Remscheid ein Premium-Angebot geschaffen, das trotz einer vergleichsweise sehr hohen Buskilometer-Zahl – und daher	Ablehnung seitens VRR! Die Linie ist bewusst als schnelle Direktverbindung konzipiert. Gleichzeitig weisen wir auf die inzwischen, unabhängig vom Verfahren zur Aufstellung des

			Förderungsbedarf – keine Erschließungswirkung im go.Rheinland-Gebiet hat. go.Rheinland möchte die Anregung platzieren, dass stattdessen Synergien mit der schon bestehenden Linie X24 Leverkusen – Wermelskirchen hergestellt werden sollten.	VRR-Nahverkehrsplans, erfolgten Gespräche zu dieser Linie.
79	go.Rheinland (und VRS)	Kapitel 5.3.2	Mittelfristige Entwicklung XBus-Netz In dem Kapitel wird eine Linie X80 Dormagen – Merkenich – Leverkusen Mitte aufgeführt. Diese ist mit go.Rheinland bisher nicht abgestimmt.	kein Handlungs-/Klärungsbedarf Hinweis wird zur Kenntnis genommen
79	go.Rheinland (und VRS)	Kapitel 7.3.4	Programm MaaS NRW und multimodale Plattformen Im Programm MaaS NRW und multimodale Plattformen werden Vorhaben, Initiativen und Plattformen aufgeführt, welche den VRR für das Mobility-as-a-Service Zielbild unterstützen. Mitte 2024 wurde von allen Beteiligten des ÖV-Datenverbunds NRW die 2. Servicevereinbarung zum Grundlagenvertrag geschlossen, um den Austausch multimodaler Daten zu regeln. Der VRS möchte an dieser Stelle den Hinweis geben, dass der VRS stellvertretend für alle Partner des ÖV-Datenverbunds die „Multimodale Datendrehscheibe NRW“ betreibt, welche auch dem VRR gebündelte Daten bereitstellt und hier aufgeführt werden sollte.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Kritischer Hinweis, dass Im Programm MaaS NRW Vorhaben, Initiativen und Plattformen aufgeführt werden, die den VRR für das Mobility-as-a-Service Zielbild unterstützen. Der VRS betreibt stellvertretend für alle Partner des ÖV-Datenverbunds die „Multimodale Datendrehscheibe NRW“, die auch dem VRR gebündelte Daten bereitstellt und hier aufgeführt werden sollte. Text im NVP überarbeiten? MaaS NRW wurde als Programm gestrichen, da es vom Land in der Form nicht mehr weitergeführt wird. Multimodale Datendrehscheibe wurde im Text ergänzt
80	NWL	allgemein	Sehr geehrter Herr NN, bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 03.07.2024 bedanke ich mich für die Beteiligung am Aufstellungsverfahren des Nahverkehrsplans und übermittle Ihnen die Stellungnahme des Nahverkehr Westfalen-Lippe. Die planerischen Grundzüge des Werks sind uns durch die dauerhafte und enge Zusammenarbeit unserer Häuser bekannt und entsprechen unseren gemeinsamen Vorstellungen zur Weiterentwicklung des SPNV-Angebots auf Basis der Zielnetze 2032 und 2040.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)

			Einige kleinere, meist redaktionelle Hinweise möchten wir an dieser Stelle für das weitere Verfahren übermitteln:	
80	NWL	Kapitel 3.1.1	S. 162, Tabelle: Unter Nr. 24 ist der Betreiber des RE 14 mit „NordWestBahn“ beschrieben. Korrekt wäre „Rhein-Ruhr-Bahn“.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Redaktioneller Fehler: Rhein-Ruhr-Bahn statt NordWestBahn? NordWestBahn wurde bereits zu „Transdev Rhein-Ruhr“ korrigiert.
80	NWL	Kapitel 3.2.1.3	S. 171/174: Auf beiden Seiten ist die Modernisierung des Bahnhofs in Hagen-Hohenlimburg (RE 16, RE 34, RB 91) erwähnt. Während auf S. 171 eine Realisierung in 2025 beschrieben wird, erwähnt die Tabelle auf S. 174 das Jahr 2027 als Fertigstellungsdatum. Dies müsste synchronisiert werden.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Redaktioneller Fehler: Fertigstellung Modernisierung des Bahnhofs Hagen-Hohenlimburg 2025 oder 2027? Die Jahreszahl wird zugunsten des Begriffes „zeitnah“ herausgenommen.
80	NWL	Kapitel 3.2.1.7.1 Kapitel 3.2.2.2	S. 174: Redaktioneller Hinweis (außerhalb NWL) zu Herten. Hier wird von einer „erstmaligen“ Bedienung im SPNV gesprochen. Das ist insofern nicht ganz korrekt, da bis in die 1980er Jahre Personenverkehr auf der Hamm-Osterfelder-Bahn existierte. Eine weitere Erwähnung kommt auf S. 179 unter 3.2.2.2 vor.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Redaktioneller Fehler: Bedienung von Herten bis in die 1980er Jahre (Hamm-Osterfelder-Bahn)? Sachverhalt wird zur Kenntnis genommen.
80	NWL	Kapitel 3.2.2.4	S. 180, oben: Hier ist vom „Verbundgebiet des NWL“ die Rede. Dies bitten wir in „Verbandsgebiet“ zu ändern.	Zustimmung seitens VRR! Redaktioneller Fehler
80	NWL	Kapitel 3.5.1	S. 188: Im ersten Satz dieses Kapitels wird als Ziel der SPNV-Entwicklung die „Steigerung der Effizienz“ ausgegeben. Im Sinne der gemeinsamen Planungen zur Steigerung der Qualität im SPNV regen wir an, die Formulierung dahingehend zu ändern, dass das gemeinsame Hauptziel in der weiteren Entwicklung die Herstellung eines verlässlichen SPNV-Angebots sein muss. Insofern ist auch der Ihrerseits folgende, gelb hinterlegte Kommentar NWL-seitig uneingeschränkt zu unterstützen. Ziel muss es sein, nicht ein (wirtschaftlich) möglichst effizientes – und damit ohne „überflüssige“ Reserven geplantes System – zu	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kritischer Hinweis zum Begriff „Steigerung der Effizienz im SPNV“: Besser zu „Herstellung eines verlässlichen SPNV-Angebots“ umformulieren.

			<p>schaffen, sondern ein verlässliches, welches auch in Bezug auf die Fahrgastzahlen unerwartete Nachfragespitzen abdecken kann. Wie im Beispiel der S 1 von Ihnen dargestellt, sehen wir es aufgrund der aktuellen Entwicklung (D-Ticket, regelmäßige Zugausfälle mit Auffangen der Gäste durch die Folgezüge) als unausweichlich an, die Kapazitäten der Züge künftig mit größeren Möglichkeiten zur Steigerung der Fahrgastzahlen zu bemessen. Nur so ist auch das politische Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen – gerade auf den Hauptkorridoren – umsetzbar.</p>	<p>Anm.: Die in den NVP aufgenommene Formulierung „Steigerung der Effizienz“ wurde aus den Zielen des VRR übernommen „Effizienzsteigerung im System“</p> <p>Folgender Satz wird im NVP ergänzt: „Ziel muss es vor dem Hintergrund der in Kapitel 2 beschriebenen Erfordernisse zur Umsetzung der Verkehrswende im VRR deshalb sein, ein hochwertiges, verlässliches und gleichzeitig (wirtschaftlich) effizientes (also ohne unnötige Reserven geplantes) Leistungsangebot im SPNV zu schaffen, das auch hinsichtlich der Fahrgastzahlen unerwartete Nachfragespitzen abdecken kann.“</p>
80	NWL	Kapitel	<p>S. 200, Tabelle: In der Tabelle sind einige Linien mit einem Sternchen versehen, dieses ist allerdings nicht erläutert. Wir vermuten, es handelt sich um Linien außerhalb des VRR.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Redaktioneller Hinweis: Die Tabelle wird wie folgt ergänzt: „*) SPNV-Linien außerhalb des VRR“</p>
80	NWL	Kapitel 4.1.5.3.14	<p>S. 240, Dortmund – Hamm: Im letzten Absatz würden wir vorschlagen zu ergänzen, dass die RRX-Linien in diesem Abschnitt mit nur einem Zwischenhalt in Kamen verkehren sollen. Die Bedienung aller übrigen Halte würde durch die S-Bahn übernommen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>RRX-Linien in diesem Abschnitt sollen nur mit einem Zwischenhalt in Kamen halten; Bedienung aller übrigen Halte durch die S-Bahn?</p> <p>Die RRX-Linien bedienen zwischen Dortmund und Hamm nur den Halt Kamen, alle restlichen Halte sollen durch die Linie S1, sowie durch die Verdichterlinie S21 (nur Kamen – Dortmund) bedient werden.</p>
80	NWL	Kapitel 4.1.5.3.17	<p>S. 242, Dortmund Südwest: Beschrieben wird an dieser Stelle die neue Linie RB 92, welche eine Direktverbindung zum Biggensee und nach Olpe darstellt. Wir regen an, zur Verdeutlichung des Mehrwerts dieser Linie im VRR-Raum zu ergänzen, dass diese Linie umsteigefreie Verbindungen von Dortmund nach Westhofen (Vorortverkehr mit VRR-Tarif) sowie nach Hohenlimburg und ins Lennetal schafft.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis, in den NVP aufnehmen, dass die geplante Linie umsteigefreie</p>

				Verbindungen von Dortmund nach Westhofen, nach Hohenlimburg und ins Lenetal schafft?
80	NWL	Kapitel 4.1.5.3.17	S. 242, Ergänzen möchten wir aus NWL-Sicht gerne im Umfeld der gemeinsamen Strecken im Südosten des VRR folgenden, gemeinsam bereits untersuchten Gedanken: Weitere Untersuchungen, gemeinsam mit dem NWL, erfordert der im Dortmunder Süden und Südosten sowie aus dem Raum Holzwickede/Unna vorgetragene Wunsch einer Direktverbindung von Unna und Dortmund-Hörde direkt nach Bochum. Parallel zu der auf der Straße selbstverständlichen Tangentialverbindung, bietet diese Route das Potenzial zur Erschließung weiterer Fahrgastströme bei gleichzeitiger Entlastung der Züge im Kernkorridor. Durch die kürzere Strecke können bereits heute kürzere Fahrzeiten als mit Umstieg über Dortmund Hbf erreicht werden, nach einem Ausbau der bislang nur langsam befahrenen Gütergleise greift dieser Effekt umso mehr. Mit Blick auf die nur per Bus erreichbaren südlichen Stadtteile in Dortmund (Wellinghofen, Höchsten usw.) ergäben sich mit dieser Verbindung zudem Anbindungen ins Ruhrgebiet, die den heutigen Doppelumstieg (Hörde und DO Hbf) auf nur einen Umstieg in Hörde reduzieren. Bislang konnten in den gemeinsamen Planungen noch keine geeignete Fahrplantrasse einer solchen Linie gefunden werden, die Planungen sollen daher fortgeführt werden.	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Wunsch nach einer Direktverbindung von Unna und Dortmund-Hörde direkt nach Bochum. Aufnahme in den NVP? Oder Hinweis auf eine Prüfung (Fahrplantrasse)?</p> <p>Direktverbindung Bochum – Unna wurde bereits betrieblich untersucht und als nicht zielführend eingestuft.</p>
80	NWL	Kapitel 4.1.5.3.18	S. 242 Hagen – Hamm: Wir möchten vorschlagen, die Formulierungen zur RB 54 dergestalt anzupassen, dass deutlich wird, dass mit der Verlängerung nach Hagen nicht nur ein angenäherter 15-Minuten-Takt zwischen Schwerte und Hagen realisiert wird, sondern mit der angestrebten Reaktivierung der Verkehrshalte Westhofen, Schwerte Ost, Geisecke und Langschede (alle Schwerte) zusätzliche Reisendenpotenziale erschlossen und an den Verkehrsknoten Hagen angeschlossen werden sollen.	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Vorschlag: Der NVP wird wie folgt ergänzt: „Mit der Verlängerung der Linie RB 54 nach Hagen wird nicht nur ein angenäherter 15-Minuten-Takt zwischen Schwerte und Hagen realisiert, sondern es werden mit der angestrebten Reaktivierung der Verkehrshalte Westhofen, Schwerte Ost, Geisecke und Langschede (alle Schwerte) zusätzliche Reisendenpotenziale erschlossen und an den Verkehrsknoten Hagen angeschlossen.“</p>
80	NWL	Kapitel 4.1.5.3.18	Ebendort: Im dritten Absatz ist das Flügelzugkonzept der RB 91 erwähnt. Dieses war zuletzt zwar wieder ausgeschrieben („Umsetzung, sobald die Fahrzeuglage es zulässt“), wird aktuell – auch zur Vereinfachung des Betriebsablaufs aber nur noch in Einzellagen realisiert. Im Zielkonzept würde das Betriebsprogramm entsprechend auf den RE 14 nach	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis, dass der Satz „Die beiden Linien RE 34 und RB 91 verkehren auf der Ruhr-Sieg-Strecke vor allem im nördlichen Abschnitt, wo der RE 34 in einem</p>

			Iserlohn umgestellt. Der erste Satz des vierten Absatzes müsste bzgl. des Satzbaus noch feingeschliffen werden.	angenäherten 20/40-Minuten-Takt zueinander noch alle Halte bis Finnentrop bedient.“ angepasst werden muss.
80	NWL	Kapitel 4.3.4	S. 264, RE-Linien ins Sauerland: Im letzten Satz des ersten Absatzes ist von der Prüfung der Wasserstofftechnik für die RE-Linien ins Sauerland die Rede. Das ist so nicht mehr aktuell. Zwar ist diese Technik für die Obere Ruhrtalbahn auch geprüft worden, durchgesetzt hat sich in der Studie allerdings auch hier die BEMU-Technik, unter der Voraussetzung einer Installation von Oberleitungen auf Teilstrecken, z.B. von Schwerte bis Neheim-Hüsten. Dies ist durch den NWL entsprechend zum ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet worden.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Änderung. Folgender Satz wird in den NVP aufgenommen: „Vorausgesetzt, dass RE-Linien oder Teilstrecken von RE-Linien elektrifiziert werden, z. B. von Schwerte bis Neheim-Hüsten (Anmeldung für den ÖPNV-Bedarfsplan), wird planerisch für diese RE-Linien oder deren Teilstrecken der Einsatz von BEMU-Fahrzeugen verfolgt.“
80	NWL	Kapitel 4.7	Seite 271, Punkt 1: Wir regen an, die Sollfahrplandaten für Ersatzverkehre ebenfalls aufzuführen. Das könnte mit einem Zusatz ..."inklusive langfristig geplanter Ersatzverkehre" sichergestellt werden.	Zustimmung seitens VRR! Ergänzung im 1. Spiegelstrich: „inklusive Fahrplandaten für langfristig geplante Ersatzverkehre“ S33: anders Formuliert, damit es deutlicher wird, was Sollfahrplandaten iSd Regelwerks sind
80	NWL	Kapitel 6.1.7.2	Seite 346, 4. Absatz: Der NWL wird als „Verkehrsverbund“ bezeichnet; „Zweckverband“ wäre korrekt. Darüber hinaus muss der Eigenname „radbox.nrw“ lauten und nicht „Radbox.NRW“.	Zustimmung seitens VRR! Redaktioneller Hinweis
80	NWL	Kapitel 7.3.3	Seite 385ff: Hier regen wir den Hinweis an, dass es sich bei der mobil.nrw-App um eine App der drei SPNV-Aufgabenträger handelt.	Zustimmung seitens VRR! Redaktioneller Hinweis
80	NWL	Kapitel 7.3.5.1	Seite 387: Die Meldungen aus zuginfo.nrw (single-point für aktuelle SPNV-Meldungen) werden per API an das EMS geliefert und gelangen darüber in die EFA. Wir regen an, dies zu präzisieren.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Werden die Meldungen aus zuginfo.nrw (single-point für aktuelle SPNV-Meldungen) per API an das EMS geliefert und gelangen darüber in die EFA? Falls ja, bitte im finalen VRR-NVP ergänzen. Kapitel wurde entsprechend überarbeitet

				und Informationen durch ein ausführliches Schaubild inkl. Beschreibung ergänzt.
80	NWL	allgemein	Bei Rückfragen steht Ihnen Nils Hagemann (n.hagemann@nwl-info.de) als Ansprechpartner zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen NN	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)
81	Stadt Köln (go.Rheinland)	allgemein	Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren, vielen Dank für die Beteiligung am VRR-Nahverkehrsplan. Folgende Hinweise und Anregungen möchte ich Ihnen geben:	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)
81	Stadt Köln (go.Rheinland)	Kapitel 4.1.5.3.6	Im Kapitel 4.1.5.3.6 steht im ersten Abschnitt „[...] die Linie S21 aus Köln kommend [...]“. Eine aus Köln kommende zusätzliche S-Bahn-Linie ist bisher unbekannt und lässt sich auch nicht im Zielnetz 2040 von go.Rheinland erkennen. Im Zielnetz 2040 des VRR startet diese Linie erst in Langenfeld und verkehrt somit nicht in Köln.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Zukünftiger Linienverlauf der Linie S 21 (SPNV-Zielnetz 2024) bis Köln oder Leverkusen? Wird aus NVP entfernt
81	Stadt Köln (go.Rheinland)	Kapitel 4.1.5.3.27	Im Kapitel 4.1.5.3.27 geht es u. a. um die „geplante“ Verlängerung der Linie S17 und Verknüpfung mit der Linie S1. Hier könnte ggf. ergänzt werden, dass hierbei die geplante S-Bahn-Verbindung zwischen Bonn Hbf und Köln Hbf in einem weiteren Schritt zur Verlängerung der S17 bis Solingen bzw. Düsseldorf (als Ersatz der S1) untersucht / geplant wird.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Verlängerung der Linie S17 und Verknüpfung mit der Linie S1 Zur Kenntnis genommen
81	Stadt Köln (go.Rheinland)	Kapitel 5.3.1	Aus Kapitel 5.3.1 „Kurzfristige Entwicklung XBus-Netz“ und der thematischen Karten 9.4 ist zu entnehmen, dass die Linie X86 zwischen Remscheid und Köln Hbf kurzfristig eingerichtet werden soll. Einen ersten Austausch zwischen der Stadt Remscheid und der Stadt Köln hat es zu dieser Linie zwar bereits gegeben. Jedoch sind grundlegende Fragestellungen weiterhin unklar. Zum Beispiel ist die Frage einer Mitfinanzierung und einer Förderung weiterhin nicht geklärt, da die meisten Fahrkilometer außerhalb des VRR anfallen sollen und somit die	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Weiteres Vorgehen bei der Umsetzung der XBus-Linie X56 unklar

			Städte Leverkusen und Köln sowie den Rheinisch-Bergischen Kreis maßgeblich belasten würden. Ebenfalls muss eine solche Linie auch politisch beschlossen werden.	
81	Stadt Köln (go.Rheinland)	allgemein	Wir bitten daher um eine frühzeitige Abstimmung mit der konzeptionellen Fachplanung. Bei Fragen melden Sie sich gerne. Ich bedanke mich vorab bei Ihnen und verbleibe Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag NN Stadt Köln Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung Verkehrsentwicklungsplanung und ÖPNV Willy-Brandt-Platz 2 50679 Köln	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)
82	Stadt Leverkusen (go.Rheinland)	allgemein	VRR-Nahverkehrsplan 2025 – Formales Beteiligungsverfahren mit den Trägern öffentlicher Belange Sehr geehrte Damen und Herren, für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2025 des VRR danke ich Ihnen. Zu den darin enthaltenen SPNV-Zielnetzplanungen gibt die Stadt Leverkusen folgende Rückmeldungen:	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungssatz)
82	Stadt Leverkusen (go.Rheinland)	Kapitel 4.1.5.3.24	Korridor Düsseldorf – Langenfeld – Leverkusen – Köln Gemäß SPNV-Zielkonzept 2040 sind zwischen Langenfeld und Düsseldorf drei S-Bahn-Linien (S6, S21, S27) jeweils im 30-Minuten-Takt an allen Wochentagen vorgesehen, so dass sich insgesamt auf der genannten Relation ein 10-Minuten-Takt ergibt. Zwischen Köln und Langenfeld sind gemäß Zielnetzplanungen des SPNV-Aufgabenträgers go.Rheinland zwei S-Bahn-Linien (S6, S16) jeweils im 20-Minuten-Grundtakt vorgesehen. Die unterschiedlichen Taktschemata im VRR- bzw. go.Rheinland-Raum sind aus Fahrgastsicht nicht optimal. Daher wäre unbedingt sicherzustellen, dass bei verbundraumübergreifenden Fahrten kein Umstieg für die Fahrgäste erforderlich wird, sondern eine	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Forderung, dass bei verbundraumübergreifenden Fahrten trotz unterschiedlichen Taktschemata zwischen VRR und go.Rheinland kein Umstieg für die Fahrgäste erforderlich wird (Durchbindung und Ändern der Liniennummer).

			<p>entsprechende Durchbindung erfolgt und die Fahrzeuge in Langenfeld lediglich die Liniennummer wechseln.</p> <p>Die Planungen für den RRX-Verkehr mit vier Zugpaaren pro Stunde und Richtung auf diesem Korridor wird begrüßt. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob im Vorgriff auf den im Zielnetz 2040 vorgesehenen gemeinsamen 15-Minuten-Takt durch die Linien RRX1, RRX2, RRX4 und RRX6 eine dritte stündliche RE-Leistung auf dem hochbelasteten Abschnitt zwischen Köln und Düsseldorf über Leverkusen-Mitte eingesetzt werden kann, sobald insbesondere im Knoten Köln die infrastrukturellen Voraussetzungen hierfür gegeben sind.</p>	<p>Prüfung der Einführung einer dritten stündlichen RE-Leistung auf dem hochbelasteten Abschnitt zwischen Köln und Düsseldorf über Leverkusen-Mitte eingesetzt im SPNV-Zielnetz 2024.</p> <p>Es kommt zu keinen Umstiegen bei den S-Bahnen sondern zu einer Umbenennung der Linien.</p>
82	Stadt Leverkusen (go.Rheinland)	Kapitel 4.1.5.3.25	<p>Korridor Düsseldorf – Hilden – Solingen</p> <p>Zwischen Düsseldorf Hbf. und Solingen Hbf. ist in den Zielnetzplanungen 2040 ebenfalls ein 10-Minuten-Takt aus drei jeweils halbstündlich verkehrenden S-Bahn-Linien vorgesehen (S1, S7/S7X, S47/S47X). Bekanntlich wird aktuell im Rahmen einer Machbarkeitsstudie eine Verlängerung der geplanten S17 aus Köln kommend über Leverkusen-Opladen bis Solingen untersucht. Geprüft wird hierbei auch, ob die Linie S17 unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Taktungen im VRR- bzw. go.Rheinland-Raum als Ersatz für die S1 bis Düsseldorf durchgebunden werden kann. Für die Stadt Leverkusen ist es von zentraler Bedeutung, mit der geplanten S17 eine Direktverbindung Leverkusen-Opladen – Düsseldorf zu schaffen, um zusätzliches Fahrgastpotenzial zu erschließen und den Verkehrswert dieser S-Bahn-Verbindung voll auszuschöpfen. Bei einer Durchbindung der S17 bis Düsseldorf entstünden außerdem auch aus dem VRR-Raum neue Direktverbindungen nach Köln, z.B. aus Hilden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Verlängerung der im SPNV-Zielnetz 2040 geplanten S17 aus Köln kommend über Leverkusen-Opladen bis Solingen (Ersatz für die S1 bis Düsseldorf)</p> <p>Die Vorzugsvariante sieht eine halbstündliche Verlängerung der S1 bis Opladen vor.</p>
82	Stadt Leverkusen (go.Rheinland)	Kapitel 4.1.5.3.26 Kapitel 4.1.5.3.27	<p>Rhein-Wupper-Achse (Neuss – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen)</p> <p>Korridor Wuppertal – Solingen – Opladen – Köln</p> <p>Den Zielnetzplanungen zufolge soll die bestehende Linie RE7 auf der Achse Hagen – Wuppertal – Köln durch den neuen stündlich verkehrenden RE2 ergänzt werden, sodass auf dem genannten Abschnitt ein 30-Minuten-Takt entsteht. Hierzu wird ausgeführt, dass der RE2 in Wuppertal-Vohwinkel statt in Opladen halten könnte. Solche Überlegungen werden seitens der Stadt Leverkusen mit Nachdruck zurückgewiesen. Die Planungen einer weiteren RE-Verbindung auf der Rhein-Wupper-Achse werden unterstützt, allerdings nur unter der Maßgabe, dass der RE2 den bedeutenden ÖPNV/SPNV-Verknüpfungspunkt in Leverkusen-Opladen zwingend mit bedienen muss. Insofern bitte ich darum, die Formulierung „statt in Opladen“ zu streichen.</p> <p>Außerdem sollte geprüft werden, ob im Vorgriff auf die Zielnetzplanungen Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung auf den Bestandslinien RE7 und RB48, z.B. durch den Einsatz von</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis, dass die Linie RE7 im SPNV-Zielnetz 2040 in Wuppertal-Vohwinkel statt Opladen (Leverkusen) halten soll.</p> <p>Prüfung einer Kapazitätserhöhung für die Linie RE7 im SPNV-Zielnetz 2040.</p> <p>Weiterführung der S17 über Solingen hinaus bis Düsseldorf als Ersatz für die Linie S1 im SPNV-Zielnetz 2040</p> <p>Die genaue Haltepolitik wird zwischen Go.Rheinland und VRR bei Einführung abgestimmt.</p>

			<p>Doppelstockzügen oder Zugeinheiten in Dreifachtraktion, umgesetzt bzw. bei kommenden Fahrzeugbeschaffungen berücksichtigt werden können.</p> <p>Des Weiteren wird auch an dieser Stelle auf die zukünftig vorgesehene S-Bahn-Linie S17 im 20-Minuten-Grundtakt zwischen Solingen und Köln und die laufenden Untersuchungen hierzu eingegangen. Zur Wichtigkeit einer Weiterführung der S17 über Solingen hinaus bis Düsseldorf als Ersatz für die Linie S1 bitte ich um Beachtung der Ausführungen unter Kapitel 4.1.5.3.25 (Korridor Düsseldorf – Hilden – Solingen).</p>	
82	Stadt Leverkusen (go.Rheinland)	Kapitel 5.3.2	<p>Mittelfristige Entwicklung XBus-Netz</p> <p>Bei den Planungen für das Expressbus-Netz des VRR ist eine Linie X80 Dormagen – Köln-Merkenich – Leverkusen Mitte aufgeführt. Diesbezüglich wird darauf verwiesen, dass die Relation Leverkusen-Mitte – Köln-Merkenich – Köln-Chorweiler – Pulheim eine förderfähige Relation für regionale Schnellbuslinien zur Ergänzung des SPNV-Netzes durch den Zweckverband go.Rheinland darstellt. Insofern wären die weiteren Planungen zwischen VRR und go.Rheinland sowie den beteiligten Gebietskörperschaften in Einklang zu bringen.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Federführend durch die Nachbarzweckverbände verantwortete regionale Schnellbuslinien werden im Kapitel 5.3.3 sowie in den thematischen Karten berücksichtigt.</p>
82	Stadt Leverkusen (go.Rheinland)	allgemein	<p>Die Rückmeldung der Stadt Leverkusen bitte ich im weiteren Verfahren zum Nahverkehrsplan 2025 entsprechend zu berücksichtigen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>In Vertretung</p> <p>NN</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Schlusstext)</p>
83	Kreis Heinsberg (go.Rheinland)		<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>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>
84	Kreis Düren (go.Rheinland)		<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>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>

85	Rhein-Erft-Kreis (go.Rheinland)	allgemein	<p>Sehr geehrter Herr NN, sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>vielen Dank für die Gelegenheit, eine schriftliche Stellungnahme zum Entwurf Ihres Nahverkehrsplans 2025 abzugeben.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)</p>
85	Rhein-Erft-Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 3.1.2.2	<p>Die für Ihren NVP relevanten verkehrlichen Beziehungen zwischen dem VRR-Raum und dem Rhein-Erft-Kreis beschränken sich auf die Schienenstrecke zw. Grevenbroich und Bedburg/Erft. Hier verkehren die Linien RB 38 (Bedburg/Erft – Köln/Messe-Deutz) und RB 39 (Bedburg/Erft – Düsseldorf Hbf). Bis Dezember 2017 verkehrte die RB 38 durchgängig zwischen Düsseldorf Hbf und Köln Hbf. Insofern handelt es sich bei Kap. 3.1.2.2 um eine fehlerhafte Bezeichnung. Dort wird im letzten Absatz der RB 38 genannt, statt des RB 39. Ich rege an, die Trennung des RB 38 im Dezember 2017 in die Liste der umgesetzten Maßnahmen im FP-Jahr 2017/2018 aufzunehmen.</p> <p>In diesem Zusammenhang bitte ich um Auskunft, wann Sie die Haltepunkte Gustorf und Frimmersdorf der heutigen RB 39 in einen angemessenen und barrierefreien Zustand versetzen werden. Oder sind diese Haltepunkte bereits in Ihrem „38er Programm“ enthalten? Für eine Übermittlung des Sachstands wäre ich dankbar.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Redaktioneller Fehler: Bezeichnung der Linie RB 38 oder RB 39?</p> <p>⇒ Fehler korrigiert</p> <p>Hinweis: Trennung der Linie RB 38 im Dezember 2017 in die Liste der umgesetzten Maßnahmen im FP-Jahr 2017/2018 aufnehmen.</p> <p>⇒ Satz eingefügt.</p> <p>Zeitpunkt des barrierefreien Haltestellenausbaus der Stationen Gustorf und Frimmersdorf? Im „38er Programm“ enthalten?</p> <p>⇒ Barrierefreier Ausbau wird im Rahmen der Revierbahn Ost angestrebt.</p> <p>⇒ Konkreter Zeitpunkt kann aktuell nicht benannt werden</p>
85	Rhein-Erft-Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 4.2.4.1	<p>Bezüglich Ihres Kap. 4.2.4.1 „Rheinisches Revier“ merke ich an, dass hier zumindest nachrichtlich auf die geplante Fortführung der Revier-S-Bahn Ost ab Bedburg als Revier-S-Bahn West hingewiesen werden sollte. In diesem Zusammenhang sollte auch eine Darstellung der geplanten Bahnsteighöhen (76cm vs. 96cm, vgl. Kap. 4.2.1.1) für diese Infrastrukturmaßnahme erfolgen.</p> <p>Ein Ärgernis im derzeitigen Betrieb ist die zu kurze Übergangszeit für Reisende, die in Bedburg zwischen der RB 38 und RB 39 umsteigen wollen. Es sind teilweise längere Wege zurückzulegen, die selbst bei Einhaltung des Fahrplans des ankommenden Zugs nicht in der derzeit angesetzten Umsteigezeit von 4 Min. zu bewältigen sind. Für gebrechliche</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Fehlender Hinweis im NVP auf die geplante Fortführung der Revier-S-Bahn Ost ab Bedburg als Revier-S-Bahn West</p> <p>Fehlende Darstellung der geplanten Bahnsteighöhen (76cm vs. 96cm)</p> <p>Selbst bei planmäßigem Betrieb zu kurze Übergangszeiten für Reisende, die in</p>

			Fahrgäste ist dieser Zustand extrem belastend. Können Sie hierauf im Rahmen der Nahverkehrsplanung, aber durchaus auch in der Planung des nächsten Fahrplans noch einmal besonderes Augenmerk legen? Eine gesicherte Umsteigeverbindung wäre für die Fahrgäste eine sehr wichtige Qualitätsverbesserung.	<p>Bedburg zwischen der RB 38 und RB 39 umsteigen.</p> <p>Revierbahnwest liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des VRR</p> <p>Die Fahrplanzeiten von RB38 und RB39 sind aktuell leider fixiert.</p>
85	Rhein-Erft-Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 5.3	<p>Kurz- und mittelfristige Entwicklung XBus-Netz</p> <p>Rein vorsorglich ergeht hier der Hinweis auf die seit 2020 verkehrende Schnellbuslinie SB 91 zwischen Dormagen und Brühl. Ich rege an, sie an geeigneter Stelle zu ergänzen.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Federführend durch die Nachbarzweckverbände verantwortete regionale Schnellbuslinien werden im Kapitel 5.3.3 sowie in den thematischen Karten berücksichtigt.</p>
85	Rhein-Erft-Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 5.4	<p>Langfristige Entwicklung XBus-Netz</p> <p>Der Rhein-Erft-Kreis hat in der Vergangenheit bereits Gespräche mit der Gemeinde Rommerskirchen und dem Rhein-Kreis-Neuss geführt mit dem Ziel, eine Schnellbusverbindung von Bergheim nach Rommerskirchen, und möglichst weiter in Richtung Neuss einzurichten.</p> <p>Im Hinblick darauf, dass Sie in Ihrem o.g. Kapitel die hohe Bedeutung für die langfristige Entwicklung eines XBus-(Schnell-)Busnetzes betonen, bitte ich Sie, die Schnellbusverbindung Bergheim – Rommerskirchen – Neuss unter Vorbehalt der Zustimmung der Beteiligten der Gemeinde Rommerskirchen, der Stadt Neuss und des Rhein-Kreis-Neuss aufzunehmen.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Federführend durch die Nachbarzweckverbände verantwortete regionale Schnellbuslinien werden im Kapitel 5.3.3 sowie in den thematischen Karten berücksichtigt. Es wird allerdings zunächst nur die Relation Bergheim – Rommerskirchen aufgenommen.</p>
85	Rhein-Erft-Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 6.1.5.1.1	<p>Vorrangschaltungen für den ÖPNV</p> <p>Ich begrüße Ihre Ausführungen hierzu außerordentlich. Der Rhein-Erft-Kreis befindet sich derzeit in der Auswertungsphase eines Pilotprojektes für eine LSA-Bevorrechtigung an einer Schnellbusstrecke. Möglicherweise bietet sich eine Schnellbusverbindung wie im vorgenannten Absatz für eine verbundübergreifende Zusammenarbeit auf diesem Themenfeld an.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Allgemeiner Hinweis zum Pilotprojekt des Rhein-Erft-Kreises für eine LSA-Bevorrechtigung an einer Schnellbusstrecke</p>
85	Rhein-Erft-Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 11.4.1 Kapitel 11.5.2	Könnten Sie mir freundlicherweise noch die Überblickstabellen zu den Kap. 11.4.1, 11.5.2 und 11.5.4 zur Verfügung stellen, wenn diese vorliegen? Dafür schon im Voraus herzlichen Dank.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

		Kapitel 11.5.4		Die Thematischen Karten (Überblickstabellen?) werden für den finalen NVP erarbeitet.
85	Rhein-Erft-Kreis (go.Rheinland)	allgemein	Für die Beratungen des Entwurfs für Ihren NVP wünsche ich Ihnen viel Erfolg. Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag NN	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)
86	Rheinisch-Bergischer Kreis (go.Rheinland)	allgemein	Sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit, als Träger öffentlicher Belange eine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 abzugeben. Als Aufgabenträger für den ÖPNV in seinem Gebiet begrüßt der Rheinisch-Bergischen Kreis das im VRR-Nahverkehrsplan 2025 beschriebene Ziel, einen attraktiven, klimafreundlichen und nachhaltigen ÖPNV der Zukunft zu planen und die geplanten Angebotsausweitungen so weit wie möglich umzusetzen, ausdrücklich. Insbesondere die geplanten Angebotsausweitungen auf den Strecken zwischen Köln und Düsseldorf sowie Köln und Wuppertal verbessern die Möglichkeiten zur Fahrt aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis in die Räume Düsseldorf und Wuppertal sowie das angrenzende Ruhrgebiet erheblich. Aufgrund der besonderen Bedeutung dieser verbundraumübergreifenden Angebote bitten wir um Beachtung der nachstehenden Hinweise:	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Allgemeiner lobender Einleitungstext
86	Rheinisch-Bergischer Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 1.3.3 Kapitel 4.1.1	ÖPNV-Erschließung Ausweitungen ohne Infrastruktur- oder Fahrzeugmehrbedarf Soweit erkennbar ist die SPNV-Strecke von Köln nach Wuppertal nur in der Karte auf Seite 208 unten dargestellt bzw. berücksichtigt, nicht aber in den Karten auf den Seiten 98, 206, 207 und 208 (oben). Wir bitten um Prüfung sowie ggf. um eine Korrektur.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! SPNV-Strecke von Köln nach Wuppertal fehlt in den Karten
86	Rheinisch-Bergischer Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 4.1.3	Rhein-Ruhr-Express Mit Blick auf die Erreichbarkeit von Fahrtzielen an Rhein und Ruhr sehen wir dieses landesweit bedeutsame Projekt positiv. Insbesondere der in diesem Zusammenhang erfolgte zweigleisige Ausbau der S-Bahn-Strecke zwischen Langenfeld und Leverkusen wird	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Hinweis, dass der im RRX-Konzept enthaltene Halt in Köln-Mülheim hat eine besonders hohe Bedeutung für die

			begrüßt. In Bezug auf den RRX-Verkehr möchten wir betonen, dass ein Halt in Köln-Mülheim eine besondere Bedeutung für die Fahrgäste aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis hat.	Fahrgäste aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis
86	Rheinisch-Bergischer Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 4.1.4	<p>S-Bahn-Konzept „Düsseldorf“ im 15/30-Minuten-Takt</p> <p>Neben den geplanten Taktverdichtungen auf dem Abschnitt Langenfeld – Düsseldorf begrüßen wir insbesondere, dass mit den Taktüberlagerungen in diesem Streckenabschnitt auch der Taktbruch an der Verbundraumgrenze in Langenfeld überwunden werden kann. Mit Blick auf die einzelnen Linienbezeichnungen (S 6, S 21, S 27) und die unterschiedlichen Endpunkte bitten wir jedoch darum, sicherzustellen, dass das insgesamt gute Angebot für die Fahrgäste hinreichend nachvollziehbar kommuniziert wird. Zudem bitten wir um eine kritische Prüfung, inwiefern Linienverlängerungen die Verspätungsanfälligkeit erhöhen. Insbesondere bei der langlaufenden S 11, die die Bahnknoten Düsseldorf und Köln durchquert, müssen wir aktuell regelmäßig hinnehmen, dass die Züge aufgrund übergroßer Verspätungen bereits in Köln-Dellbrück enden und die Bedienung des Abschnitts Köln-Dellbrück – Bergisch Gladbach ersatzlos entfällt. Geprägt durch diese Erfahrung vertreten wir die Ansicht, dass der Betriebsstabilität aller Linien die höchstmögliche Priorität eingeräumt werden sollte.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Hinweis, dass gute Kommunikationsmaßnahmen die Neuerungen durch des S-Bahn-Konzept „Düsseldorf“ nach seiner Umsetzung den Kunden kommuniziert.</p> <p>Kritischer Hinweis, dass Linienverlängerungen die Verspätungsanfälligkeit erhöhen könnten (Prüfung)</p>
86	Rheinisch-Bergischer Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 4.1.5.3.24	<p>Korridor Düsseldorf – Langenfeld – Leverkusen – Köln</p> <p>Siehe Hinweise zu den Punkten 4.1.4 sowie 4.2.4.2.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
86	Rheinisch-Bergischer Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 4.1.5.3.27	<p>Korridor Wuppertal – Solingen – Opladen – Köln</p> <p>Ein umsteigefreies S-Bahn-Angebot von Leichlingen über Solingen nach Düsseldorf würde die Fahrtmöglichkeiten aus dem Norden des Rheinisch-Bergischen Kreises in den Raum Düsseldorf signifikant verbessern. Der Rheinisch-Bergische Kreis setzt sich daher dafür ein, dass die in den SPNV-Zielnetzen vorgesehene Linie S 17 von Köln bzw. Leverkusen-Opladen kommend über Solingen und Hilden durchgehend bis Düsseldorf oder alternativ die S 1 von Düsseldorf kommend weiter in Richtung Köln verkehren kann. Unterschiedliche Taktschemata an der Verbundraumgrenze dürfen nicht zu Reisezeitverlängerungen führen und müssen aufgelöst werden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Bei der Verlängerung der in den SPNV-Zielnetzen vorgesehenen Linie S 17 von Köln bzw. Leverkusen-Opladen über Solingen und Hilden bis Düsseldorf darf es aufgrund unterschiedlicher Taktschemata an der Verbundraumgrenze nicht zu Reisezeitverlängerungen führen.</p> <p>Die Vorzugsvariante sieht eine halbstündliche Verlängerung der S1 bis Opladen vor.</p>
86	Rheinisch-Bergischer Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 4.2.1.1	<p>Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept NRW</p> <p>Die unterschiedlichen Bahnsteighöhenkonzepte der SPNV-Aufgabenträger führen im Verbundraumüberschreitenden Verkehr zu Barrieren. Zwar wurde mit den partiellen</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

			Bahnsteigerhöhungen eine Lösung gefunden, diese Barrieren zu überwinden, jedoch ist aus Sicht des Rheinisch-Bergischen Kreises weiterhin eine landesweit einheitliche Bahnsteighöhe anzustreben.	Kritischer Hinweis, eine landesweit einheitliche Bahnsteighöhe anzustreben.
86	Rheinisch-Bergischer Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 4.2.4.2	S-Bahn-Linie S 6: Verlängerung Köln – Mönchengladbach Bei Verlängerung der Linie S 6 steigt das Risiko einer zunehmenden Verspätungsanfälligkeit. Wir bitten daher um kritische Prüfung (vgl. auch Punkt 4.1.4).	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Bei der Planung für die Linie S 6 muss beachtet werden, dass durch ihre Verlängerung das Risiko einer zunehmenden Verspätungsanfälligkeit steigt.
86	Rheinisch-Bergischer Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 4.6	Baustellenmanagement und Schienenersatzverkehr im VRR Wir begrüßen die Bemühungen der SPNV-Aufgabenträger in den Bereichen Baustellenmanagement und Schienenersatzverkehr ausdrücklich. Ein entsprechendes Vorgehen ist insbesondere im Hinblick auf weitere Baumaßnahmen – vor allem im Rahmen der Sanierung der Hochleistungskorridore – dringend erforderlich. Wir bitten in diesem Zusammenhang um eine enge Abstimmung mit dem Zweckverband go.Rheinland.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
86	Rheinisch-Bergischer Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 4.8.2	Sicherheit im VRR Die Einschätzung, dass sich die genannten Vorfälle negativ auf das Sicherheitsgefühl und das Wohlbefinden der Fahrgäste auswirken, wird geteilt. Daher werden die Aktivitäten des VRR zur Verbesserung der Sicherheitslage, insbesondere der Einsatz von zusätzlichem Personal in den Zügen und entsprechende Qualifizierungsmaßnahmen, begrüßt. Wir bitten in diesem Zusammenhang um eine enge Abstimmung mit dem Zweckverband go.Rheinland.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
86	Rheinisch-Bergischer Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 5	Bestandsanalyse und Weiterentwicklung des XBus-Netzes Seitens des Zweckverbands go.Rheinland wird die Achse Solingen – Burscheid – Odenthal – Bergisch Gladbach als förderfähige Schnellbusrelation betrachtet. Auch im Integrierten Regionalen Mobilitätskonzept für den Kooperationsraum „Zwischen Rhein und Wupper“ aus dem Jahr 2021 und dem Nahverkehrsplan der Stadt Solingen (Fortschreibung 2022/2023) ist ein solches Angebot erfasst. Die fachlichen Überlegungen des Rheinisch-Bergischen Kreises beinhalten ebenfalls die perspektivische Einrichtung einer solchen Schnellbuslinie mindestens im nördlichen Teilabschnitt dieses Korridors. Wir bitten daher um die Berücksichtigung dieser Planungen im VRR-Nahverkehrsplan.	Zustimmung seitens VRR! Federführend durch die Nachbarzweckverbände verantwortete regionale Schnellbuslinien werden im Kapitel 5.3.3 sowie in den thematischen Karten berücksichtigt.

86	Rheinisch-Bergischer Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 6.1.1	Anschlusssicherung im ÖPNV Der Rheinisch-Bergische Kreis und die im Kreis verkehrenden Verkehrsunternehmen bemühen sich um eine auf den SPNV abgestimmte Fahrplangestaltung. Eine geringe Pünktlichkeit im SPNV erschwert die Sicherung von Anschlüssen jedoch zunehmend. Zudem sind Anschlussbeziehungen innerhalb des kommunalen ÖSPV zu berücksichtigen. Damit werden Reiseketten in zunehmendem Maße beeinträchtigt. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf unsere Hinweise zu den Punkten 4.1.4 und 4.2.4.2.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kritischer Hinweis, dass die Unpünktlichkeit des SPNV die Planung bzw. Umsetzung von Maßnahmen zur Anschlusssicherung erschwert.
86	Rheinisch-Bergischer Kreis (go.Rheinland)	Kapitel 6.1.3	Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR Wir begrüßen die in diesem Abschnitt formulierten Ziele ausdrücklich und bitten um Beachtung, dass interkommunale Angebotslücken auch an den Verbundraumgrenzen bestehen, zum Beispiel auf der Relation Leichlingen – Langenfeld.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Verbundraumgrenzen sind gleichzeitig Grenzen von kommunalen Gebietskörperschaften
86	Rheinisch-Bergischer Kreis (go.Rheinland)	allgemein	Für Rückfragen und den weiteren Austausch stehen wir gerne zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag NN	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Schlusstext)
87	Oberbergischer Kreis (go.Rheinland)		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
88	Kreis Borken (NWL)	allgemein	Sehr geehrter Herr NN, folgende Stellungnahmen gibt der Kreis Borken zum Nahverkehrsplan des VRR ab:	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)
88	Kreis Borken (NWL)	Kapitel 4.1.5.3.1	RE19/RRX5 zweite Bahnsteigkante Bocholt und T30 Wesel-Bocholt Der Kreis Borken begrüßt die Maßnahme.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR

88	Kreis Borken (NWL)	Kapitel 4.1.5.3.13	Anpassung des Fahrtenangebots Dortmund – Lünen – (...) Gronau Der Kreis Borken begrüßt die Maßnahme und weist darauf hin, dass mit Taktverdichtung der Bahn aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens eine Änderung des plangleichen Bahnüberganges in Gronau / Gildehauser Straße erforderlich ist.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR Bitte um Prüfung eines plangleichen Bahnüberganges in Gronau / Gildehauser Straße
88	Kreis Borken (NWL)	Kapitel 5.2.1 Kapitel 5.3.2	Erweiterung der Linie X32 auf Bocholt Bisher endet die Linie in Rees-Empel. Der Kreis Borken begrüßt die Maßnahme vorbehaltlich der wirtschaftlichen Tragfähigkeit und des Ausschlusses von Konkurrenzsituationen zu bestehenden Linien im Kreis Borken (hier insb. die Linie 61 (R52)).	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR (Problem: Finanzierung der Maßnahme)
88	Kreis Borken (NWL)	Kapitel 5.3.1	Neue Linie X02: Dinslaken – Schermbeck – Raesfeld – Borken Der Kreis Borken begrüßt die Maßnahme vorbehaltlich der wirtschaftlichen Tragfähigkeit und des Ausschlusses von Konkurrenzsituationen zu bestehenden Linien im Kreis Borken (hier insb. die Linien R21, 721 und 71)).	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR (Problem: Finanzierung der Maßnahme)
88	Kreis Borken (NWL)	Kapitel 5.3.2	Neue Linie X03: Wesel – Brünen – Raesfeld – Borken Der Kreis Borken begrüßt die Maßnahme vorbehaltlich der wirtschaftlichen Tragfähigkeit und des Ausschlusses von Konkurrenzsituationen zu bestehenden Linien im Kreis Borken (hier insb. die Linien R21 und 721).	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen des VRR (Problem: Finanzierung der Maßnahme)
88	Kreis Borken (NWL)	allgemein	Bei Rückfragen melden Sie sich gern. Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag gez. NN Kreis Borken - Der Landrat Verkehr, Controlling und Mobilität Burloer Str. 93, 46325 Borken	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)

89	Kreis Coesfeld (NWL)		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
90	Kreis Unna (NWL)		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
91	Märkischer Kreis (NWL)		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
92	Stadt Hamm (NWL)		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
93	Provincie Gelderland (Niederlande)	allgemein	Sehr geehrte Damen und Herren, am 3. Juli 2024 haben wir von Herrn Vreden den Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 erhalten. Es war uns eine Freude, Ihren Plan zu den für die Provinz Gelderland wichtigen Themen durchzulesen. Im Anschluss nehmen wir zu den für uns relevanten Themen Stellung. Unabhängig vom Inhalt des Plans empfinden wir es als inspirierend, wie Sie als unsere Nachbarn an der Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs arbeiten. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, mit unserer Stellungnahme einen Beitrag dazu zu leisten.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)
93	Provincie Gelderland (Niederlande)	Kapitel 4.1.2.8 Kapitel 4.1.5.3.4	Zugverbindung Kleve-Nijmegen In den Kapiteln 4.1.2.8 und 4.1.5.3.4 des Nahverkehrsplans führen Sie aus, dass der VRR die Reaktivierung der Bahnstrecke Kleve-Kranenburg-Nijmegen befürwortet.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Kein Konsens (VRR/Provincie Gelderland) über die Reaktivierung der Bahnstrecke Kleve-Kranenburg-Nijmegen (Trasse

			<p>Diesbezüglich stellen Sie fest, dass mit den beteiligten niederländischen Akteuren noch kein Konsens erzielt werden konnte.</p> <p>Im Jahr 2020 traf sich unser Regionalminister Jan van der Meer mit Herrn Lünser vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr im Haus der Provinz in Arnhem. Bei diesem Treffen wies unser Regionalminister darauf hin, dass eine Verlängerung nach Kleve aus niederländischer Sicht keine naheliegende Option ist. Der Zugverkehr wurde hier im Jahr 1992 eingestellt. Seitdem gibt es aufgrund verschiedener Entwicklungen in der Region, in der diese Bahnlinie erneut gebaut werden müsste, wenig Platz. Zudem führt die alte Bahnstrecke durch Naturschutzgebiete und Dorfkerne. Dadurch ist die Umsetzbarkeit einer Reaktivierung in den Niederlanden sowohl räumlich als auch finanziell sehr unwahrscheinlich. An dieser Sichtweise hat sich seitens der Provinz Gelderland nichts geändert.</p> <p>Uns liegen keine Informationen über neue Gespräche vor, die zu diesem Thema geführt wurden. Wir würden daher gerne von Ihnen erfahren, mit wem Ihre Organisation in den Niederlanden gesprochen hat.</p> <p>Während wir auf niederländischer Seite als Provinz sowohl für den regionalen Zugverkehr als auch für den Busverkehr zuständig sind, liegt die entsprechende Verantwortung in Deutschland bei verschiedenen Akteuren. Manchmal haben wir den Eindruck, dass eine gewisse Zurückhaltung bei der Investition in einen qualitativ hochwertigen grenzüberschreitenden Busverkehr herrscht, solange die Option einer Zugverbindung - auch wenn sie kurz- oder mittelfristig nicht realisiert werden kann - offen bleibt. Wir bedauern dies und hoffen, dass Sie sich mit den für den Busverkehr im Kreis Kleve verantwortlichen Partnern in Bezug auf die Verbindung zwischen Kleve und Nijmegen auf eine gemeinsame Zukunftsperspektive für den öffentlichen Nahverkehr insgesamt verständigen können.</p>	<p>durch Naturschutzgebiet, Dorfkerne etc.) – alternativ Busverbindung</p> <p>Kritisches Zitat: „Während wir auf niederländischer Seite als Provinz sowohl für den regionalen Zugverkehr als auch für den Busverkehr zuständig sind, liegt die entsprechende Verantwortung in Deutschland bei verschiedenen Akteuren. Manchmal haben wir den Eindruck, dass eine gewisse Zurückhaltung bei der Investition in einen qualitativ hochwertigen grenzüberschreitenden Busverkehr herrscht, solange die Option einer Zugverbindung - auch wenn sie kurz- oder mittelfristig nicht realisiert werden kann - offen bleibt.“</p> <p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
93	Provincie Gelderland (Niederlande)	Kapitel 5.3.1	<p>Entwicklung des XBus-Netzes</p> <p>In Kapitel 5.3.1 wird die Linie X25 erwähnt. Soweit wir wissen, wird diese Linie möglicherweise die Buslinie SB58 ersetzen. Wir freuen uns, dass sie hier erwähnt wird und begrüßen den Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindung zwischen Nijmegen und Kleve. Anfang 2024 fanden erste Gespräche über diese Entwicklung und die entsprechende Strecke statt. Nach diesen Gesprächen haben wir leider keine weiteren Informationen erhalten, außer dass die Vorschläge beim zuständigen NRW-Ministerium in Düsseldorf liegen. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns über den aktuellen Sachstand informieren würden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(Anm.: Bitte um Einbeziehung der Provinz Gelderland in die Diskussion um die XBus-Linie X25 und ihre mögliche Umsetzung)</p>
93	Provincie Gelderland (Niederlande)	allgemein	<p>Kleine grenzüberschreitende Verbindungen</p> <p>Abschließend möchten wir auf die kleinen grenzüberschreitenden Verbindungen eingehen, die im Plan nicht erwähnt werden, obwohl sie auf beiden Seiten der Grenze für die</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Diskussion: Aufnahme von (weiteren) kleinen (?) grenzüberschreitenden</p>

			Bewohner unserer Region wichtig sind. Wir würden es begrüßen, wenn Sie dieses Thema ebenfalls berücksichtigen könnten.	Verbindungen im SPNV und/oder ÖSPV (?) in den NVP (?) Kenntnisnahme
93	Provincie Gelderland (Niederlande)	allgemein	Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei der weiteren Ausarbeitung des Nahverkehrsplans 2025. Wenn Sie Fragen zu unserem Beitrag haben, wenden Sie sich bitte an Herrn Onno Peters. Mit freundlichen Grüßen, Met vriendelijke groet, namens Gedeputeerde Staten van Gelderland, NN Teammanager Mobiliteit	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)
94	Provincie Limburg (Niederlande)	allgemein	Sehr geehrter Herr NN, vielen Dank für Ihre Nachricht. Wir von der Provinz Limburg begrüßen es, dass Sie uns ebenfalls um eine Stellungnahme bitten. Wir haben dazu keine besonderen Anmerkungen, außer dass wir als Provinz Limburg neuen grenzüberschreitenden Entwicklungen und Verbindungen immer positiv gegenüberstehen. Wo es möglich ist, sind wir gerne bereit, bei der Realisierung zu kooperieren. Wir möchten diese Gelegenheit auch nutzen, um unsere Kontakte mit Ihnen als Verkehrsverbund Rhein Ruhr zu intensivieren. Die Provinz Limburg hat u.a. eine neue Koalition und einen neuen politischen Rahmen, in dem der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr ein wichtiges Thema ist, das wir gerne weiter erkunden möchten. Wir möchten Sie gerne einladen, ein Treffen mit uns zu vereinbaren. Bei einem ersten Termin würden wir vor allem gerne zu folgenden Punkten kommen: - Weitere amtliche Kennenlernen zwischen der VRR und der Provinz Limburg. - Erhalt von Informationen über die Zusammenarbeit zwischen der VRR und die Verkehrsunternehmen und Kreisen/Städten. - Erste Schritte in Richtung einer erneuerten Zusammenarbeit unternehmen, u.a. um besser in neue zukünftige Entwicklungen auf beiden Seiten der Grenze eingebunden zu sein, sowie um mögliche Chancen/Bedrohungen gemeinsam nutzen/verhindern zu können.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf! Positiver Hinweis, dass die Provinz Limburg eingebunden wurde und neuen grenzüberschreitenden Entwicklungen und Verbindungen immer positiv gegenübersteht.

			<p>- Aufbau und gegebenenfalls Erweiterung von Kontaktnetzwerken zwischen allen Parteien.</p> <p>In der Hoffnung, Sie ausreichend informiert zu haben, würde ich mich freuen, von Ihnen zu hören.</p> <p>Bei Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen,</p> <p>Met vriendelijke groet,</p> <p>NN</p> <p>Junior beleidsmedewerker</p>	
95	Landesseniorenvertretung NRW e. V.		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
96	LBBP (Beauftragte der Landesregierung für Menschen mit Behinderung sowie für Patientinnen und Patienten in Nordrhein-Westfalen)	allgemein	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Beauftragte der Landesregierung für Menschen mit Behinderung sowie für Patientinnen und Patienten in Nordrhein-Westfalen bedankt sich für die Beteiligung im Rahmen der Erstellung des VRR-Nahverkehrsplans 2025.</p> <p>Ihrerseits bestehen keine Einwände.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Im Auftrag</p> <p>NN</p> <p>Büroleiter - Büro Claudia Middendorf</p> <p>Beauftragte der Landesregierung für Menschen mit Behinderung sowie für Patientinnen und Patienten in Nordrhein-Westfalen</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)

97	LAG Selbsthilfe NRW e. V.		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
98	AStA – Landes-ASten-Treffen NRW		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
99	Kinder- und Jugendrat NRW		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
100	VDV		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
101	ADFC		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
102	ADAC (1): ADAC Nordrhein e.V.		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

103	ADAC (2): ADAC Westfalen e.V.		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
104	AvD		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
105	ProBahn	allgemein	Der vorliegende, ausgesprochen umfangreiche Entwurf zeigt in seinem Planungsteil, auf den wir vorrangig eingehen werden, zahlreiche Perspektiven für wichtige Angebotsverbesserungen im Gesamtnetz. Für die politisch gewollte und aus Klimagründen angezeigte Verkehrswende sind die Perspektiven für den SPNV als Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs, die der NVP aufzeigt, eine erste Zielmarke. Besonders wichtig ist aus unserer Sicht die Ausweitung der Betriebszeiten der einzelnen Linien. Dabei sollten insbesondere Linien vorrangig berücksichtigt werden, die Direktverbindungen bieten, welche mit den übrigen Linien nur mit zusätzlichem Zeitaufwand und langen Umsteigezeiten möglich sind. Beispiele aus dem heutigen Abendverkehr sind dafür der RE 16 (Relation Iserlohn – Essen) und der RE 13 (Relation Düsseldorf – Unna). Weiterhin sind wir erfreut, dass für fast alle Strecken und Haltepunkte die Bedienung durch mindestens zwei Züge pro Stunde vorgesehen ist. Zu den Ausnahmen siehe weiter unten. Zu einzelnen Streckenplanungen und weiteren Ausführungen nehmen wir im Folgenden anhand des Textes Stellung.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner lobender Einleitungstext mit dem Hinweis, zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV (erforderlich für die Umsetzung der Verkehrswende) verstärkt auf Direktverbindungen und eine Ausweitung der Betriebszeiten zu setzen.)
105	ProBahn	Kapitel 4.1.5.3.1	Betuwe-Strecke und Walsumbahn Die Verbindung Emmerich – Arnhem ist die einzige SPNV-Verbindung zwischen NRW und den westlichen Nachbarn Niederlande und Belgien, für die im SPNV nur ein Stundentakt geplant ist. Neben dem ICE ohne Halt zwischen Oberhausen und Arnhem ist nur eine langsame Verbindung mit Halt an allen Stationen vorgesehen, eine schnelle Regionalverbindung fehlt völlig. Vorschlag: Stündliche Verlängerung einer der von Schiphol kommenden NS-IC-Linien bis Oberhausen mit Zwischenhalt nur an aufkommensstarken Bahnhöfen (Emmerich, Wesel, Dinslaken, OB-Sterkrade), hier sind auch vielfältige Anschlüsse möglich. Dieser Zug kann auch das 3. Gleis der ABS 46/2 nutzen, da dieses an den o. a. Bahnhöfen eine Bahnsteigkante besitzt. Ab Oberhausen wäre Weiterführung optimal nach Essen – Dortmund, alternativ nach Duisburg – Düsseldorf zu prüfen, z. B. in der Trasse der RE 19-Verstärker oder Durchbindung auf den RRX 5. Die geplanten Fahrzeuge	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Kritischer Hinweis zur schlechten Anbindung des östlichen Teils der Niederlande und Belgiens an den SPNV in NRW. Prüfung einer stündlichen Verlängerung einer der von Schiphol kommenden NS-IC-Linien bis Oberhausen mit Zwischenhalt nur an aufkommensstarken Bahnhöfen (Emmerich, Wesel, Dinslaken, OB-Sterkrade) Der Bedarf einer zusätzlichen Leistung auf der Betuwe, insbesondere zwischen

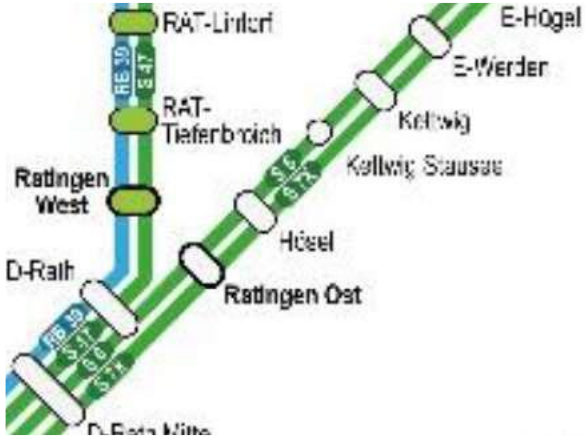
			für den RE 13 nach Eindhoven können ebenso auf dieser Strecke eingesetzt werden wie eine Teilserie der ICNG-Züge der NS, die zur Zeit gebaut wird.	Wesel und Oberhausen wird nicht gesehen.
105	ProBahn	Kapitel 4.1.5.3.3	<p>Linker Niederrhein</p> <p>Wir halten einen Halbstundentakt auch für die Anbindung von Kamp-Lintfort und Neukirchen-Vluyn (beides Mittelzentren im Ballungsrand) perspektivisch für angebracht (Zielnetz 2040). Dafür schlagen wir vor, beide Orte halbstündlich durch Flügelung des RE 44 in Moers zu bedienen. Dafür muss die Infrastruktur entsprechend angepasst werden (Kreuzungsstellen, Beifahranlage). Wir halten eine stündliche Direktverbindung Moers – Düsseldorf auf der linksrheinischen Seite für sinnvoll, um den Knoten Duisburg und die Strecke Duisburg – Düsseldorf zu entlasten. Da ein zusätzlicher Zug nicht mehr in den Zulauf von Meerbusch-Osterath auf Düsseldorf passt, wäre eine mögliche Lösung eine Flügelung des RE 10 in Meerbusch-Osterath, ab wo dann ein Zugteil über Krefeld-Uerdingen nach Moers verkehrt. Weitere Halte sind infrastrukturell nicht möglich. Eine überschlägige Berechnung ergibt, dass der Zug vor der Korrespondenz der Linien RB 31 und RB 32 in Moers wäre und nach der Korrespondenz abfahren könnte, ein separates Kehrgleis auf der Nordseite wäre notwendig. Technisch zu klären ist, ob der zusätzliche Zugteil auch in der HVZ noch an die Züge des RE 10 nach Kleve passt.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Prüfung: Halbstündliche Bedienung der beiden Mittelzentren Kamp-Lintfort und Neukirchen-Vluyn durch Flügelung des RE 44 in Moers.</p> <p>Prüfung: stündliche Direktverbindung Moers – Düsseldorf auf der linksrheinischen Seite, um den Knoten Duisburg und die Strecke Duisburg – Düsseldorf zu entlasten.</p> <p>Halbstündliche Verbindung zwischen Kamp-Lintfort/Neukirchen-Vluyn nach Moers wird angestrebt, ist infrastrukturell und betrieblich zu prüfen.</p> <p>Varianten zur Verbindung Moers – Düsseldorf wurden bereits in der Vergangenheit negativ geprüft.</p>
105	ProBahn	Kapitel 4.1.5.3.6	<p>Dreieck Duisburg – Oberhausen – Essen</p> <p>Im Zielnetz sind fast nur noch Durchbindungen auf den beiden Relationen Essen – Düsseldorf und Oberhausen – Rheinhausen vorgesehen. Diese Aufteilung entspricht sicherlich nicht den Verkehrsströmen. Heute verkehren auf Essen – Rheinhausen noch RE 42 und RB 33, letztere entfällt. Auf Oberhausen – Düsseldorf verkehren RE 3, RE 5 und RE 19 mit HVZ-Verstärkern, sie verbleiben dort, allerdings in ungünstigerer Verteilung, da RRX 3 und RRX 5 dicht aufeinander folgen. Da die Durchbindung Oberhausen – Rheinhausen bei heutiger Infrastruktur entweder über Bahnsteig 1 und Strecke 2311 oder mit Kreuzung anderer Gleise über Strecke 2312 erfolgen muss, ist ein zusätzlicher Ausbau im Knoten Duisburg über die RRX-Planungen hinaus notwendig. Wie sehen die Planungen dafür aus? Ist ein cross-platform-Umstieg für die Relationen Essen – Rheinhausen und Oberhausen – Düsseldorf angedacht? Die Infrastruktur an Aufzügen und Fahrtreppen im Duisburger Hbf kann laut Aussage von DB InfraGO Personenbahnhöfe wegen des Brandschutz- und Evakuierungskonzepts nicht weiter ausgebaut werden, es wird weiterhin keine abwärts führenden Fahrtreppen geben, Bahnsteig 1 (laut EBWU für alle RRX-Linien vorgesehen) hat überhaupt keine Fahrtreppen, Bahnsteig 5 (ebenfalls für die RRX-Linien) keine Fahrtreppen</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Sehr konkrete Hinweise zu den Planungen Dreieck Duisburg – Oberhausen – Essen: Im SPNV-Zielnetz 2040:</p> <p>Ein zusätzlicher Ausbau im Knoten Duisburg ist über die RRX-Planungen hinaus notwendig, da die Durchbindung Oberhausen – Rheinhausen bei heutiger Infrastruktur entweder über Bahnsteig 1 und Strecke 2311 oder mit Kreuzung anderer Gleise über Strecke 2312 erfolgen muss.</p> <p>Die durch das SPNV-Zielnetz 2024 zu erwartenden große Umsteigerzahlen sind in Duisburg Hbf kaum abwickelbar, da</p>

			<p>vom Verknüpfungstunnel Mülheimer Straße. Daher sind große Umsteigerzahlen in Duisburg Hbf kaum abwickelbar.</p> <p>Wir halten die im Text angedachte Überprüfung der geplanten S-Bahn-Linienführungen für zwingend notwendig. Diese sind in den vorangegangenen Planungsstufen immer länger geworden und so für den Kunden immer weniger nachvollziehbar, von der betrieblichen Zuverlässigkeit ganz zu schweigen. Linienführungen z. B. von jenseits Köln (z. B. Eitorf und Mönchengladbach) bis Kamen sind kaum zielführend. Gerade wegen der bis in die 2060er Jahre andauernden Unterscheidung in Fahrzeuge mit 76 cm und 96 cm Einstiegshöhe sollten 96er Linien aus dem Kölner Raum maximal bis Mönchengladbach, Duisburg, Essen (über Ratingen Ost) und Wuppertal-Vohwinkel angedacht werden. Auch die geplanten Linien auf der Ratinger Weststrecke sollten auf mögliche Durchbindungen über Duisburg hinaus geprüft werden, da die zusätzliche Einfädelung in den Ostteil des Duisburger Hauptbahnhofs aufgrund des Ausbaus der Wedauer Kurve neue Möglichkeiten bietet.</p>	<p>Fahrtreppen und Aufzüge nicht in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen.</p> <p>Die Linienführung mancher S-Bahn-Linien im SPNV-Zielkonzept 2024 ist zu lang (z. B. Eitorf – Kamen).</p> <p>Die geplanten Linien auf der Ratinger Weststrecke sollten auf mögliche Durchbindungen über Duisburg hinaus geprüft werden.</p> <p>Die Linienführung bzgl. Essen – Duisburg – Düsseldorf orientiert sich an der im BVWP hinterlegten Zielnetzplanung zum RRX.</p> <p>Hinweise zur Linienführung der S-Bahn nehmen wir zur Kenntnis.</p> <p>Zunächst sind die Ergebnisse der Fahrplanrobustheitsprüfung von DB InfraGO abzuwarten.</p>
105	ProBahn	Kapitel 4.1.5.3.8	<p>Ausbau und Reaktivierung der Emschertalbahn</p> <p>Die Emschertalbahn soll laut Text über Gelsenkirchen Zoo fahren. Wir halten es für notwendig, auch den Weg über Gelsenkirchen-Schalke (Strecke 2205/06) zu prüfen. Dieser ist zwar abschnittsweise eingleisig, aber deutlich kürzer als der Weg über Gelsenkirchen Zoo, weiterhin wäre ein zweigleisiger Ausbau der Strecke 2204 (Wanne-Eickel Hbf – Wanne Unser Fritz) nicht erforderlich. In den Stadtteilen Bismarck und Schalke könnten durch neue Halte in Höhe Hüttweg und Berliner Brücke neue Verknüpfungen mit den Straßenbahnlinien 301 und 302 entstehen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis, die Emschertalbahn nicht nur über Gelsenkirchen Zoo, sondern auch über Gelsenkirchen-Schalke (Strecke 2205/06) zu führen.</p> <p>Neue Halte Hüttweg und Berliner Brücke, um Emschertalbahn mit Straßenbahnlinien 301 und 302 zu verknüpfen.</p> <p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der genaue Untersuchungsrahmen wird vor Beauftragung der MBS in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften festgelegt.</p>
105	ProBahn	Kapitel 4.1.5.3.13	Neustrukturierung der Strecke Dortmund – Lünen	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!

			Wir halten die vorgesehene Verteilung der Züge mit Halt an allen Stationen für ausgesprochen ungünstig. Es sollte geprüft werden, ob der RE 51 nicht doch einen weiteren Halt bedienen kann, wobei aus unserer Sicht Preußen wegen der wichtigeren Busanschlüsse gegenüber Dortmund-Derne vorzuziehen wäre.	Hinweis, einen weiteren Halt des RE 51 (Höhe Preußen) zu prüfen. Wird zur Kenntnis genommen. Fahrplanrobustheitsprüfung der DB wird abgewartet.
105	ProBahn	Kapitel 4.1.5.3.26	Rhein-Wupper-Achse Bei der Strecke Mettmann – Wuppertal-Vohwinkel wird der 30-Minuten-Takt festgeschrieben, obwohl bei der Planung und NKI-Prüfung der Neubaustrecke ein 20-Minuten-Takt unterstellt wurde. Wir regen an, die S 29 zumindest bis Wuppertal-Vohwinkel zu verlängern, um eine bessere Netzwirkung zu erhalten	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Hinweis, die Verlängerung der S 29 zumindest bis Wuppertal-Vohwinkel zu prüfen. Wir nehmen den Vorschlag zur Kenntnis.
105	ProBahn	Kapitel 4.1.5.3.27	Korridor Wuppertal – Solingen – Opladen – Köln Wir halten es für notwendig, dass zumindest eine Grundbedienung von Wuppertal-Barmen direkt nach Köln erhalten bleibt. Als ca. 2010 die RB 48 auf Wuppertal Hbf eingekürzt wurde, gab es große berechtigte Kritik. Jetzt sollen nach dem NVP nicht nur RE 2 und RE 7, sondern auch die RB 48 Wuppertal-Barmen ganz auslassen, während Richtung Düsseldorf (RE 4, RE 13, S 8) alle Züge hier halten. Das ist wenig ausgewogen.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Hinweis, eine Grundbedienung von Wuppertal-Barmen direkt nach Köln zu erhalten. Redaktioneller Fehler: RB48 hält auch in Wuppertal-Barmen
105	ProBahn	Kapitel 4.2.1.5	Potenzielle neue Stationen Wir vermissen die Erwähnung der im 2. Gutachterentwurf für das Zielnetz 2040 vorgesehenen Halte in Remscheid-Kremenholl, Solingen-Meigen und Solingen-Landwehr. Weiterhin sollten auch auf anderen Strecken potentielle neue Halte geprüft werden. Beispielhaft erwähnen wir: - Hagen-Haspe als RE-Halt in Höhe Voerder Straße. Lage direkt am Stadtteilzentrum, Fahrzeitgewinn Richtung Wuppertal ca. 15 Minuten ggü. Fahrt mit S 8 ab Hagen-Heubing. - Wuppertal-Arrenberg - Wuppertal-Raumental - Oberhausen Bebelstaße - Hagen-Eckesey	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Hinweis, die sich aus dem SPNV-Zielnetz ergebenden neuen Stationen Remscheid-Kremenholl, Solingen-Meigen und Solingen-Landwehr auszunehmen. Hinweis, weitere neue Stationen Hagen-Haspe, Wuppertal-Arrenberg, Wuppertal-Raumental, Oberhausen Bebelstaße und Hagen-Eckesey zu prüfen. Die drei zuerst genannten Halte sind im Zielnetz enthalten. Der VRR nimmt den Hinweis zu den weiteren Haltepunkten zur Kenntnis. Es wird betrieblich geprüft, ob weitere Halte auf den einzelnen Korridoren möglich sind.

105	ProBahn	Kapitel 6.3.1	<p>Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife VRR und NRW-Tarif</p> <p>Der eezy-Tarif ermöglicht eine klarere und gerechtere Preisberechnungen für einzelne Fahrten. Daher muss es für auch Menschen ohne Smartphone und Mobiltarifvertrag möglich sein, eezy zu benutzen. Entsprechende digitale Lösungen mit CiCo sind dringend zu entwickeln. Mondpreise im Bartarif schrecken mögliche Kunden ab und treffen letztendlich besonders finanziell schwächere Kundengruppen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis, dass CiCo weiterentwickelt werden muss und der digitale Vertrieb nicht zu Lasten finanzschwacher Menschen gehen darf.</p> <p>Der Text für den finalen VRR-NVP wird wie folgt ergänzt: „Bei der sukzessiven Umstellung auf den digitalen Vertrieb sollen die Belange von Fahrgästen mit geringer Bonität in besonderem Maße berücksichtigt werden.“</p> <p>Hinweis M1: Wird ergänzt.</p>
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	allgemein (zusammenfassend)	<p>VCD zur Stellungnahme aus Düsseldorf zum Nahverkehrsplan VRR</p> <p>Zusammenfassung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zum Angebot: RE-Platzangebot erweitern (auch bei RRX-Linien), S6 im klaren Takt lassen, Schienenersatzverkehr im gesamten jeweils betroffenen Korridor verbessern. Düsseldorf muss sich außerdem mehr um das Schnellbusnetz (XBus) in der Region kümmern. Für die notwendigen Infrastruktur-Maßnahmen müssen VRR und Kommunen und Fahrgäste gemeinsam immer wieder starken politischen Druck als Bund und Land machen. Die Aktivitäten für ein landesweit einheitliches On-Demand-Produkt unterstützt der VCD, die Verknüpfung mit dem Linien-ÖPNV und dem ÖPNV-Tarif ist noch zu verbessern. ▪ Zur Qualität: Die Strategien des VRR zur Verbesserung der Verlässlichkeit im Bahnverkehr müssen erweitert werden. Bei der Fahrgastinformation sind noch Verbesserungen nötig. Die Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen und Knotenpunkten ist merklich zu erhöhen. In Sachen Barrierefreiheit gibt es noch erhebliche Defizite. ▪ Zum Ticketing: Der VCD sieht die Reduzierung des Verkaufs in Fahrzeugen weiterhin als fahrgastunfreundlich, notwendige Voraussetzungen wurden nicht geschaffen, der eezy-Tarif ist bisher keine Alternative für das lokale 24h-Ticket. 	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(Einleitungstext, der die im Folgenden detailliert beschriebenen Hinweise zusammenfasst)</p>

			<ul style="list-style-type: none"> Zu weiteren Themen: Der VCD hält Mobilitätsmanagement und eine Mitfahr-Offensive (über klassische Fahrgemeinschaften hinaus) für wichtige Elemente eines zukunftsorientierten ÖPNV-Systems. Ob die aufgeführten Maßnahmen für die Verkehrswende und die Klimaziele ausreichen, bleibt noch offen. 	
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	allgemein	Der VCD Düsseldorf unterstützt als Fahrgastverband viele der Anmerkungen der Stadt Düsseldorf zum Nahverkehrsplan des VRR. Eine Vorbemerkung: Wir halten die vorliegende Form des NVP-Entwurfs für nicht gut: er ist unübersichtlich, es gibt nicht einmal Lesezeichen im PDF, eine Zusammenfassung der wichtigsten Punkte aus den über 400 eng beschriebenen Seiten gibt es nicht. So wird Beteiligung von Kommunalpolitik und Bürger(inne)n nicht gefördert. Das sollten die politischen Gremien kritisch anmerken. Die Themenbereiche Rahmen / Daten, Bericht zur Vergangenheit und der eigentliche Plan für die Zukunft (aufgeteilt auf Angebot und Qualität) sollten weitgehend getrennt sein. Die notwendigen Anforderungen an Land und Bund (Infrastruktur, Finanzierung, Recht) sollten übersichtlich zusammengestellt werden.	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Kenntnisnahme: Kritischer Hinweis zum Umfang, zum Aufbau und zur Übersichtlichkeit des VRR-NVP</p>
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	allgemein	Nachfolgend einige Anregungen des VCD Düsseldorf für die Stellungnahme der Stadt Düsseldorf. Der VCD NRW wird auch eine eigene Stellungnahme an den VRR abgeben, die wir anschließend gerne zur Verfügung stellen. Es geht dabei am Ende um die Frage, ob die Maßnahmen ausreichen, um eine echte Verkehrswende und die Klimaziele zu erreichen. Die Frage ist noch offen.	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	Kapitel	<p>RE-Linien</p> <p>Die Platzkapazitäten weiterer RE-Linien sind zu überprüfen. Auch für die RRX-Linien RE1 und RE5 ist eine Erweiterung des Platzangebots geboten. Die im RRX-Konzept vorgesehenen Kapazitäten sind zwar gegenüber heute weiter erhöht, reichen aber nach Ansicht des VCD nicht aus zum Erreichen der Nachfrageziele im Regionalverkehr, der Verdoppelung der Fahrgastzahl. Das RRX-Konzept nennt gerade einmal 24.000 Fahrten entlang der ganzen Strecke von Köln bis Hamm, die durch den RRX-Vollausbau von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Längere Züge als wesentlicher Lösungsbeitrag brauchen einen längeren Vorlauf für Beschaffung, ggfs. Zulassung der Mehrfachtraktion und Bahnsteigverlängerungen, wären aber heute schon nötig und sollten umgehend in die Wege geleitet werden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Erweiterung des Platzangebots auf den Linien RE1 und RE5 (Zulassung der Mehrfachtraktion und Bahnsteigverlängerungen)</p> <p>Eine Dreifach-Traktion der RRX-Linien wurde bereits mit negativem Ergebnis geprüft.</p>
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	Kapitel 4	<p>S-Bahn</p> <p>Laut SPNV-Zielkonzept 2032 und 15/30-Konzept für den Raum Düsseldorf soll die S6 nur noch alle 30 Minuten verkehren, ergänzend soll eine S7X eingeführt werden, die wenige Haltestellen auslässt und minimal schneller ist - D-Rath z.B. hätte demnach nur noch alle 30 Minuten eine Abfahrt Richtung Essen, die Abfahrtszeiten der beiden Linien wären nicht</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Im SPNV-Zielkonzept die Linie S6 im 15-Minutentakt (statt S6 im 30 Minuten-Takt plus ergänzend S7X)</p>

			<p>im Takt. Der VCD spricht sich dafür aus, stattdessen die S6 im 15-Minutentakt fahren zu lassen, um das Angebot an allen Haltepunkten und den klaren Takt zu erhalten.</p>  <p>Die Stadt Düsseldorf sollte sich noch intensiver für eine schnelle Umsetzung der Reaktivierung bzw. des Ausbaus der Ratinger Weststrecke, des Ausbaus der Erftbahn und der Westverlängerung der S28 bis Viersen einsetzen, um den Regionalverkehr zügig zu verbessern. Auch über den Ausbau der Strecke Mönchengladbach – Neuss ist nachzudenken, um die gegenseitige Behinderung von S-Bahn und RE zu vermindern.</p>	<p>Weitere Forderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ schnelle Umsetzung der Reaktivierung bzw. des Ausbaus der Ratinger Weststrecke ▪ Ausbau der Erftbahn ▪ Westverlängerung der S28 bis Viersen ▪ Ausbau der Strecke Mönchengladbach – Neuss <p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen, allerdings benötigt der reine 15-Minutentakt der S6 weiteren Infrastrukturausbau (Tunnelausbauarbeiten). Im Rahmen von NKR würde diese Maßnahme negativ bewertet.</p>
<p>106</p>	<p>VCD (Regionalverband Düsseldorf)</p>	<p>Kapitel 4</p>	<p>Schienenersatzverkehr</p> <p>Das Konzept, die Fahrgäste zum Bahnhof zu bringen, wo sie in die schnellere Bahn umsteigen, funktioniert nicht, wenn keine Bahn fährt. Der Ersatzverkehr etwa der S6 ist wegen der Umwege im Straßennetz recht langsam, an den Endpunkten des SEV muss zusätzlich wieder in die Bahn umgestiegen werden, die Anschlüsse sind häufig nicht gut. Die Verursacher der Bahnspernung sind deshalb zu verpflichten, bei allen längerfristigen Sperrungen wie z.B. auch künftigen Generalsanierungen ein „Korridorconcept“ für den Ersatzverkehr zu erstellen und umzusetzen. d.h. im gesamten Korridor, also aus den Orten im Einzugsgebiet der Bahnstrecke sind die Fahrgäste direkt bis zu geeigneten Bahnan-schlüssen bzw. Knotenpunkten zu bringen, um Fahrzeiten zu optimieren und zusätzliches Umsteigen mit zusätzlichen Anschlussrisiken zu vermeiden, ergänzend zum klassischen SEV entlang der Strecke. Das kostet Geld, ist aber nach Ansicht des VCD Pflichtaufgabe für die Bahnbetreiber, um den betroffenen Fahrgästen einen optimalen Ersatz zu bieten, der die z.T. existenziellen Nachteile für Beschäftigte so weit wie möglich abmildert, und es ist vielleicht auch ein Anreiz, die Sperrung so kurz wie möglich zu halten. Zusätzlich ist auch die Fahrgastinformation im Korridor zu denken, d.h. z.B. Informationen über den</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Verpflichtung der Verursacher der Bahnspernung, bei allen längerfristigen Sperrungen (z.B. auch künftigen Generalsanierungen) ein „Korridorconcept“ für den Ersatzverkehr zu erstellen und umzusetzen (d.h. im gesamten Korridor sind die Fahrgäste direkt bis zu geeigneten Bahnan-schlüssen bzw. Knotenpunkten zu bringen)</p> <p>Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

			Ersatzverkehr der S6 sind auch schon an den Hbf Düsseldorf und Essen und in den betroffenen Städten wie Heiligenhaus oder in Ratingen Mitte vorzuhalten, nicht nur direkt am betroffenen Sperrabschnitt.	
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	Kapitel 5	<p>Schnellbusse</p> <p>Schnellbusse sind gerade für Düsseldorf eine wichtige Ergänzung im Pendelverkehr. Sie können aber auch zusätzlich innerstädtische tangentielle Relationen zu Nebenzentren bedienen. Eine Frage ist, wie Bestandslinien in das System integriert werden, sowohl in der Finanzierung (Landesbeteiligung) als auch in der Zusammenführung der Produkte SB und XBus. Es ist richtig, dass für den Ausbau des Schnellbusnetzes eine Zeitperspektive angegeben werden muss, aber Düsseldorf selbst hat sich bisher zu wenig bei diesem Thema engagiert. Im Nahverkehrsplan Düsseldorf definierte Schnellbuslinien wurden nur zum kleinen Teil realisiert, nach Aussagen aus dem VRR hat die Stadt bisher nur wenig zum XBus-Konzept des VRR beigetragen, es ist kein Zufall, dass keine XBus-Linie nach Düsseldorf führt. Der Landeszuschuss von 50 ct./Bus-km (im VRR) ist allerdings zu wenig, um die Umsetzung im Verbundraum voranzubringen, die Schnellbusse sollten wegen der regionalen Bedeutung eine stärkere Landes- bzw. Verbund-Finanzierung ähnlich wie der SPNV erhalten, damit keine Transit- Kommunen die Linien blockieren.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Das XBus-Konzept lebt von der intensiven Zusammenarbeit zwischen VRR AöR, ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Der Behauptung, dass es seitens der Landeshauptstadt Düsseldorf an Engagement mangle, widersprechen wir!</p>
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	Kapitel 5	<p>Der VCD bedauert konkret, dass der neue Schnellbus X49 vom Niederrhein und Willich auf Betreiben der Stadt Düsseldorf nicht bis Düsseldorf geführt wird, sondern jetzt ganz unattraktiv am Haus Meer endet, mit wenig Wartekomfort und suboptimalen Anschlüssen. So kann die Linie nicht erfolgreich werden. Allerdings hat Düsseldorf recht, dass eine Durchbindung bis zum Hbf über staugefährdete Bundesfernstraßen parallel zur Stadtbahn wenig Sinn macht. Aber es wäre sinnvoll, die X49 nicht über die umständliche Schleife zur Haltestelle Haus Meer, sondern direkt nach Büderich weiterfahren zu lassen (Umstieg zur Stadtbahn dann an der H. Forsthaus), und von dort über Deutsches Eck und Willstätter Straße bis Prinzenallee / Seestern bzw. Belsenplatz. Das würde die Linie nicht nur insgesamt erheblich aufwerten, sondern auch für Büderich und die neuen Wohngebiete zwischen Meerbusch und Düsseldorf wichtige Direktverbindungen schaffen, der Fahrplan müsste dann (ab Willich) zumindest auf 30-Min-Takt verdichtet werden.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>In Kap. 5.2.1 wird ein Hinweis zur Prüfung einer Verlängerung der X49 eingefügt.</p>
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	Kapitel 5	<p>Weitere geplante X- bzw. SB-Linien sollten mit Düsseldorfer Unterstützung regional zügig umgesetzt werden. Für Düsseldorf sind, wie in der Ratsvorlage genannt, mittelfristig folgende weitere Linien vorgesehen, die allerdings noch überprüft werden sollten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ X17: Hattngen – Velbert – Heiligenhaus – A44 – Düsseldorf Flughafen-Bf (auch vor dem A44-Ausbau grundsätzlich sinnvoll, aber staugefährdet) ▪ X52: Rheydt – Giesenkirchen – Glehn – Düsseldorf Hbf 	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

			<ul style="list-style-type: none"> ▪ X54: Düsseldorf Flughafen Terminal – Ratingen – Wülfrath – Wuppertal-Vohwinkel ▪ X75: Krefeld – Düsseldorf-Wittlaer – Düsseldorf Flughafen (früher gab es diese Linie, die aber wegen mangelnder Nachfrage eingestellt wurde) ▪ X95 Düsseldorf – Haan – Solingen-Mitte (entspricht teilweise SB50 + 782) ▪ X96 Düsseldorf – Haan (entspricht SB50) <p>Für Düsseldorf sind aber auch weitere Linien verkehrlich relevant, etwa in den Kreisen Neuss und Mettmann (z.B. X16 Velbert – Wülfrath – Mettmann mit Anschluss an S28, parallel zur 746). Während in Essen z.B. der vorhandene SB19 als XBus angemeldet wird, fehlen im XBus-Konzept Düsseldorfer Linien wie SB55, SB53, SB57 oder SB85 / SB86.</p>	
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	Kapitel 6	<p>Lokaler ÖPNV</p> <p>Sinnvoll wäre es, die Produkte und Nummerierung im Verbund wieder systematischer zu definieren. Metrobuslinien sind im VRR eine Besonderheit in Düsseldorf. In anderen Metropolen sind es im dichten Takt (10 Min. oder dichter) verkehrende Grund-Linien ähnlich einer Straßenbahn, um die Linien von anderen Buslinien zu unterscheiden und ein „10-Minuten-Netz“ darzustellen. In Düsseldorf dagegen sind es Linien im städtisch unattraktiven 20-Min-Takt, die einige Haltestellen auslassen, also weder Stadtlinien noch echte Schnell-Linien und im Takt nicht zu den Parallel-Linien passend. Metrobuslinien wären also eher die 730, 721/722, 834, 835/836, 731/735. Der Schnellverkehr sollte dagegen nur die wichtigsten Knoten in der Stadt anfahren und als SB/ XBus -Linien direkt mit der Region verknüpft werden. Hier wäre eine Abstimmung im Verbund über diese Produkte sinnvoll.</p>	<p>Ablehnung seitens VRR!</p> <p>Die aktuelle Produktpalette und das Liniennummernsystem wurden in einem umfangreichen Abstimmungsprozess erarbeitet und bieten aktuell eine gute Lösung für den Verbundraum.</p>
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	Kapitel 6.1.1	<p>Beim Thema Anschluss-Sicherung (zwischen Bahn und Bus) gibt es noch erhebliche Defizite.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	Kapitel 6.1	<p>Der VCD unterstützt die zumindest landesweite Standardisierung der On-Demand-Verkehre mit einheitlichem Auskunft- und Buchungssystem, aber auch einer guten Verknüpfung mit dem Linien-ÖPNV (Anschluss-Sicherung!) und Angeboten über die Stadtgrenze hinaus. Eine Kooperation mit dem Taxigewerbe ist sinnvoll, damit beide Systeme wirtschaftlich tragfähig bleiben. Der VCD teilt die Auffassung der Stadt, dass der ÖPNV-Tarif + pauschaler Zuschlag besser in das ÖPNV-System passt als ein km-Preis. Ein wichtiger Qualitätsaspekt ist der Wartekomfort an wichtigen (regionalen) Knotenpunkten, in Düsseldorf etwa Belsenplatz, Benrath S oder Vennhauser Allee im Umland z.B. Ratingen Mitte. Es geht um voll überdachte und windgeschützte Bahn-/Bussteige, mehr Sitzplätze, beheizte bzw. klimatisierte Warteräume, WLAN und (virtuelle) Serviceschalter, die das</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Forderung nach</p> <ul style="list-style-type: none"> • einer stärkeren tariflichen Integration von On-Demand-Angeboten in den VRR-Tarif, • einer Kooperation mit dem Taxigewerbe und

			Warten z.B. bei verpassten Anschlüssen auch im Winter ausreichend angenehm machen. Das sollte der VRR verbundweit empfehlen (und fördern).	<ul style="list-style-type: none"> einem höheren Komfort an Haltestellen.
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	Kapitel 3 Kapitel 4	<p>Qualität des SPNV</p> <p>Dass die Verlässlichkeit v.a. des Bahnverkehrs ein entscheidendes Kriterium ist und derzeit durch Baustellen, Personalmangel und kurzfristige Störungen sehr zu wünschen übrig lässt, ist bekannt. Hier vermisst der VCD eine umfassende Strategie des Aufgabenträgers VRR (zusammen mit den anderen Aufgabenträgern im Land), die alle Faktoren von Infrastruktur, Management, Technik und Personal in den Blick nimmt und merklich verbessert. Dass viele Bahnstationen in schlechtem Zustand sind, ist aus den Stationsberichten ebenfalls bekannt. Hinzu kommt, dass der Wartekomfort nicht heutigen Kundenanforderungen genügt, was in den Berichten kaum berücksichtigt wird. Wer Fahrgäste auf dem Bahnsteig im Regen stehen lässt, wird keine Verkehrswende schaffen. Überdachung und Windschutz für alle wartenden Fahrgäste, Warteräume (vgl. oben), Sicherheitszonen (insbes. für Frauen, dann auch im Fahrzeug), klare Wegweisung zum lokalen ÖPNV, Abfahrtsmonitore zur Vorinformation an den Zugängen etc. sind Qualitätsanforderungen, die bisher vom Verbund nicht berücksichtigt werden. Was die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen an Strecken und Stationen betrifft, sollten Kommunen und VRR gemeinsam und konsequent immer wieder politisch Druck machen, vielleicht zusammen mit Fahrgästen und deren Verbänden, sonst bewegt sich zu wenig.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Forderung nach einer umfassenden Strategie aller Aufgabenträger in NRW zur Verbesserung der Qualität des SPNV, die alle relevanten Faktoren von Infrastruktur (Bahnhöfe und Haltepunkte), Management (klare Wegweisung zum lokalen ÖPNV, Abfahrtsmonitore zur Vorinformation an den Zugängen), Technik (Sicherheitszonen in den Fahrzeugen) und Personal beinhaltet.</p> <p>Bedingt dieser Hinweis Änderungen für den finalen VRR-NVP?</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Kein Handlungsbedarf im NVP</p>
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	Kapitel 6.1.5.2	<p>Fahrgastinformation</p> <p>Beim Thema Fahrgastinformation sind einige Verbesserungen erforderlich. Am besten wäre, wenn Verbesserungen im Auskunftssystem schon vor dem Zeithorizont des NVP umgesetzt werden können: Intelligente Prognosen, Information über verkürzte Züge, Einbindung von On-Demand-Verkehren. Es geht aber auch um bessere Orientierung in Knotenpunkten (der U-Bahnhof H.-Heine-Allee ist ein Negativ-Beispiel) oder um die Verbreitung von Basisinformationen zum ÖPNV.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Umsetzung von Verbesserungen bei Fahrgastinformation / Auskunftssystem schon vor dem Zeithorizont des NVP (z. B. Intelligente Prognosen, Information über verkürzte Züge, Einbindung von On-Demand-Verkehren)</p> <p>Die Auskunftssystem werden fortlaufend verbessert.</p> <p>In der Überarbeitung der Haltestellenrichtlinie wird die Wegeleitung z. B. die Benennung von Aufzügen und Ausgängen berücksichtigt.</p>

106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	Kapitel 6.3.2	<p>Ticketing</p> <p>Der VCD unterstützt die Stellungnahme der Stadt, dass Menschen ohne Smartphone oder Konto nicht ausgeschlossen werden dürfen. Der VCD hält die Reduzierung des Ticketsortiments im VRR in den Fahrzeugen weiterhin für falsch und kundenunfreundlich, alle für den sofortigen Fahrtantritt genutzten Tickets wie 24h-Tickets, SchönerTag-Tickets oder Anschlusstickets müssen im Fahrzeug erworben werden können. Das betrifft vielleicht nicht viele Fahrgäste (es fehlt wohl auch an der Kenntnis der Fahrgäste), aber z.B. Jugendliche, ein Teil der Behinderten, Analphabeten, Kurzzeittouristen und andere, für die Verkaufsstellen und der E-Tarif mit spezieller App keine gute Alternative sind. Jugendliche und Menschen ohne Bankkonto können kein E-Ticket kaufen, im ländlichen Raum ist die nächste Verkaufsstelle oder der nächste stationäre Automat weit weg. Es ist damit auch eine Frage von Barrierefreiheit und Teilhabe, ohnehin Benachteiligte werden hier weiter benachteiligt, ÖPNV-Unerfahrene haben eine zusätzliche Hürde. Die Begründung für die Reduzierung ist schwach. Verzögerungen durch den Verkauf und zusätzlich notwendige Tarifkenntnisse des Personals sind für die wenigen Produkte minimal, für die Sortimentsreduzierung an mobilen Automaten gibt es überhaupt keine Begründung. Außerdem hätten erst notwendige flankierende Maßnahmen realisiert werden müssen, das steht weiter an: An jeder Haltestelle eine übersichtliche Darstellung aller Kauf- und Bezahlmöglichkeiten für die einzelnen Ticketarten sowie Information über die konkreten nächsten Vorverkaufsstellen, Ausgabe nicht entwerteter Tickets an allen Automaten, Einführung des bargeldlosen Bezahls im Bus.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Folgende Passage wird im finalen VRR-NVP ergänzt: „Bei der sukzessiven Umstellung auf den digitalen Vertrieb (bargeldloser Ticketerwerb) sollen die Belange von Fahrgästen mit geringer Bonität in besonderem Maße berücksichtigt werden.“</p>
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	Kapitel 6.3.2	<p>Ein besonders wichtiger Punkt: der E-Tarif eezy muss so entwickelt werden, dass er eine volle Alternative zum klassischen Tarif wird. Insbesondere braucht es einen örtlichen Tages-Preisdeckel: heute kostet z.B. für 2 Personen ein 24-Stunden-Ticket 12,50€, wenn die beiden Personen aber an einem Tag z.B. 3 Hin- und Rückfahrten machen, was für Tagesbesucher nicht ungewöhnlich ist, müssen in eezy bis zu 40€ bezahlt werden, weil der Preisdeckel nur auf die höchste Preisstufe berechnet wird. Leider hat keines der vom VCD angeschriebenen Mitglieder der VRR-Gremien aus Düsseldorf auf unser Schreiben zu diesem Thema reagiert.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>E-Tarif eezy muss volle Alternative zum klassischen Tarif werden.</p> <p>Das Kapitel Tarif wurde umfassend überarbeitet</p>
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	Kapitel 6.1.6	<p>Mobilitätsmanagement</p> <p>Eine wichtige Ergänzung des ÖPNV-Konzepts ist aus Sicht des VCD eine möglichst flächendeckende Realisierung von kommunalem und standortbezogenem Mobilitätsmanagement mit besonderer Stärkung des ÖPNV durch Jobtickets, Anpassung von Fahrplänen an Arbeits- und Schulzeiten (bzw. auch Entzerrung der Zeiten), Ausstattung von Haltestellen, Zubringerverkehr per Rad u.a.m.. Eine wichtige Zukunftsaufgabe in diesem Rahmen ist die Schaffung einer ergänzenden Säule zum ÖPNV durch „öffentlichen Individualverkehrs“, nämlich Mitfahren in Form von Fahrgemeinschaften, aber auch von</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Forderung nach einer flächendeckenden Realisierung von kommunalem und standortbezogenem Mobilitätsmanagement mit besonderer Stärkung des ÖPNV durch Jobtickets, Anpassung von Fahrplänen an Arbeits- und Schulzeiten (bzw. auch Entzerrung der Zeiten), Ausstattung</p>

			spontanem digitalem Trampen, um leere Pkw-Sitze ohne zusätzliche finanzielle oder ökologische Belastung zu nutzen und die Kapazität des öffentlichen Verkehrs kurzfristig erheblich zu steigern. Um Mitfahren zu einer nennenswerten Größe zu machen, sind verschiedene Faktoren nötig: ein regionales Gesamtangebot (nicht auf einzelne Betriebe oder Kommunen begrenzt), ein gutes Digitaltool mit kleinräumigem Routing und Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (z.B. goflux), dazu Sicherheitsfeatures (Identifikation und Bewertung von Fahrern und Mtfahrenden) und automatische Abrechnung. Der kurze Abschnitt im NVP Entwurf des VRR greift viel zu kurz, geht nur auf regelmäßige Fahrgemeinschaften ein. Wichtig wäre zudem zu erfahren, welche Qualität und welchen Erfolg eigentlich das „Pendlerportal“ hat. Die Kommunen sollten das intensiv unterstützen, aber auch ergänzen z.B. mit merklichen Vorteilen beim Innenstadt- oder Firmen-Parken und mit Pick-Up-Punkten in der Stadt zum digitalen Trampen (als moderne Form der „Mitfahrbank“). Um das Mitfahren aus der kleinen Nische zu holen und eine echte Mitfahrkultur zu etablieren, braucht es konzertierte Strategien aller Beteiligten.	<p>von Haltestellen, Zubringerverkehr per Rad etc.</p> <p>Konkretisierung des Themas „Öffentlicher Individualverkehr“ (Fahrgemeinschaften)</p> <p>Evaluierung von Qualität und Erfolg von „Pendlerportal“</p> <p>Bedingt dieser Hinweis Änderungen für den finalen VRR-NVP?</p> <p>Nein, keine Änderung erforderlich.</p>
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	Kapitel 6.1.7.3	P+R sieht der VCD dagegen nur als kleine lokale Nische angesichts des hohen Aufwands für jeden Nutzer. Zudem kann P+R Fahrgäste von Bahn und (Zubringer-)Bus abziehen und damit kontaproduktiv wirken, wie auch die städtische Stellungnahme zu bedenken gibt.	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Der vom VRR im VRR-NVP beschriebene Ansatz des wohnortnahen Umstiegs im weiten Umland der großen Einpendlerstädte verhindert eine Kannibalisierung des ÖPNV, es stärkt eher den ÖPNV.</p>
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	Kapitel 8.1	<p>Barrierefreiheit:</p> <p>Wie aus den Behindertenverbänden bemerkt wurde, ist die Barrierefreiheit des ÖPNV im VRR noch nicht befriedigend. Dabei geht es nicht nur um Haltestellen und Fahrzeuge, sondern u.a. um barrierefreie digitale Medien, um ein behindertengerechtes On-Demand-Angebot und im Fall von Teilerhöhungen von Bahnsteigen um die Information zur Lage der stufenfreien Bahnsteigabschnitte an allen Haltestellen der betreffenden Linien (z.B. im Übergang zum VRS).</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Kenntnisnahme, dass die Barrierefreiheit im VRR zurzeit hinsichtlich digitaler Medien, On-Demand-Angebote und stufenfreier Bahnsteigabschnitte an allen Haltestellen unbefriedigend ist.</p> <p>Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit in relevanten Bereichen sind im finalen VRR-NVP enthalten.</p>
106	VCD (Regionalverband Düsseldorf)	allgemein	Für Erläuterungen und Kommentare zu diesen Punkten stehen wir gerne zur Verfügung. Wir bedanken uns für Ihr Interesse.	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Schlusstext)</p>

107	Arbeitgeberverbände (1): unternehmer.nrw		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
108	Arbeitgeberverbände (2): AdL NRW	allgemein	Telefonische Benachrichtigung, dass keine Stellungnahme zum VRR-Nahverkehrsplan 2025 abgegeben werden wird.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
109	Arbeitgeberverbände (3): KAV NW		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
110	Arbeitgeberverbände (4): WIGADI Düsseldorf-Niederrhein e.V.		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
111	Arbeitgeberverbände (5): WIGADI Emscher-Lippe / Vest / Recklinghausen e.V.		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
112	Arbeitgeberverbände (6): Verband der Metall- und Elektro-		<i>(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)</i>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf

	Industrie Nordrhein-Westfalen e.V. (METALL NRW)			
113	Westdeutscher Handwerkskammertag		(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
114	IHK NRW	allgemein	<p>Schriftliche Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 (VRR-NVP 2025)</p> <p>IHK NRW bedankt sich für die Möglichkeit, zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Stellung zu nehmen. Die Stellungnahmen fußt auf der Einschätzung der im Gebiet des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr vertretenen Industrie- und Handelskammern sowie auf Einschätzungen von IHK NRW – der Landesarbeitsgemeinschaft der nordrhein-westfälischen IHKs – zu übergreifenden Fragestellungen.</p> <p>Die im Tarifgebiet vertretenen Industrie- und Handelskammern begrüßen die Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Dies ist aus der Sicht der beteiligten IHKs notwendig, um den zukünftigen Herausforderungen an die sich verändernden Mobilitätsanforderungen gerecht zu werden. Für die IHKs steht insbesondere die Mobilität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Unternehmen, von Kunden des Einzelhandels, von Touristen und Geschäftsreisenden im Vordergrund. Wichtig dabei ist, dass sich diese Zielgruppen sicher und einfach im öffentlichen Nahverkehr fortbewegen können.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungssatz)
114	IHK NRW	allgemein (Kapitel 1)	Für die Unternehmen ist die Erreichbarkeit einer der zentralen Standortfaktoren. Daher begrüßen wir grundsätzlich die Planungen zur Angebotsausweitung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Hiervon würden insbesondere die Pendlerinnen und Pendler und je nach Branche auch die Kundinnen und Kunden unserer Unternehmen profitieren. Ein attraktives und leistungsfähiges Angebot im ÖPNV bildet das Rückgrat der Mobilitätswende und des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Hierbei sollte auch die ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten systematisch mitgedacht werden. In diesem Zusammenhang weisen wir auch auf die Aktivitäten des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und des IHK-Netzwerks Betriebliche Mobilität hin.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kenntnisnahme (ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten hat hohe Bedeutung)

114	IHK NRW	Kapitel 1.3.5	Aufgrund der aktuellen Förderung durch Bund und Land sowie eines Mangels an Fahrpersonal und leistungsfähigem Zugmaterial kann beobachtet werden, dass Verkehrsunternehmen schon jetzt an ihre Grenzen geraten, das bestehende Angebot sicherstellen zu können.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kenntnisnahme (Hinweis ist bereits im Entwurf des VRR-NVP enthalten, siehe Kap. 1.3.5)
114	IHK NRW	Kapitel 1	Der Nahverkehrsplan sieht für den Schienenverkehr auf zahlreichen Linien eine Taktverdichtung vor und strebt darüber hinaus die Reaktivierung von mehreren Bahnstrecken an. Die hierfür notwendige Infrastruktur sollte erhalten und ausgebaut werden. Die innerhalb des VRR vertretenen Industrie- und Handelskammern setzen sich daher dafür ein, dass Planungsverfahren beschleunigt werden und deutlich mehr Geld als bisher in den ÖPNV investiert wird, um dessen Leistungsfähigkeit zu steigern. Sie geben allerdings zu bedenken, dass die Finanzierung von Infrastruktur der Daseinsvorsorge dient und daher staatliche Aufgabe ist.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kenntnisnahme (Vereinfachung von Planungsverfahren zum Infrastrukturausbau und höhere Investitionen in den SPNV)
114	IHK NRW	Kapitel 3	Wir weisen darauf hin, dass bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes auch kleine und mittelständische Verkehrsunternehmen mittels einer EU-rechtlich zulässigen Direktvergabe von Verkehrsleistungen die Chance haben sollten, Leistungen am Markt bereitzustellen. ÖPNV-Leistungen sollten ausgeschrieben werden, um durch einen gesunden Wettbewerb die Attraktivität des ÖPNV systematisch zu steigern. In den Ausschreibungsmodalitäten sollten zudem neue und innovative Technologien berücksichtigt werden, um die ÖPNV-Nutzer mit zuverlässigem und nachhaltigem Zugmaterial befördern zu können.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kenntnisnahme (Berücksichtigung von kleinen und mittelständischen Verkehrsunternehmen beim Wettbewerb im SPNV und Aufnahme von innovativen Technologien in den Ausschreibungsmodalitäten)
114	IHK NRW	Kapitel 7 (mit Bezug auf Kapitel 6)	Zudem sollten die Potenziale der Digitalisierung bei der Personenbeförderung stärker genutzt und der Zugang zu Innovationen erleichtert werden. Die im Tarifgebiet des VRR vertretenen IHKs befürworten, dass der VRR beabsichtigt, ein einheitliches vernetztes On-Demand-System bis Jahresende 2025 umzusetzen. Mit intelligenten Angebotsanpassungen und Infrastrukturverbesserungen kann der ÖPNV dazu beitragen, die Nutzungskonkurrenz zwischen den unterschiedlichen Verkehrsformen aufgrund der knappen Flächenverfügbarkeit zu reduzieren. Die erhebliche Verschlinkung und Vereinfachung des Ticketsystems werden daher ebenfalls begrüßt. Darüber hinaus sollten aber auch Verknüpfungsangebote wie bspw. das metropolradruhr, DeinRadschloss oder On-Demand-Angebote gestärkt werden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kenntnisnahme (allgemeiner Hinweis zur verstärkten Digitalisierung des ÖPNV, z. B. bei On-Demand-Angeboten und Angeboten der vernetzten Mobilität / Intermodalität)
114	IHK NRW	Kapitel 2	Die im vorliegenden Entwurf diskutierte Drittnutzerfinanzierung, etwa durch zusätzliche Unternehmensabgaben, sieht IHK NRW insgesamt kritisch. Die Unternehmen sind über die Gewerbe- und weitere Unternehmenssteuern bereits heute mittelbar an der Finanzierung des ÖPNV beteiligt. Die stärkere Finanzierung von Erhalt und Ausbau des ÖPNV sowie die bessere Anbindung des ländlichen Raums sollten Vorrang vor Ticket-Vergünstigungen haben.	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Kritischer Hinweis zur Drittmittelfinanzierung des ÖPNV bspw. durch Unternehmen

				Kenntnisnahme
114	IHK NRW	Kapitel 5	Im Hinblick auf den straßengebundenen ÖPNV ist im Rahmen des XBus-Konzepts ebenfalls die Einrichtung neuer Buslinien vorgesehen. Die genauen Streckenverläufe sind im vorliegenden Entwurf noch nicht konkret benannt. Die Industrie- und Handelskammern innerhalb des VRR-Verbundes regen an, dass die Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten im Verlauf der Strecke – sofern möglich – bei der weiteren Planung berücksichtigt werden sollte.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
114	IHK NRW	-	IHK NRW ist der Zusammenschluss der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen. IHK NRW vertritt die Gesamtheit der IHKs in NRW gegenüber der Landesregierung, dem Landtag sowie den für die Kammerarbeit wichtigen Behörden und Organisationen.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
115	EVG – Geschäftsstelle Düsseldorf	allgemein	Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 Mit dem Schreiben vom 16. Juli 2024 hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) um eine schriftliche Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 bis zum 11. Oktober 2024 gebeten. Die EVG dankt für diese Möglichkeit und nimmt im Folgenden Stellung zum Entwurf.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungssatz)
115	EVG – Geschäftsstelle Düsseldorf	Kapitel 1 (Kapitel 1.3)	I. Allgemeine Bewertung Wir unterstützen das Ziel „Klimaschutz durch Verkehrswende“ des Nahverkehrsplans und halten den weiteren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs auf Schiene und Straße für dringend geboten. Auch die Anforderungen an einen leistungsstarken und zuverlässigen ÖPNV (vgl. 1.3) teilen wir. Gleichwohl halten wir vor allem im Bereich der Beschäftigungsbedingungen weitergehende Maßnahmen und Konkretisierungen für dringend erforderlich.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zur allgemeinen Ausrichtung des VRR-NVP (Klimaschutz durch Verkehrswende)
115	EVG – Geschäftsstelle Düsseldorf	Kapitel 1.3.5 Kapitel 2.4	II. Größeren Fachkräftebedarf einplanen Im Hinblick auf den Fachkräftemangel (1.3.5 und 2.4.) wird im Entwurf ausreichendes und qualifiziertes Personal als entscheidend für einen hochwertigen und sicheren öffentlichen Nahverkehr anerkannt. Jedoch wird der Personalbedarf in der Prognose bis zum Jahr 2035 unterschätzt. Bereits heute führt eine zu dünne Personaldecke zu Ausfällen und Verspätungen im ÖPNV. In den kommenden Jahren wird der demographische Wandel den Personalmangel	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Der im Entwurf des VRR-NVP angegebene Bedarf an Fachkräften basiert auf Berechnungen eines externen Gutachters. Konkret wird netzweit eine höhere Quote mit Zugbegleitpersonal gefordert (zur

			<p>noch weiter verschärfen. Hinzukommt eine wachsende Bereitschaft der Beschäftigten, den Arbeitsplatz zu wechseln – auch in andere Branchen. Deshalb wird der Bedarf für Neueinstellungen in Zukunft wesentlich höher ausfallen als bislang. Dem muss mit einer vorausschauenden und robusten Personalplanung frühzeitig begegnet werden.</p> <p>Ein weiterer wesentlicher Hebel für einen ausreichenden Personalbestand sind gute Beschäftigungsbedingungen. Dazu gehören verpflichtende Ausbildungsquoten bei Vergaben im öffentlichen Nahverkehr – über die gesamte Laufzeit eines Verkehrsvertrags und für alle Berufsgruppen.</p> <p>Die Erfahrung hat gezeigt, dass eine höhere Begleitquote in den Zügen zur Reduzierung von aggressiven Vorfällen und Delikten führt. Auch deshalb sind netzweit wesentlich höhere Quoten beim Zugbegleit- und Sicherheitspersonal erforderlich.</p>	Reduzierung von aggressiven Vorfällen und Delikten)
115	EVG – Geschäftsstelle Düsseldorf	Kapitel 3.2.3.2	<p>III. Persönliche Beratung und Arbeitsplätze sichern</p> <p>Beratung durch qualifiziertes Personal ist insbesondere bei Reiseketten und grenzüberschreitenden Fahrten unabdingbar. Daher begrüßen wir, dass der VRR die Bedeutung personenbedienter Mobilitätszentren erkannt hat. Diese Entwicklung muss weiter verstärkt und unterstützt werden. Wir fordern ein verbundübergreifendes Zukunftskonzept für den Vertrieb mit Anforderungen an personenbediente Kundenlaufstellen. Dazu gehören Regelungen zum Personaleinsatz, zur Qualifikation, Tarifvereinheitlichung, Öffnungszeiten und Angeboten. Dabei sollte der Verkauf von Fahrkarten des Fernverkehrs mindestens an Bahnhöfen mit regelmäßig haltenden Fernzügen sowie an mindestens einer Verkaufsstelle in jeder Stadt verpflichtend sein.</p> <p>Auch bei den Beschäftigungsbedingungen braucht es verbindliche Vorgaben. Oftmals drohen Beschäftigten beim Wechsel des Vertriebsdienstleisters Arbeitsplatzverlust und Einkommenseinbußen. Deshalb sollte der VRR im Nahverkehrsplan festschreiben, dass Dienstleister ihre Beschäftigten mindestens nach repräsentativen Tarifverträgen bezahlen müssen. Beim Betreiberwechsel müssen alle Beschäftigten ein Übernahmeangebot zu gleichen oder besseren Bedingungen erhalten. Mit der EU-Entsenderichtlinie und dem Arbeitnehmerentsendegesetzes (AEntG) wurden die rechtlichen Grundlagen dafür deutlich ausgeweitet. Der Nahverkehrsplan sollte Leitlinien zur Umsetzung dieser Vorgaben in die Vergabepaxis enthalten.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Forderung nach einem verbundübergreifenden Zukunftskonzept für den Vertrieb mit Anforderungen an personenbediente Kundenlaufstellen (Regelungen zum Personaleinsatz, zur Qualifikation, Tarifvereinheitlichung, Öffnungszeiten und Angeboten sowie klare Vorgaben zu den Beschäftigungsbedingungen / zum Beschäftigungstarif)</p> <p>Bedingt dieser Hinweis Ergänzungen im finalen VRR-NVP?</p> <p>Ich würde hier nichts ändern wollen. Ein relevanter Teil der Forderungen ist umgesetzt, für Fernverkehr sind wir nicht zuständig, auch wenn ich den Wunsch verstehen kann.</p>
115	EVG – Geschäftsstelle Düsseldorf	Kapitel 3 Kapitel 4	<p>IV. Mehr Personal für Sicherheit und Service notwendig</p> <p>Die im Entwurf zitierten Zahlen des Sicherheitsberichts NRW verdeutlichen, dass dringender Handlungsbedarf besteht, um die Sicherheit für Reisende und Beschäftigte zu verbessern. Daher begrüßen wir es, dass der VRR die Erhöhung der Personalpräsenz in den</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Forderungen:</p> <p>Klare Unterscheidung zwischen Zugbegleiter:innen (beauftragt vom EVU) und Sicherheitspersonal (beauftragt vom VRR)</p>

		<p>Zügen als langfristiges Ziel festgelegt hat. Allerdings ist der im Entwurf vorgesehene Umfang nicht ausreichend, um dieses Ziel tatsächlich zu erreichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Entwurf ist häufig von „Sicherheits- und Servicepersonal“ die Rede – auch im Hinblick auf Besetzungsquoten. Wir fordern, eine klare Unterscheidung zwischen Zugbegleiter;innen und Sicherheitspersonal vorzunehmen. Es muss erkennbar sein, welche Art von Personal gemeint ist, besonders im Hinblick auf den Einsatz von Sicherheitsteams NRW, die im Gegensatz zu den Zugbegleiter:innen der EVUs direkt vom VRR beauftragt werden. Zugbegleiter:innen sind nicht als Sicherheitspersonal zu betrachten. ▪ Eine flächendeckende Zugbegleitung erst ab „spätestens 19 Uhr“ zu gewährleisten, ist für uns inakzeptabel. Wir lehnen den Einsatz von Personal im Alleindienst grundsätzlich ab. Stattdessen fordern wir eine durchgehende Besetzung aller Züge bzw. Zugteile mit mindestens zwei Zugbegleiter:innen zu jeder Tageszeit. Bei getrennt fahrenden Zugteilen wären insgesamt vier Zugbegleiter erforderlich. Diese Maßnahme steigert nachweislich sowohl das Sicherheitsempfinden als auch die Servicequalität. Auf Strecken mit erhöhtem Gefährdungspotenzial sollte zusätzlich Sicherheitspersonal in Doppelstreifen eingesetzt werden. Um den Zugbegleiter:innen mehr Zeit für ihre Serviceaufgaben zu geben, wäre es zudem sinnvoll, an stark frequentierten Stationen Prüfteams für die Fahrkartenkontrolle gebündelt einzusetzen. ▪ Die geplante Einführung einheitlicher, hoher Qualifizierungen für das Sicherheitspersonal begrüßen wir ausdrücklich. Dies sollte auch jährliche Weiterbildungsverpflichtungen einschließen. ▪ Im Hinblick auf die geplanten technischen Maßnahmen wie Videoüberwachung, Sicherheitsdatenbank, Bodycams und eine Onlineplattform für Sicherheits- und Servicekräfte befürworten wir den Entwurf, fordern jedoch weitere Präzisierungen. So sollte klargestellt werden, wie die Sicherheitsdatenbank weiterentwickelt werden soll. Wir erachten hier eine stärkere Vernetzung mit anderen Bundesländern als notwendig, mit dem Ziel, perspektivisch eine bundesweite Sicherheitsdatenbank zu schaffen. ▪ Die Ausstattung der Sicherheitskräfte mit Bodycams unterstützen wir ausdrücklich und weisen auf die positiven Ergebnisse aus Pilotprojekten hin. Von künftigen Betreibern sollte in jeder SPNV-Ausschreibung verlangt werden, dass Bodycams für alle Beschäftigten im direkten Kundenkontakt (zur freiwilligen Nutzung durch Zugbegleiter:innen und Sicherheitspersonal) verfügbar sind. Die Kosten hierfür sollten in den Angeboten berücksichtigt und vom VRR getragen 	<p>Antwort Burkhard: Bedarf keiner weiteren Regelung</p> <p>Durchgehende Besetzung aller Züge bzw. Zugteile mit mindestens zwei Zugbegleiter:innen zu jeder Tageszeit</p> <p>Antwort Burkhard: Absurde Forderung. Das hieße auf vielen S-Bahnen 4 x Zugbegleiter je Fahrt, nicht umsetzbar und nicht wünschenswert. Das stellt irgendwann die Sinnhaftigkeit von SPNV in Frage.</p> <p>Perspektivisch Schaffung einer bundesweiten Sicherheitsdatenbank (zumindest stärkere Vernetzung mit anderen Bundesländern notwendig)</p> <p>Ausstattung der Sicherheitskräfte mit Bodycams</p> <p>Ausstattung aller Haltestellen und Züge mit standardisierten Videoüberwachungssystemen</p> <p>Alkoholverbote in bestimmten Zügen und Bahnhöfen</p> <p>Ich finde das, was da bisher steht, ausreichend. Wir sind ja gerade in Prozessen und Ausprobieren – das würde ich nicht weiter konkretisieren wollen.</p>
--	--	--	--

			<p>werden, um für Unternehmen, die solche Systeme bereits verwenden, keinen Wettbewerbsnachteil zu schaffen. Dies gilt ebenso für technische Notfallhilfsmittel, wie Notfall-Apps, die eine schnelle und unkomplizierte Hilfeanfrage ermöglichen.</p> <p>Darüber hinaus sollten alle Haltestellen und Züge mit standardisierten Videoüberwachungssystemen ausgestattet werden sowie Alkoholverbote in bestimmten Zügen und Bahnhöfen in Betracht gezogen werden. Die geplante Onlineplattform für Sicherheits- und Servicekräfte im ÖPNV betrachten wir als sinnvolle Ergänzung. Präsenzs Schulungen dürfen dadurch aber nicht ersetzt werden. Um die Vielzahl an Sicherheitsmaßnahmen besser zu bündeln und zu standardisieren, sollten Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen gemeinsam ein einheitliches Sicherheitskonzept entwickeln, anstatt diese Aufgabe den Bewerbern zu überlassen. Betriebliche Interessenvertretungen und Gewerkschaften sollten dabei eingebunden werden.</p>	
115	EVG – Geschäftsstelle Düsseldorf	Kapitel	<p>V. Weitere Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung</p> <p>Bei Ausbildungsquoten sollte der Schwerpunkt bei der beruflichen Ausbildung als Eisenbahner:in im Betriebsdienst liegen. Darüber hinaus sollten auch im Nahverkehr Kundenbetreuer:innen im Zugbegleitsdienst über eine betriebliche Ausbildung verfügen sowie Werkstattbeschäftigte ebenfalls einbezogen werden. Die Eigenerbringungsquote sollte in Ausschreibungen mindestens 90 Prozent betragen. Untervergaben an Subunternehmen müssen auf eine Ebene beschränkt werden.</p> <p>Getrennte Ausschreibungen für Vertrieb und Werkstätten lehnen wir ab. Zugunsten von Kapazität und Qualität sollte vielmehr zum bewährten Modell der Leistung aus einer Hand (Betrieb, Vertrieb und Fahrzeuginstandhaltung) zurückgekehrt werden. Werkstätten im Eigentum des Aufgabenträgers führen nicht zu mehr Qualität, sondern fragmentieren den SPNV-Markt weiter.</p> <p>Einen gemeinsamen Pool für Sicherheitspersonal lehnen wir ab. Damit wäre die Gefahr groß, dass ein Personalverleiher die Preise diktieren könnte, aber ebenfalls von Personalknappheit betroffen wäre. Aus diesen Gründen wurde ein ähnliches Modell für Triebfahrzeugführer:innen in Baden-Württemberg wieder aufgegeben.</p> <p>Aus Kapazitätsgründen sollte bei der Neubeschaffung von SPNV-Fahrzeugen (vgl. 3.3, 4.3) verstärkt auf Doppelstockzüge gesetzt werden. Dabei muss auch eine ausreichende Zahl von Reservefahrzeugen eingeplant werden, um Zugausfälle zu vermeiden. Die Wartung sollte durch den Linien-Betreiber erfolgen. Eine stärkere Vereinheitlichung der Fahrzeugstandards würde die Effizienz erhöhen und die gegenseitige Aushilfe zwischen EVU im Falle von Ausfällen ermöglichen.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Forderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schwerpunkt bei der beruflichen Ausbildung als Eisenbahner:in im Betriebsdienst (Eigenerbringungsquote in Ausschreibungen 90 %) • Alle Leistungen aus einer Hand (Betrieb, Vertrieb und Fahrzeuginstandhaltung); Werkstätten im Eigentum des AT führen nicht zu mehr Qualität, sondern fragmentieren SPNV-Markt. • Kein gemeinsamer Pool für Sicherheitspersonal • Bei Neubeschaffung von SPNV-Fahrzeugen (vgl. 3.3, 4.3) verstärkt Doppelstockzüge <p>Forderungen widersprechen überwiegend VRR-Zielen. Nicht berücksichtigen.</p>

115	EVG – Geschäftsstelle Düsseldorf	Kapitel 3.6	<p>VI. Notwendige Ergänzungen im Nahverkehrsplan</p> <p>Im Entwurf des Nahverkehrsplans 2025 fehlen Aussagen und Hinweise zur Umsetzung des Tariftreue- und Vergabegesetzes in den Vergabeverfahren, auch im Hinblick auf die Anwendung bei eigenwirtschaftlichen Verkehren. Die Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen muss als wesentlicher Aspekt in die Nahverkehrsplanung einbezogen werden, um die Attraktivität des Sektors für die Beschäftigten zu steigern und so auch den Betrieb zu stabilisieren.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Fehlende Aussagen zur Umsetzung des Tariftreue- und Vergabegesetzes in den Vergabeverfahren</p> <p>Keine explizite Aufnahme in den Text des finalen VRR-NVP, da das TvgG zwingend anzuwenden ist.</p>
115	EVG – Geschäftsstelle Düsseldorf	Kapitel 8.3	<p>VI. Notwendige Ergänzungen im Nahverkehrsplan</p> <p>Außerdem fehlen im Entwurf Maßnahmen zur Behebung des Fachkräftemangels bei Werkstatt- und Fahrpersonal (8.3). Diese sollen erst in der endgültigen Fassung des Nahverkehrsplans ergänzt werden. Diese wichtigen Themen dürfen aber keine Leerstellen bleiben. Daher fordern wir umgehend einen fachlichen Austausch mit Experten aus dem Sektor – insbesondere Verkehrsunternehmen und Gewerkschaften. Weiterhin fehlt die Aussage, dass der Nahverkehrsplan weitergilt, wenn die Laufzeit endet, aber noch kein Anschlussplan gilt. Diese Regelungslücke kann in bestimmten Fällen zu Unsicherheiten bei der Anwendung sozialer und qualitativer Vergabekriterien führen und muss geschlossen werden.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Fehlende Maßnahmen zur Behebung des Fachkräftemangels bei Werkstatt- und Fahrpersonal.</p> <p>Der VRR-NVP ist ein Instrument für die zukünftige ÖPNV-Planung und kann indirekt damit zusammenhängende Themen nur skizzieren (und nur bedingt Lösungen präsentieren). Hinsichtlich Fachkräftemangel werden zumindest Lösungsansätze skizziert.</p>
116	ver.di – Landesbezirk NRW		<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>	
117a	DGB – Bezirk Nordrhein-Westfalen, Region Dortmund-Hellweg		<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>	
117b	DGB – Bezirk Nordrhein-Westfalen, Region		<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>	

	Düsseldorf-Bergisch Land			
117c	DGB – Bezirk Nordrhein-Westfalen, Region Emscher-Lippe		(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)	
117d	DGB – Bezirk Nordrhein-Westfalen, Region Mülheim-Essen-Oberhausen		(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)	
117e	DGB – Bezirk Nordrhein-Westfalen, Region Niederrhein		(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)	
117f	DGB – Bezirk Nordrhein-Westfalen, Region Ruhr-Mark		(Von diesem TöB ist im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 eingegangen.)	
118a	RVR – Referat Regionalplanung	allgemein	<p>Sehr geehrter Herr NN,</p> <p>per E-Mail vom 03.07.2024 bitten Sie um unsere Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 (VRR-NVP 2025).</p> <p>Die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans sind in § 8 ÖPNVG NRW geregelt. Nahverkehrspläne dienen der Sicherung und der Verbesserung des ÖPNV. Neben vorhandenen Verkehrsstrukturen und dem im besonderen Landesinteresse liegenden SPNV-Netz sind auch die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten.</p> <p>Für eine Überprüfung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind für den vorliegenden Entwurf des VRR-NVP 2025 die Festlegungen des Regionalplans Ruhr (RP Ruhr) und des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) maßgeblich.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Einleitungstext)</p>

118a	RVR – Referat Regionalplanung	Kapitel 1.2.1.4.4	<p>Ziele der Raumordnung</p> <p>Als zu beachtende Ziele des RP Ruhr, die verkehrliche Themen zum Inhalt haben, sind zu nennen Ziel 6.1-1 (Festgelegte Trassen des Verkehrs sichern), Ziel 6.3-1 (Schienenwege erhalten und ausbauen), Ziel 6.3-2 (Stillgelegte Schienenwege sichern), Ziel 6.3-3 (Vorrang für den RRX), sowie Ziel 6.3-4 (Ein leistungsfähiges ÖPNV-Netz für die Metropole Ruhr sichern und entwickeln).</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>In Kapitel 1.2.1.4.4 wird folgender Satz im NVP ergänzt: “Als zu beachtende Ziele des Regionalplans Ruhr, die verkehrliche Themen mit Bezug zu den Aufgaben des VRR zum Inhalt haben, sind Ziel 6.1-1 (Festgelegte Trassen des Verkehrs sichern), Ziel 6.3-1 (Schienenwege erhalten und ausbauen), Ziel 6.3-2 (Stillgelegte Schienenwege sichern), Ziel 6.3-3 (Vorrang für den RRX), sowie Ziel 6.3-4 (Ein leistungsfähiges ÖPNV-Netz für die Metropole Ruhr sichern und entwickeln) zu nennen. Neben den o.g. zu beachtenden Zielen werden auch Grundsätze des Regionalplans Ruhr berührt und sind im Rahmen der Nahverkehrsplanung des VRR entsprechend zu berücksichtigen. Zu nennen sind die Grundsätze 6.1-2 (Mobilität und Gütertausch gewährleisten), 6.1-3 (Verkehre raum- und umweltverträglich gestalten), 6.3-5 (Anbindung an das großräumige Schienennetz) und 6.3-6 (Vernetzung der Verkehrsmittel an den Stationen des öffentlichen Personennahverkehrs)“.</p>
118a	RVR – Referat Regionalplanung	Kapitel 1.2.1.4.2	<p>Bezüglich des LEP NRW sind die Ziele 8.1-11 und 8.1-12 zu nennen: Ziel 8.1-11 des LEP NRW bezieht sich auf den Öffentlichen Verkehr und die Aspekte einer bedarfsgerechten ÖPNV-Anbindung der Mittel- und Oberzentren, die leistungsfähige Entwicklung des Schienennetzes als Grundnetz für den ÖPNV, die Verwirklichung des RRX, sowie die Trassensicherung nicht mehr genutzter, regionalplanerisch bedeutsamer Schienenwege. Ziel 8.1-12 des LEP NRW hat die Erreichbarkeit der Zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem ÖPNV in angemessener Zeit zum Inhalt.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Beide Ziele 8.1-11 und 8.1-12 werden im NVP genannt und erläutert.</p>
118a	RVR – Referat Regionalplanung	Kapitel 1.2.1.4.4	<p>Neben den o.g. zu beachtenden Zielen werden auch Grundsätze des RP Ruhr berührt und sind im Rahmen der Nahverkehrsplanung entsprechend zu berücksichtigen. Zu nennen sind die Grundsätze 6.1-2 (Mobilität und Gütertausch gewährleisten), 6.1-3 (Verkehre</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>

			raum- und umweltverträglich gestalten), 6.3-5 (Anbindung an das großräumige Schienennetz) und 6.3-6 (Vernetzung der Verkehrsmittel an den Stationen des öffentlichen Personennahverkehrs).	Siehe oben: Ergänzungen im NVP (Kapitel 1.2.1.4.4)
118a	RVR – Referat Regionalplanung	Kapitel 1.2.1.4	<p>Bewertung</p> <p>Mit dem VRR NVP 2025 werden die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs im Verbundgebiet des VRR konkretisiert. Im Sinne einer strategischen Planung werden verschiedene Maßnahmen in einem Gesamtkonzept zusammengestellt und deren Bedeutung für eine Steigerung der Verkehrsleistung beschrieben.</p> <p>Aus dem übermittelten Entwurf des NVP 2025 geht hervor, dass eine angestrebte Steigerung der Verkehrsleistung insbesondere durch Taktumstellungen bzw. Taktverdichtungen, den Ausbau bzw. die Ergänzung vorhandener Infrastrukturen und durch die Reaktivierung stillgelegter Trassen für den Personenverkehr verfolgt werden soll.</p> <p>Der gewählte Ansatz ist mit den genannten Zielen der Raumordnung vereinbar. Insbesondere die in Kapitel 4.1.2 beschriebenen Reaktivierungen von Schienentrassen im Bereich der Metropole Ruhr sind in den zeichnerischen Festlegungen des RP Ruhr enthalten, sodass sich auch hier eine Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung ergibt.</p> <p>Bezüglich der Ausführungen zur Regionalplanung in Kapitel 1.2.1.4 ergeben sich folgende Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der vorliegenden Textfassung wird von raumbedeutsamen, recht allgemeingültigen Aussagen gesprochen. Hier ist es sinnvoll eine Unterscheidung zwischen den zu beachtenden Zielen und zu berücksichtigenden Grundsätzen der Raumordnung vorzunehmen. • Der RP Ruhr hat am 28.02.2024 Rechtskraft erlangt. Hier ist die Textfassung zu aktualisieren. • Der im genannten Kapitel enthaltene Hinweis auf den unterschiedlichen Flächenzuschnitt von RVR-Gebiet (Planungsraum des RP Ruhr) und VRR-Verbundgebiet ist zutreffend. Neben dem RP Ruhr liegt mit dem Regionalplan Düsseldorf ein weiterer Regionalplan vor, dessen entsprechende Zielaussagen im VRR-Verbundgebiet zu beachten sind. In diesem Zusammenhang wird empfohlen, die Bezirksregierung Düsseldorf zu beteiligen. <p>Die Grundsätze und deren Erläuterungen sind in Gänze dem jeweiligen Planwerk zu entnehmen. In der Planbegründung wird eine entsprechende inhaltliche Auseinandersetzung mit den genannten Grundsätzen vorausgesetzt.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>In Kapitel 1.2.1.4.4 wird folgender Satz im NVP ergänzt: Der RP Ruhr hat am 28.02.2024 Rechtskraft erlangt.</p> <p>Neben dem Regionalplan Ruhr liegt mit dem Regionalplan Düsseldorf ein weiterer Regionalplan vor, dessen entsprechende Zielaussagen im VRR-Verbundgebiet zu beachten sind. In Kapitel 1.2.1.4.4 wird der Regionalplan Düsseldorf im NVP ergänzt und seine Ziele beschrieben.</p>
118a	RVR – Referat Regionalplanung	allgemein	Fazit	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Abschlusstext)

			<p>Der vorliegende Entwurf des VRR-NVP 2025 stimmt mit den unter Punkt 1 beschriebenen Zielen der Raumordnung überein. Um die Berücksichtigung der zu Kapitel 1.2.1.4 vorgebrachten Anregungen wird gebeten.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Im Auftrag</p> <p>NN</p>	
118b	RVR – Referat Regionalentwicklung	allgemein	<p>Sehr geehrter Herr NN, sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>mit E-Mail vom 03.07.2024 haben Sie uns am o. g. Verfahren beteiligt und uns freundlicherweise am 09.10.2024 per E-mail eine Fristverlängerung eingeräumt. Der Regionalverband Ruhr (RVR) nimmt diese Möglichkeit gerne wahr und bezieht als Träger öffentlicher Belange Stellung zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 (Reihenfolge gemäß Gliederung NVP).</p> <p>Der RVR konzentriert sich dabei schwerpunktmäßig auf die angebotsseitigen und infrastrukturellen Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr sowie auf interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierungen der Nahverkehrsplanung im VRR.</p> <p>Allgemeine Anmerkungen des RVR</p> <p>Die Stellungnahme des RVR als Träger öffentlicher Belange bezieht sich auf Themen mit regionaler Relevanz im Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) des VRR (Reihenfolge gemäß Gliederung NVP):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilität in Deutschland, • Beschlossene Maßnahmen zur Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebotes, • Beschlossene Maßnahmen zur Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebotes: Zielnetz 2032 / 2040, • Potenzielle neue Stationen, • Infrastruktur: Entwicklung der Infrastruktur im SPNV – Schienennetz (Ausbau, Elektrifizierung) und • Interkommunale Lücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR. 	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)</p>

118b	RVR – Referat Regionalentwicklung	allgemein	<p>Der VRR-NVP-Entwurf zeigt umfangreiche Perspektiven und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit Zeithorizont 2032/2040 auf. Die im Rahmen des NVP vorgeschlagenen Streckenreaktivierungen im Bahnnetz tragen dazu bei, dass weitere Städte und Stadt-/Ortsteile an den SPNV angebunden werden und der Zugang zum SPNV in diesen Räumen erleichtert wird. Dies geschieht durch Einführung neuer SPNV-Linien (2032/2040), die erheblich zur Verbesserung des SPNV-Angebotes innerhalb des VRR und auch Verbundraumgrenzen überschreitend beitragen und auch neue Direktverbindungen innerhalb der Metropole Ruhr sowie zwischen der Metropole Ruhr und dem Bergischen Land sowie dem Rheinland herstellen.</p> <p>Weitere positive Auswirkungen auf das Angebot entstehen durch Umstellung des S-Bahn-taktes der Region Düsseldorf/Bergisches Land/Mittlerer Niederrhein auf ein 15-/30-Minutentaktschema analog zum S-Bahnnetz Ruhr, die zu neuen Verbindungsqualitäten mit verkürzten Reisezeiten führt.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobende Hinweise zu den Planungen des VRR im Bereich SPNV</p>
118b	RVR – Referat Regionalentwicklung	Kapitel 5	<p>Die Weiterentwicklung des X-Busnetzes als Ergänzung zum SPNV ist zu begrüßen. Leider zählt eine Vielzahl von Maßnahmen im Ballungskern der Metropole Ruhr zur Kategorie „Langfristige Entwicklung“. Eine Hochstufung in die Kategorie „Mittelfristige Umsetzung“ ist aufgrund ihrer regionalverkehrlichen Bedeutung wünschenswert.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>
118b	RVR – Referat Regionalentwicklung	Kapitel 1.3.2.3	<p>Modal-Split</p> <p>Zitat VRR-NVP, Seite 97: „Zusätzlich können für den finalen VRR-Nahverkehrsplan 2025 hier Ergebnisse aus der MiD 2017 o.ä. eingefügt werden (es gibt keine spezifischen Gutachten/Studien/Dokumente zu diesem Thema für das Verbundgebiet des VRR) – Die ersten Ergebnisse der MiD 2023 werden voraussichtlich im vierten Quartal 2024 vorliegen.</p> <p>Es wird angeregt zur Darstellung des aktuellen Modal-Split auch die Ergebnisse der MiD 2023 darzustellen, die neue Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten bietet.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis, aktuelle Daten zum Modal-Split zu verwenden.</p> <p>Sämtliche (Grundlagen-)Daten werden für dem finalen VRR-NVP aktualisiert.</p>
118b	RVR – Referat Regionalentwicklung	Kapitel 4.1.2	<p>Reaktivierungen</p> <p>Zitat aus VRR-NVP, Seite 213, 214:</p> <p>„Der VRR hat das Potenzial ehemaliger Personenverkehrs- bzw. Güterverkehrsstrecken für den SPNV erkannt und unterstützt seit Jahren aktiv die Reaktivierung von Schienenstrecken. Die bislang durch den VRR in Auftrag gegebenen und abgeschlossenen Machbarkeitsstudien zeigen fast durchgängig ein positives Ergebnis für den gewünschten verkehrlichen Effekt und die Wirtschaftlichkeit, ehemalige Strecken zu reaktivieren.“</p> <p>Seitens des RVR wird die Reaktivierung von SPNV-Strecken ebenfalls als wichtiger Faktor zur Stärkung des ÖPNV und zur Anbindung von Kommunen oder Orten ohne SPNV-</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Positiver Hinweis zu den Planungen des VRR hinsichtlich Streckenreaktivierungen für den SPNV</p>

		<p>Angebot gesehen, die auch schon im Modellprojekt „Städte an die Schiene“ des „Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr“ angeregt wird. Wir begrüßen deshalb die vom VRR vorgeschlagenen Maßnahmen.</p> <p>Hierzu zählen die Niederrheinbahn I und die Niederrheinbahn II, wobei erstere Kamp-Lintfort mit der Hochschule Rhein-Waal und letztere Neukirchen-Vluyn an das SPNV-Netz anschließt und beide Kommunen mit der Nachbarstadt Moers und dem Oberzentrum Duisburg verbindet. Ergänzend kommt hinzu, dass Duisburg-Wedau und Duisburg-Bissingheim wieder an das SPNV-Netz angeschlossen werden.</p> <p>Mit der Reaktivierung des Ratinger Weststrecke von Duisburg Hbf über Duisburg-Wedau, Ratingen-Lintorf und Ratingen West nach Düsseldorf Hbf erhält das westliche Ruhrgebiet eine weitere Direktverbindung in die Landeshauptstadt Düsseldorf und die Stadt Ratingen wieder eine schnelle Direktverbindung nach Duisburg.</p> <p>Die Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der Walsumbahn Oberhausen Hbf - Duisburg-Walsum - Voerde-Spellen mit Verlängerung nach Wesel und Ausbau der Bestandsstrecke aus dem Duisburger Norden und dem südlichen Stadtgebiet Dinslaken/Voerde bietet durch Verlängerung der S3 schnelle Direktverbindungen in den Ballungskern der Metropole Ruhr.</p> <p>Der Ausbau der Ruhrtalbahn Hattingen - Witten-Herbede / Witten - Wetter-Wengern Ost – Hagen für den S-Bahnbetrieb schließt eine Lücke im regionalen Schienenverkehrsnetz des südlichen Ruhrgebiets. Sie bindet die am linken Ruhrufer gelegenen Stadtteile von Hattingen, Witten und Wetter durch Verlängerung der S9 an die Oberzentren Essen und Hagen sowie das nördliche Ruhrgebiet an. Darüber hinaus werden die neuen südlich der Ruhr gelegenen Haltepunkte in Wetter durch eine veränderte Linienführung der Regionalbahn-Linie 40 zusätzlich auch an die Zentren von Witten und Bochum angebunden.</p> <p>Die neuen Verbindungen tragen zu einer erheblichen Attraktivierung des ÖPNV im südlichen und mittleren Ruhrgebiet bei.</p> <p>Die Wiedereinführung des SPNV auf der Achse Oberhausen – Duisburg-Meiderich Süd – Moers – Krefeld verdichtet das Angebot der Regionalbahn-Linie 36 zwischen Oberhausen und Duisburg-Meiderich Süd, ist für die Anbindung von Moers an die die Nachbarstadt Krefeld, zu der starke Verkehrsverflechtungen bestehen, und den Duisburger Norden sowie Oberhausen von erheblicher Bedeutung, da hier keine schnellen, direkten ÖPNV-Verbindungen bestehen.</p> <p>Auch die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der westlichen Emschertalbahn von Wanne-Eickel Hbf kommend ab Gelsenkirchen Zoo über Essen-Karnap – Oberhausen-Osterfeld Süd nach Oberhausen-Sterkrade an der KBS 420 an der KBS 420 trägt zu Netzschlüssen in der Metropole Ruhr bei. Die tangentielle Ost-West-Verbindung ermöglicht an</p>	
--	--	--	--

			den Endpunkten Verknüpfungen zum Kreis Wesel einerseits sowie ins östliche Ruhrgebiet.	
118b	RVR – Referat Regionalentwicklung	Kapitel 4.1.5	<p>VRR-Zielnetz</p> <p>Der VRR hat in Zusammenarbeit mit den benachbarten Zweckverbänden Nahverkehr Westfalen-Lippe und go.Rheinland, dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW und dem Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan die SPNV-Zielnetze 2032/2040 entwickelt, um den SPNV attraktiver zu gestalten.</p> <p>Die Reaktivierung von SPNV-Strecken wird vom RVR als wichtiger Faktor zur Stärkung des ÖPNV und zur Anbindung von Kommunen oder Orten ohne SPNV-Angebot gesehen, die sowohl im Modellprojekt Städte an die Schiene als auch im Modellprojekt Schiene 2040 des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr angeregt werden.</p> <p>Ergänzend sollten weitere Reaktivierungen bzw. der Neubau von Eisenbahnstrecken in das Zielnetz 2040 des VRR-Nahverkehrsplans Eingang finden, die nachfolgend aufgeführt werden. Diese wurden von der Verbandsversammlung des RVR zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet.</p> <p>Die Wiedereinführung des SPNV auf der in Hagen-Haspe von der KBS 455 abzweigenden Ennepetalbahn Hagen-Haspe – Gevelsberg Nirgena - Ennepetal-Altenuerde verbindet die zentralen, dicht besiedelten Siedlungsschwerpunkte entlang der Talachse mit dem Hagener Hauptbahnhof. Sie ist für einen stadtbahnähnlichen RegionalBahn-Verkehr prädestiniert und gehörte Ende der sechziger Jahre zu den ersten Strecken mit Taktverkehr in NRW. Die Verbindung könnte erheblich zur Entlastung der parallelen Bundesstraße 7 beitragen.</p> <p>Die Strecke Witten – Schwelm stellte die kürzeste Verbindung zwischen Witten, Wetter-Albringhausen und der Kreisstadt Schwelm dar. Sie wurde 1983 stillgelegt. Zwischen Witten Höhe und Schwelm West wurde die Eisenbahninfrastruktur zurückgebaut. Eine neue Schieneninfrastruktur auf dieser Relation für den SPNV erzielt erhebliche Zeitgewinne in der Relation Dortmund / Bochum – Witten – Schwelm – Wuppertal, auf der das heutige SPNV-Angebot aufgrund der umwegigen Linienführung über Hagen – Ennepetal verbunden mit den teilweise nötigen Umstiegen im Vergleich zum PKW über die A43 nicht wettbewerbsfähig ist. Eine neue Direktverbindung trägt dazu bei, die Verkehrsnachfrage zwischen zentralen Bereichen des Ruhrgebietes und dem Bergischen Land zugunsten des SPNV zu verändern.</p> <p>Die Strecke Hattingen – Sprockhövel – Sprockhövel-Schee – Wuppertal-Wichlinghausen (-Wuppertal-Oberbarmen) verband die Mittelzentren Hattingen und Sprockhövel mit dem Oberzentrum Wuppertal. Es gab sogar Überlegungen, diese Strecke in das S-Bahnnetz</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis zu weiteren Reaktivierungen bzw. zum Neubau von Eisenbahnstrecken in das SPNV-Zielnetz 2040</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wiedereinführung des SPNV auf der in Hagen-Haspe von der KBS 455 abzweigenden Ennepetalbahn Hagen-Haspe – Gevelsberg Nirgena – Ennepetal-Altenuerde <p>Aufgrund der parallel verlaufenden S-Bahn- und RE-Strecke ist eine Reaktivierung der Strecke nicht geplant.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strecke Witten – Schwelm <p>Mögliche Reaktivierung hat gegebenenfalls perspektivischen Charakter – keine Berücksichtigung im aktuellen Zielnetz und NVP</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strecke Hattingen – Sprockhövel – Sprockhövel-Schee – Wuppertal-Wichlinghausen (- Wuppertal-Oberbarmen) <p>Mögliche Reaktivierung hat gegebenenfalls perspektivischen Charakter – keine Berücksichtigung im aktuellen Zielnetz und NVP</p> <ul style="list-style-type: none"> - Streckenabschnitte teilweise überbaut

			Rhein-Ruhr zu integrieren, die jedoch aufgrund der dazu nicht geeigneten Tunnelquerschnitte und der damit verbundenen erheblichen Investitionskosten für Elektrifizierung und zweigleisigen Ausbau nicht realisiert wurden. Der Gesamtverkehr wurde 1984 eingestellt, allerdings fanden bis 1988 noch gelegentliche Sonderfahrten zwischen Schee und Wuppertal-Wichlinghausen / Wuppertal-Oberbarmen statt. Der Neubau einer Eisenbahninfrastruktur auf dieser Achse stärkt die den gesamten ÖPNV und trägt aufgrund des verstärkten Verkehrsaufkommens zu einer Reduzierung des MIV bei.	
118b	RVR – Referat Regionalentwicklung	Kapitel 4.2.1.4	<p>Kapazitätsoffensive</p> <p>Die im Rahmen der Kapazitätserweiterung durch den VRR vorgesehenen Stationsmaßnahmen tragen zur Attraktivierung des SPNV bei und sind zu begrüßen.</p> <p>Die neue Station Witten Pferdebachstraße (S5) am evangelischen Krankenhaus trägt zur regionalen Anbindung der Universität Witten-Herdecke (per Rad bzw. Umstieg in Buslinie 371) bei und erschließt somit zusätzliche Nachfragepotenziale.</p> <p>Die Verlegung der Station Dortmund-Barop (S5) in nördliche Richtung zur Stockumer Straße ermöglicht eine direkte Verknüpfung mit der Stadtbahnlinie U42 und den Buslinien 440, 446, 448 und trägt zur besseren Verknüpfung innerhalb des ÖPNV-Netzes und zur Anbindung der Dortmunder Universität bei.</p> <p>Die neue Station Dortmund Kronprinzenstraße (S4) im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Dortmund Süd zwischen Dortmund Stadthaus und Dortmund-Körne West bindet das in Entstehung befindliche Stadtquartier Kronprinzenviertel sowie das Kaiserviertel, den Siedlungsbereich Düsseldorfer Straße und den Gewerbebereich Defdahl an den SPNV an und trägt zur Entlastung des MIV in diesem dicht besiedelten Bereich Innenstadt Ost bei.</p> <p>Die aufgeführten Stationen wurden auch von der Versammlung des RVR zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Positiver Hinweis zu den Planungen des VRR hinsichtlich Planung / Umsetzung neuer SPNV-Stationen</p>
118b	RVR – Referat Regionalentwicklung	Kapitel 4.2.1.5	<p>Potenzielle neue Stationen</p> <p>Die Überlegungen zu potenziellen neuen SPNV-Stationen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mülheim-Kirchberg (Kurbuchstrecke 450.1, 450.3), Duisburg-Duisern (KBS 450.1) • Essen Ernestine (KBS 450.2) • Herne-Röhlinghausen (KBS 416/425/450.2) • Dortmund Borsigstraße (KBS 411/412) • Dortmund-Mengede Süd (KBS 450.2) 	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis zum Bau neuer SPNV-Stationen bzw. zur Verlegung von SPNV-Stationen, wie</p> <ul style="list-style-type: none"> • neue SPNV-Station „Herne-Unser Fritz“ an der KBS 426 • neue SPNV-Station „Herne Rottstraße“ an der KBS 425

		<ul style="list-style-type: none"> • Dortmund Universität West (KBS 450.1) • Hagen-Bathey (KBS 435/440/455) • Hagen-Haldern, Hagen-Kabel (KBS 440) • Witten Crengeldanz, Bochum Stockumer Straße (KBS 427) • Ennepetal-Oelkinghausen • Hagen Eilper Straße, Hagen Hasselstraße (KBS 434) <p>sind als Beitrag der Verbesserung des Zugangs zum SPNV und zur Verknüpfung mit dem ÖSPV zu begrüßen.</p> <p>seitens des RVR wird zusätzlich die Neueinrichtung bzw. Verlegung weiterer SPNV-Stationen angeregt, die durch die Verbandsversammlung des RVR in ihrer Sitzung vom 27.9.2024 zur Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW beschlossen wurden.</p> <p>Eine neue Station Herne-Unser Fritz an der KBS 426 im gleichnamigen Herner Stadtteil bindet neben dem Siedlungsschwerpunkt auch das Projekt Herner Wasserlagen an das SPNV-Netz an.</p> <p>Die Einrichtung einer neuen Station Herne Rottstraße neu an der KBS 425 bindet die nördlichen Herner Siedlung- und Gewerbeschwerpunkte ebenfalls das Projekt Herner Wasserlagen an das SPNV-Netz an.</p> <p>Aufgrund der peripheren Lage des Bahnhofs Herdecke ermöglicht ein zusätzlicher neuer Haltepunkt im Bereich Herdecke Wetterstraße/Harkortstraße an der KBS 434 eine bessere Anbindung der Herdecker Innenstadt und den Freizeitschwerpunkt Ruhr.</p> <p>Die Neuerrichtung eines Turmbahnhofs Dortmund West im Kreuzungsbereich der oberen DB-Strecke 2126 (KBS 450.4) mit den unteren DB-Strecken 2801 (KBS 450.5) und 2103 (KBS 431, 433, 434) als Ersatz für den bestehenden Haltepunkt der S4 an der DB-Strecke 2126 generiert zusätzliche Nachfrage durch Verknüpfung der Linie S4 mit den Linien S5, RB52, RB53, RB59.</p> <p>Der Neubau eines Turmbahnhofs Essen-Dellwig im Kreuzungsbereich der DB-Strecke 2650 (unten) mit der DB-Strecke 2280/2248 (neu zweigleisig oben) als Ersatz für die bisherigen Stationen Essen-Dellwig und Essen-Dellwig Ost generiert zusätzliche Nachfrage durch Verknüpfung der Linie S9 mit den Linien RB32 und RB35. Darüber hinaus ermöglicht diese Maßnahme einen barrierefreien Zugang zur Station.</p> <p>Eine Verlegung der Station Dortmund-Kruckel (S5) in Richtung Menglinghauser Straße würde zu einer verbesserten Erreichbarkeit der Station aus Dortmund-Kruckel und Witten-Rüdinghausen beitragen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • neue SPNV-Station im Bereich Herdecke Wetterstraße/Harkortstraße an der KBS 434 • Neuerrichtung eines Turmbahnhofs Dortmund West im Kreuzungsbereich der oberen DB-Strecke 2126 (KBS 450.4) mit den unteren DB-Strecken 2801 (KBS 450.5) und 2103 (KBS 431, 433, 434) als Ersatz für den bestehenden Haltepunkt der S4 an der DB-Strecke 2126 • Neubau eines Turmbahnhofs Essen-Dellwig im Kreuzungsbereich der DB-Strecke 2650 (unten) mit der DB-Strecke 2280/2248 (neu zweigleisig oben) als Ersatz für die bisherigen Stationen Essen-Dellwig und Essen-Dellwig Ost • Verlegung der SPNV-Station Dortmund-Kruckel (S5) in Richtung Menglinghauser Straße <p>Bedingt dieser Hinweis textliche Änderungen für den finalen VRR-NVP?</p> <p>Der VRR wird im Rahmen der Zielnetzplanung die Möglichkeit zum Bau weiterer Halte auf den einzelnen Korridoren betrieblich prüfen lassen. In Abhängigkeit der Ergebnisse kann dann über neue Haltepunkte entschieden werden.</p>
--	--	--	---

118b	RVR – Referat Regionalentwicklung	Kapitel 4.2.2	<p>Infrastruktur II: Entwicklung der Infrastruktur im SPNV - Schienennetz</p> <p>Seitens des RVR werden weitere Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur angeregt, die auch durch die Verbandsversammlung des RVR in ihrer Sitzung vom 27.9.2024 zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet wurden:</p> <p>Ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau der KBS 434 zwischen Dortmund Signal-Iduna-Park und Hagen sowie zwischen Hagen-Oberhagen und - Lüdenscheid-Brücke zwecks Kapazitätserhöhung ermöglicht einen 30-Minuten-Takt aus RegionalBahn 52 Dortmund – Lüdenscheid und RegionalBahn 55 Dortmund – Gummersbach und ermöglicht Taktverdichtungen zwischen Hagen und Lüdenscheid.</p> <p>Die Elektrifizierung der KBS 431 Dortmund-Hörde – Dortmund-Aplerbeck Süd – Schwerte – Iserlohn zwischen Dortmund-Hörde und Abzweig Heide sowie Schwerte und Iserlohn stellt einen Lückenschluss im Netz der elektrifizierten Bahnstrecken des östlichen Ruhrgebietes und Märkischen Sauerlandes dar. Sie ermöglicht den Einsatz von Elektrotriebwagen mit höherem Beschleunigungspotenzial und vermeidet Dieselbetrieb unter Oberleitungsstrecken zwischen Dortmund Hbf und Dortmund-Hörde sowie im Raum Schwerte.</p> <p>Die RB31 Duisburg -Moers – Xanten verkehrt auf 71 % des Linienweges unter Fahrdracht. Im Rahmen der Neuvergabe des Niederrheinnetzes wird die RB31 mit BEMU (Batterie Electric Multiple Units) betrieben. Langfristig sollte die Elektrifizierung des Abschnittes Rheinberg-Millingen – Xanten angestrebt werden, um auf dieser Strecke durchgehend Elektrotriebwagen einsetzen zu können.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis zur Umsetzung der folgenden Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau der KBS 434 zwischen Dortmund Signal-Iduna-Park und Hagen sowie zwischen Hagen-Oberhagen und - Lüdenscheid-Brücke • Elektrifizierung der KBS 431 Dortmund-Hörde – Dortmund-Aplerbeck Süd – Schwerte – Iserlohn zwischen Dortmund-Hörde und Abzweig Heide sowie Schwerte und Iserlohn • Elektrifizierung des Abschnittes Rheinberg-Millingen – Xanten <p>Die Elektrifizierung wird langfristig angestrebt.</p> <p>Sollen die genannten Maßnahmen in den finalen VRR-NVP aufgenommen werden?</p>
118b	RVR – Referat Regionalentwicklung	Kapitel 6.1.3	<p>Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR</p> <p>Zitat aus VRR-NVP, Seite 312: „Grundsätzlich wünschen sich Fahrgäste eine möglichst durchgehende, umsteigefreie Fahrt zum Ziel, zumindest aber ein Taktsystem, das den reibungslosen Wechsel von einer Stadt bzw. einem Kreis in die benachbarte Stadt bzw. den benachbarten Kreis, von einem Verkehrsmittel auf das nächste oder die Weiterfahrt in ein benachbartes Bedienungssystem erlaubt – kurzum sie wünschen sich ein optimal koordiniertes und integriertes Verkehrsangebot im ÖPNV bzw. eine optimal koordinierte (intermodale) Wegeketten.“</p> <p>Zitat aus VRR-NVP, Seite 312: „Für die Hinwirkung auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV ist bei den regionalen ÖPNV-Verkehren innerhalb des VRR-Verbundgebiets die zentrale Fragestellung, ob zwischen einzelnen Gebietskörperschaften (Stadt/Stadt,</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Die langfristig ausgerichteten und – sofern für deren Umsetzung Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur nötig werden sollten – mit Fördermitteln nach § 12 ÖPNVG NRW versehenen Aktivitäten des VRR im Bereich der interkommunalen Angebotslücken verstehen sich als sinnvolle Ergänzung zu den kurzfristig ausgerichteten Aktivitäten im Rahmen des Mobilitätsimpuls.RUHR 2023. Zur Klarstellung wird folgender Satz in den finalen VRR-NVP</p>

		<p>Stadt/Kreis, Kreis/Stadt) eine Fahrgastnachfrage bzw. ein Verkehrsbedarf festgestellt wird, die bzw. der zurzeit nicht durch ein ausreichendes Nahverkehrsangebot – hinsichtlich Richtung (Korridor) oder hinsichtlich Leistungsangebot (Vertaktung, Betriebszeiten und/oder Sitzplatzkapazität) – befriedigt wird. Werden solche Defizite erkannt, wird im Folgenden insbesondere von „interkommunalen Angebotslücken“, aber auch von „interkommunalen Lücken im regionalen Nahverkehrsangebot“ oder von „Brüchen im regionalen Nahverkehrsangebot an Zuständigkeitsgrenzen“ etc. gesprochen. Diese Problematik besteht punktuell allerdings nicht nur im regionalen ÖSPV, sondern auch im SPNV.“</p> <p>Es wird angeregt das Kapitel 6.1.3 um das Themenfeld Mobilitätsimpuls.RUHR 2023, das unter Moderation von RVR und VRR erarbeitet worden ist, zu ergänzen.</p> <p>Unter dem Projekttitel Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 haben drei Kreise und elf kreisfreie Städte unter Moderation des Regionalverbandes Ruhr und des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr ein Aktionsprogramm zur Verbesserung des interkommunalen ÖPNV in der Metropole Ruhr und angrenzender Aufgabenträger entwickelt.</p> <p>Ziel des Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 ist, auch abseits der Schiene ein attraktives ÖPNV-Angebot über Stadtgrenzen hinweg zu schaffen. Dabei geht der Blick auch über die Grenzen der Metropole Ruhr in angrenzende Räume wie Rheinland, Münsterland und Ruhr-Lippe.</p> <p>Zusammen mit den lokalen und regionalen Aufgabenträgern des ÖPNV (Kreisfreie Städte, Kreise und Zweckverbände des SPNV) wurden im Rahmen des Arbeitskreises Nahverkehrsplanung.RUHR Lösungsansätze erarbeitet, die möglichst kurzfristig umgesetzt werden können.</p> <p>Der Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 wurde als Regionales Aktionsprogramm zur Verbesserung des interkommunalen ÖPNV in der Metropole Ruhr gemeinsam und gleichzeitig in die Beratungen der politischen Gremien der 14 beteiligten Aufgabenträger eingebracht und zwischen Oktober 2023 und März 2024 von diesen beschlossen.</p> <p>Im Rahmen des Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 wurden 28 Projekte zur Optimierung des interkommunalen ÖPNV identifiziert. Von diesen Lückenschlüssen befinden sich 25 Projekte im VRR-Raum.</p> <p>Zu den Maßnahmen gehören sowohl Taktverdichtungen bei Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien als auch Ausweitungen der Betriebszeiten einzelner Buslinien sowie neue umsteigefreie Verbindungen durch Liniendurchbindungen sowie die Einrichtung neuer regionaler Buslinien.</p> <p>Die 25 Projekte des Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 im VRR-Raum sollten im Rahmen der tabellarischen Darstellung des Kapitels 6.1.3 als Maßnahmenvorschläge zur Schließung</p>	<p>aufgenommen: „Der VRR verfolgt bei der Behandlung des Themas der interkommunalen Angebotslücken im ÖPNV und der Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR einen eher langfristigen Planungsansatz. Die Erfordernisse zur Umsetzung der Verkehrswende im VRR, also die Klimaneutralität im Verkehrssektor bis zum Jahr 2045 (siehe Kapitel 2) bedingen einen umfassenden Leistungsaufwuchs im ÖPNV – sowohl im SPNV als auch im ÖSPV –, der nur mit umfassenden und langfristigen Zielen zu erreichen sind. Für diesen Leistungsaufwuchs sind langfristig auch immense investive Maßnahmen in der ÖPNV-Infrastruktur notwendig, zu deren Finanzierung der VRR einen Beitrag leisten kann (Fördermanagement des VRR). Somit stellt der vom VRR verfolgte Ansatz bei der Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR eine sinnvolle Ergänzung des vom RVR verfolgten eher kurzfristigen Ansatzes im Rahmen des MobilitätsimpulsRUHR 2023 dar. Im Ruhrgebiet haben drei Kreise und elf kreisfreien Städte unter der Moderation von VRR und RVR das Regionale Aktionsprogramm zur Verbesserung des interkommunalen ÖPNV in der Metropole Ruhr unter dem Projekttitel „Mobilitätsimpuls.RUHR 2023“ aufgestellt. Es beinhaltet u.a. die zeitnahe Umsetzung von Maßnahmen, die dazu dienen, interkommunale Angebotslücken im Ruhrgebiet zu schließen und durch z.B. Taktverdichtungen oder längere Betriebszeiten das Nahverkehrsangebot zwischen den Kommunen und über das Ruhrgebiet hinaus zu verbessern. Die Realisierung der dargestellten Maßnahmen ist nur dann</p>
--	--	---	--

			interkommunaler Angebotslücken in den Nahverkehrsplan des VRR aufgenommen werden.	möglich, wenn eine finanzielle Unterstützung durch das Land NRW erfolgt.“
118b	RVR – Referat Regionalentwicklung	Kapitel 6.1.3	<p>Zitat aus VRR-NVP, Seite 318: „Neben der ausführlich beschriebenen inhaltlichen Harmonisierung der Nahverkehrsplanung kann die zeitliche Synchronisierung der Nahverkehrspläne im Verbundgebiet des VRR – sowohl der Nahverkehrspläne der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger untereinander als auch der Nahverkehrspläne der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger mit dem VRR-Nahverkehrsplan – in Einzelfällen bedeutsam sein, um das langfristige Ziel eines verbundweit koordinierten und integrierten Verkehrsangebots im ÖPNV im VRR zu erreichen.“</p> <p>Zitat aus VRR-NVP, Seite 319: „Aus fachlicher Sicht erscheint eine (verbundweite) Synchronisierung der Nahverkehrspläne der ÖPNV-Aufgabenträger weniger sinnvoll“</p> <p>Es wird angeregt, das Kapitel 6.1.3 um den Mobilitätsimpuls.RUHR.2027 zu ergänzen.</p> <p>Die Oberbürgermeister:innen und Landräte des Ruhrgebiets haben zusammen mit den Nahverkehrsunternehmen und dem Regionalverband Ruhr einen 11-Punkte-Plan zur Stärkung des ÖPNV in der Metropole Ruhr erarbeitet und im Mai 2020 gemeinsam unterzeichnet.</p> <p>Dieser sieht unter Punkt 2 „Neue Nahverkehrspläne zum gleichen Zeitpunkt“ die Synchronisation der Nahverkehrspläne unter Moderation von RVR und VRR vor.</p> <p>Dieses Ziel hat sich die Verbandsversammlung des RVR in ihrer Sitzung vom 25. Juni 2021 zu eigen gemacht und der Verwaltung den Auftrag gegeben, die Synchronisation der Nahverkehrspläne im Verbandsgebiet in Zusammenarbeit mit der VRR AöR zu koordinieren und voranzutreiben.</p> <p>Diese Synchronisation erfolgt in Stufen: Sie startete mit dem durch die Aufgabenträger im Herbst/Winter 2023/2024 beschlossenen Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 und wird aktuell mit dem Mobilitätsimpuls.RUHR 2027 zur inhaltlichen Harmonisierung der kommunalen Nahverkehrsplanung fortgesetzt. Für die Teilnahme an dem Projekt liegen Rats- bzw. Kreistagsbeschlüsse aus den VRR-Mitgliedskörperschaften Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Herne, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen, Ennepe-Ruhr-Kreis und Kreis Recklinghausen vor. Außerhalb des VRR-Gebietes nehmen gemäß Gremienbeschlüssen die Aufgabenträger Stadt Hamm und Kreis Unna teil.</p> <p>Der Mobilitätsimpuls.RUHR 2027 (Harmonisierung der Nahverkehrsplanung in der Metropole Ruhr) zeigt beispielhaft Perspektiven zur Entwicklung des ÖSPV in polyzentrischen Räumen auf.</p> <p>Grundlage für eine erfolgreiche Harmonisierung der Nahverkehrsplanung ist die enge Abstimmung mit allen kommunalen und regionalen Aufgabenträgern des ÖPNV (Arbeitskreis</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Der VRR-Nahverkehrsplan 2025 enthält die Planungen des VRR im Rahmen seiner gesetzlichen und übertragenen Aufgaben, wozu u. a. die Harmonisierung der Nahverkehrsplanung, konkret die Koordination Stadt- und/oder Kreisgrenzen überfahrender ÖSPV-Linien im Sinne der Hinwirkung auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV zählt. Der Ansatz der Synchronisierung der Nahverkehrspläne wird nach einem Vorgespräch mit ÖPNV-Aufgabenträgern und konzessionierten Verkehrsunternehmen im Rahmen der Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans aus den im Exkurs in Kapitel 6.1.3 beschriebenen Gründen nicht weiterverfolgt.</p>

			<p>Nahverkehrsplanung.RUHR) zur Erarbeitung einer regional koordinierten Nahverkehrs- sowie Raumanalyse, auf deren Basis raumdifferenzierte Qualitätskriterien und Standards für den ÖPNV in der Region fachlich abgestimmt werden.</p> <p>Die Arbeiten der Aufgabenträger VRR und NWL im Hinblick auf Empfehlungen zu Qualitätsmanagementprozessen und die Inhalte der in Bearbeitung befindlichen Nahverkehrspläne der regionalen Aufgabenträger finden dabei Berücksichtigung.</p> <p>Den Abschluss dieses Arbeitsschrittes bildet eine synchrone Beratung und Befassung zu regionalen, raumdifferenzierten Qualitätsstandards bei den Aufgabenträgern.</p> <p>Auf diesen Erkenntnissen und Beschlüssen aufbauend werden die Überarbeitungsinhalte für die inhaltliche Harmonisierung der kommunalen Nahverkehrspläne im Rahmen des Mobilitätsimpuls.RUHR 2027 entwickelt.</p> <p>Dieser Arbeitsschritt endet mit dem synchronen Beschluss der harmonisierten Nahverkehrspläne bei den jeweiligen Aufgabenträgern, welche dann ab dem 1. Januar 2028 in die Umsetzung gehen.</p> <p>Der Mobilitätsimpuls.RUHR mit dem Aktionsprogramm zur Optimierung des interkommunalen ÖPNV und der Harmonisierung der Nahverkehrsplanungen in der Metropole Ruhr zeigt weitere Lösungsansätze zu einer kooperativen und synchronen ÖPNV-Entwicklung im Ruhrgebiet auf, die dazu beitragen, Grenzen im ÖPNV innerhalb der Metropole Ruhr und zu anderen angrenzenden Teilräumen des VRR zu überwinden oder zu mindern. Diese sind auch auf die übrigen Teilregionen des VRR-Raumes übertragbar und ergänzen vorhandene Entwicklungskonzepte des ÖPNV.</p>	
118b	RVR – Referat Regionalentwicklung		<p>Hinweise des RVR zur kartographischen Darstellung</p> <p>Bei der kartographischen Darstellung des X-Busnetzes (Thematische Karte 9.2) sollte der Begriff ‚klassisches Ruhrgebiet‘ durch ‚Ruhrgebiet‘ ersetzt werden und der Kartenausschnitt auf den gesamten Kreis Wesel ausgedehnt werden.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Die Karten werden für den finalen VRR-NVP hinsichtlich ihres Zuschnitts und ihrer Beschriftung überprüft und ggf. angepasst.</p>
118b	RVR – Referat Regionalentwicklung	allgemein	<p>Der RVR in seiner Funktion als Regionalplanungsbehörde hat eine eigene Stellungnahme verfasst. Diese ist Ihnen per E-mail am 24.09.2024 zugegangen.</p> <p>Um eine weitere Beteiligung am Verfahren wird gebeten.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Im Auftrag</p> <p>NN</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Abschlusstext)</p>

119	Städtetag Nordrhein-Westfalen		<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>	
120	Landkreistag Nordrhein-Westfalen		<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>	
121	Naturschutzverbände NRW (1): Naturschutzbund Deutschland (NABU) – Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.		<i>(Dieser TöB hat im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine eigene Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 abgegeben. Dieser TöB hat gemeinsam mit einem anderen TöB (TöB 122) eine gemeinsame Stellungnahme der in NRW anerkannten Naturschutzverbände zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplan 2025 abgegeben – siehe TöB 121 und 122.)</i>	
122	Naturschutzverbände NRW (2): Naturschutzbund Deutschland (NABU) – Landesbüro der Naturschutzverbände		<i>(Dieser TöB hat im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans 2025 keine eigene Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 abgegeben. Dieser TöB hat gemeinsam mit einem anderen TöB (TöB 121) eine gemeinsame Stellungnahme der in NRW anerkannten Naturschutzverbände zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplan 2025 abgegeben – siehe TöB 121 und 122.)</i>	

121 und 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	allgemein	<p>Stellungnahme der in NRW anerkannten Naturschutzverbände zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplan 2025</p> <p>Bewertung</p> <p>Generell</p> <p>Wir bewerten den Nahverkehrsplan des VRR insgesamt positiv. Ein starker öffentlicher Nahverkehr ist eine entscheidende Reaktion auf den Klimawandel, fundamental wichtig für gesellschaftliche Teilhabe und nicht zu vernachlässigender Attraktivitätsfaktor für einen starken Wirtschaftsstandort.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf (allgemeiner Einleitungstext)</p>
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 1.4.2	<p>Die in Abschnitt 1.4.2 dargestellten Szenarien und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit sind angesichts der Rahmenbedingungen wie knapper Finanzen, Sanierungsstau, Fachkräftemangel und politischer Richtungsentscheidungen schwer einzuschätzen. Wir sind aber davon überzeugt, dass die im Plan gezeigten Maßnahmen insgesamt die richtigen sind und von Kommunen, Verbänden und dem Land energisch verfolgt werden sollten.</p> <p>Zu einigen Maßnahmen haben wir Anmerkungen oder Ergänzungen, die wir weiter unten konkretisieren.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kenntnisnahme</p>
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 1.2.4.3 Kapitel 2.3.1	<p>Bei der Betrachtung des Ist-Zustands ist die vom MIV dominierte Verkehrsmittelwahl wie in Abschnitt 1.2.4.3 dargestellt nicht überraschend: Das Gebiet des VRR umfasst einen polyzentrischen Raum, in dem die Verflechtung des ÖPNV ein hohes Maß an Koordination und auch finanziellen Mitteln erfordert, da die Verkehrsbeziehungen komplex sind (wie auch in Abschnitt 2.3.1 formuliert). Das erforderliche Mindestmaß an Verbindungen wird nur an wenigen Orten überhaupt erreicht. Auch hier sind in diesem Plan viele richtige Maßnahmen beschrieben, eine flächendeckende Umsetzung wird aber nur schwer zu erreichen sein.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kenntnisnahme</p>
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 1.3.3	<p>Bei der Betrachtung der ÖPNV-Erschließung (1.3.3) muss daher eine Mindestqualität des Angebots angestrebt werden, die die räumlichen und zeitlichen Anforderungen der (potenziellen) ÖPNV-Nutzer berücksichtigt – d. h., es müssen ggf. mehrere relevante Zentren erreichbar sein und attraktive Takte dürfen sich nicht auf wenige Kernzeiten begrenzen.</p> <p>Grundlegend stehen dem Ziel eines attraktiven Nahverkehrs nicht nur externe Zwänge entgegen, wie die Finanzen oder politische Priorisierungen. Ein erheblicher Teil der Reibungsverluste entsteht zwischen öffentlichen Stellen. Dazu zählt in der Linie die (eigentlich) öffentliche Bahn-Infrastruktur, die nur eingeschränkt rechenschaftspflichtig ist und marode Schienen und Bahnhöfe bereitstellt, während scheinbar kein direkter Einfluss möglich ist. Dazu zählen aber auch die verschiedenen Aufgabenträger und kommunalen Verkehrsunternehmen, die mit Kompetenzgerangel und Kleinstaaterei übergreifende</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Kenntnisnahme</p> <p>Hinweis zu den aktuellen Herausforderungen (marode Infrastruktur, aber auch zum Kirchturmdenken im Verbundgebiet „Kleinstaaterei“), die zusammen mit der fehlenden Zuständigkeit des VRR kritisch für die Umsetzung der Verkehrswende gesehen wird.</p>

			Lösungen erschweren und die Fahrgäste mit fragmentierten Angeboten bei Linien, Apps und Ticket-Vertrieb zurücklassen. Ein positiver Ansatz ist das Bemühen des VRR um die Harmonisierung der Angebote, das aber mangels formaler Kompetenzen nur kurz beschrieben ist. Trotz dieser Herausforderungen unterstützen wir die richtigen Entwicklungen in diesem Plan und hoffen, dass der VRR bei der Umsetzung die entsprechende Rückendeckung erhält.	
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 1.3.4.2	In Kap. 1.3.4.2 sind Perspektiven zum autonomen Fahren des ÖPNV (also Digitalisierung und Fahrten ohne Fahrer) aufzeigen. Dieses gilt insbesondere für die schienengebundenen Systeme, die sich hierfür besonders anbieten. Angesichts der desolaten Personalsituation wäre dies eine große Chance, den ÖPNV zuverlässig und kosteneffizient zu gestalten. Es sollten hier in Abstimmung mit den Verkehrsträgern Pilotprojekte angestoßen werden.	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Anm.: Neben vielen weiteren Vorteilen (soziale / gesellschaftliche Teilhabe etc.) kann das Autonome Fahren im SPNV auch einen Beitrag zur Entschärfung des Fachkräftemangels leisten.
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	allgemein	<p>Angebot und Takt</p> <p>Die Bemühungen des VRR zu erfolgten und anstehenden Reaktivierungen von Schienestrecken begrüßen wir sehr. Bei zukünftigen Projekten, wie der Ratinger Westbahn und der Walsumbahn in Duisburg und Oberhausen weisen wir darauf hin, dass es hier nicht nur um verkehrliche Aspekte und den Klimawandel geht, sondern auch um gesellschaftliche Teilhabe, die erheblich verbessert werden kann.</p> <p>Wir unterstützen die Vereinheitlichung des Taktschemas für ÖPNV-Leistungen auf einen 15-/30-Minuten-Grundtakt. Die Umstellung im Ruhrgebiet war bereits ein Erfolg in Bezug auf Merkmbarkeit für die Fahrgäste und bessere Auslastung der Trassen.</p> <p>Die Planung für den S-Bahn-Knoten Düsseldorf wird ebenfalls große Vorteile für die Fahrgäste bringen, sowohl bei der Anzahl der Leistungen, als auch der Zuverlässigkeit und Transparenz des Angebots. Wichtig ist, dass die X-Bus-Leistungen (auch bei dichteren Takten als bislang) diesem Schema folgen werden und so ein konsistentes Gesamtbild entsteht.</p> <p>Die Planungen für dichtere Takte am Wochenende, abends und nachts finden unsere volle Zustimmung. Die bisherige Fokussierung auf Arbeitswege ist nicht mehr zeitgemäß.</p> <p>Wünschenswert ist dabei, dass alle Linien zumindest am Wochenende bis nach Mitternacht im 30'-Takt verkehren; hier gibt es heute mehrere S-Bahn-Linien, auf denen zwischen 23 und 0 Uhr nur eine Fahrt angeboten wird.</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf Lobender Hinweis zu den Planungen und Aktivitäten des VRR Wunsch, dass alle Linien (SPNV) zumindest am Wochenende bis nach Mitternacht im 30'-Takt verkehren.

121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 3.3	<p>Fahrzeugbeschaffung</p> <p>Viele der in den letzten Jahren neu beschafften Fahrzeuge haben einen hohen Standard, den es zu halten gilt. Sowohl die RRX- als auch die neuen S-Bahn-Fahrzeuge punkten mit breiten Türen, schnellem Fahrgastwechsel, bequemen Sitzen und praktischen Multifunktionsbereichen. Sie sind eine deutliche Verbesserung gegenüber den vorherigen Generationen. Selbst beim RRX mit Doppelstockwagen ist der Fahrgastwechsel sehr zügig und angenehm.</p> <p>Dies ist umso wichtiger, als es in unserem Ballungsraum wenige Linien gibt, die eine geringe Zahl von Fahrgästen über einen langen Zeitraum transportieren. Häufige Fahrgastwechsel sind die Regel und nicht die Ausnahme. Ein aktuelles Negativbeispiel ist die Linie RE16: Als RE zwischen dem Ruhrgebiet und Iserlohn sind die aktuellen Fahrzeuge mit nur einer Tür pro Abschnitt an sich nicht unüblich. Aufgrund der starken Belastung innerhalb des Ruhrgebiets sind die Fahrzeuge mit dem Fahrgastwechsel so überlastet, dass dies häufig eine Ursache für Verspätungen ist. Das führt zu der absurden Situation, dass hier mit Doppeltraktionen mehr Fahrzeuge eingesetzt werden, als eigentlich für die Nachfrage nötig wären, um die geringe Zahl und enge Ausführung der Türen zu kompensieren. Ähnliche Probleme mit Verzögerungen durch Fahrgastwechsel gibt mit sehr neuen Fahrzeugen auf der Linie RB33.</p> <p>Aus diesem Grund ist darauf zu achten, dass es gegenüber den bewährten Standards keinen Rückschritt mehr geben wird.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis, dass die Fahrgastwechselzeiten an den Stationen durch die geringe Anzahl Türen in den Fahrzeugen erhöht werden (Beispiel RE16 und RB 33).</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 8.1	<p>Barrierefreiheit</p> <p>Die geplante unterschiedliche Bahnsteighöhe der Kölner S-Bahn ist aus unserer Sicht eine Vollkatastrophe für die Barrierefreiheit. Es ist uns unverständlich, dass solche Differenzen auf Dauer Bestand haben werden und nicht zumindest seitens des Landes NRW eingegriffen wird, um das zu verhindern.</p> <p>Für den Bereich des VRR ist sehr kritisch, dass im aktuellen Zielnetz-Entwurf die Kölner S-Bahn-Linien in fast jede Kommune reichen und somit überall verminderte Barrierefreiheit und unschöne Kompromisse mit geteilten Bahnsteighöhen notwendig sind. Wir schlagen deswegen vor zu prüfen, ob eine Teilung der Linien sinnvoll ist, oder zumindest der Übergangsbereich eingeschränkt werden kann. Einen Vorschlag dazu machen wir weiter unten („Knoten Düsseldorf“).</p> <p>Im kommunalen Bereich gibt es erhebliche Unterschiede zwischen den Kommunen. Das Spektrum reicht von Kommunen, die ganze Strecken barrierefrei ausbauen, und solchen, die diese Pflichtaufgabe fast bis zum Stillstand ignorieren. Die in Abschnitt 8.1.2 genannten Tabellen sprechen für sich. Die Grenzen verlaufen dabei auch nicht zwischen reichen</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis zu den unterschiedlichen Bahnsteighöhen von der Kölner S-Bahn bedienten Linien. Vorschlag: Teilung der Linien (VRR / go.Rheinland)</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Der VRR strebt selbstverständlich eine 100%ige Barrierefreiheit der Stationen an.</p>

			<p>und armen Kommunen, wie an den Unterschieden der Ruhrgebietsstädte zu sehen ist, sondern ist allein eine Frage der Prioritäten.</p> <p>Wir fordern das Land NRW auf, hier die Städte mehr als bisher in die Pflicht zu nehmen.</p>	
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 5.3.1 Kapitel 5.3.2	<p>X-Busse</p> <p>Die in den Kapiteln 5.3.1 Kurzfristige Entwicklung XBus-Netz und 5.3.2 Mittelfristige Entwicklung XBus-Netz wird begrüßt. Die Einführung der X-Busse ist aus unserer Sicht jedenfalls ein wirksamer Hebel, um zuverlässige Angebote in die Fläche zu bringen. Es können so Stadtgrenzen und kommunalpolitische Eitelkeiten überwunden werden. Gleichzeitig gibt es hier erstmals für Busse einen Aufgabenträger, der Angebot, Taktung und Qualität vorgeben und überwachen kann. Da jedoch auch hier der Vorbehalt der Finanzierung durch die Landesregierung besteht, befürchten wir, dass eine Umsetzung an den mangelnden finanziellen Mitteln scheitern wird.</p> <p>Bislang sind die Linien noch mit weniger dichtem Takt ausgestaltet. Um eine wirkliche Vernetzung zu gewährleisten, sind 15'-Takte in der Zukunft auf diversen Routen sinnvoll. Es fällt hier allerdings auf, dass die Vernetzungen nicht immer gegeben sind. So beispielsweise beim X31 Kevelaer – Sonsbeck – Xanten (- Wesel). Diese Verbindung macht nur Sinn, wenn, die Verbindung auch am Wochenende bis Wesel durchgehend angeboten wird, was aber nicht der Fall ist!</p> <p>X-Busse und die in Abschnitt 6.1.3 beschriebenen Angebotslücken müssen unbedingt zusammen betrachtet werden, um Netze aus einem Guss zu ermöglichen.</p> <p>Die Nutzung von 20'-Takten sollte vermieden werden, da das zwar gut in kommunale Angebote integriert werden kann, aber nicht der übergeordneten Vernetzung mit dem SPNV nutzt.</p> <p>Mit wachsendem Erfolg und längeren Linien wünschen wir uns den Einsatz von kapazitätsstärkeren Überlandbussen und nicht nur von Stadtbussen.</p> <p>Sinnvoll ist die Einrichtung von Stadtbussystemen in den größeren Kommunen, jeweils im Takt mit dem Schienenverkehr.</p> <p>Dazu gehört auch ein Rendezvous-System mit Taktknoten und die Einbindung des Umlands. Der Betrieb muss durch Kommune und/oder Kreis erfolgen.</p> <p>Zusätzlich muss ein Netz aus Regionalbussen geschaffen werden, die als Expressbusse im Takt mit Stadtbussen, zur Verbindung der Kommunen untereinander dienen. Hier bedarf es zentraler Umsteigepunkte mit entsprechender Infrastruktur.</p> <p>Bus-On-Demand und Sammeltaxis kommen zusätzlich für nachfragearme Zeiten und abgelegene Orte hinzu, sollten aber den getakteten Busverkehr nur in Ausnahmefällen</p>	<p>Zustimmung seitens VRR, aber kein Anpassungsbedarf im NVP-Text!</p> <p>Anm.: Der VRR hat die Funktion des Koordinators, aber nicht des Aufgabenträgers für die XBusse.</p> <p>In den Grundtaktschemata für XBus-Linien sind auch 15-Minuten-Takte vorgesehen. Auf den bislang realisierten Relationen sind diese aber derzeit nicht sinnvoll.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>20-Minuten-Takte sind nur als Brückenlösung im Zulauf auf noch im 20-Min.-Takt bedienten SPNV-Strecken vorgesehen.</p> <p>Überlandbusse kommen auf vielen XBus-Linien bereits zum Einsatz.</p> <p>Die Einrichtung von Stadtbusnetzen „unterhalb“ des regionalen XBus-Netzes ist Aufgabe der kommunalen Aufgabenträger.</p>

			ersetzen. Wird derzeit linksrheinisch mit ODI (https://www.odi-wir4mobil.de/) in Moers, Neukirchen-Vluyn, Kamp-Lintfort und Rheinberg als befristetes Projekt mit gutem Erfolg durchgeführt.	
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 3.6	<p>Vertragsvergaben</p> <p>Die aktuellen Probleme mit den Verkehrsverträgen lassen schnell vergessen, dass es schon einmal schlimmer war: Seit Beginn der Ausschreibungen gab es bei Fahrzeug-Ausstattung, Sauberkeit und Verfügbarkeit einen enormen Qualitätsgewinn. Der VRR als Vorreiter bei Ausschreibungen hat davon viele Jahre früher profitiert als andere Aufgabenträger in Deutschland, die sich fest an DB Regio gebunden haben.</p> <p>Die Wartung der Fahrzeuge durch die Hersteller ist ein Modell, das sich für Fahrgäste bewährt hat, da die Qualität hier sehr hoch ist.</p> <p>Probleme sehen wir bei der Flexibilität der Verträge: Für die angestrebte Verkehrswende wird ein gewisses Maß an Agilität benötigt, das mit für 10 Jahre festgeschriebenen Leistungen und Kapazitäten nicht erreicht werden kann. Wir schlagen vor, die Nutzung von Rahmenverträgen zu prüfen, bei denen Personal und Fahrzeuge leichter umdisponiert werden können. Beispiel ist hier wieder die Linie RE16 mit den o. g. Problemen der Fahrzeug-Ausstattung, die nicht leicht behoben werden können.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Nutzung von Rahmenverträgen für die Fahrzeugwartung, bei denen Personal und Fahrzeuge leichter umdisponiert werden können</p> <p>Bedingt dieser Hinweis eine Änderung für den finalen VRR-NVP?</p>
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 3.2.3.1 Kapitel 6.2	<p>Tickets</p> <p>Auch wenn viele Änderungen nur langsam und schwerfällig vorankommen, wurde das Ticketsystem seit 2020 zum Vorteil der Fahrgäste revolutioniert. Das DeutschlandTicket und der streckenbasierte Tarif mit den entsprechenden Apps haben Kosten gesenkt und erstmals für die Fahrgäste Wege bereitgestellt, den Tarif-Wirrwarr meiden zu können. Eine nachhaltige Wirkung wird sich vermutlich erst langfristig zeigen, wenn dieses Wissen auch abseits der aktuellen ÖPNV-Nutzer weiter in der Gesellschaft verbreitet wird. Es ist zu hoffen, dass das DeutschlandTicket dafür lange genug existiert.</p> <p>Aus unserer Sicht ist das System noch weiter verbesserungsfähig. Die aktuellen Pläne des VRR zur Vereinfachung des Tarifsystems zeigen dies sehr eindrücklich. Die Vereinfachung von Planungs-, Vertriebs- und IT-Organisation ist enorm. Auch hier bleibt zu hoffen, dass das DeutschlandTicket erhalten bleibt, um langfristig die entsprechende Bürokratie abzubauen.</p> <p>Wir fordern konkret, dass das Land NRW und die Aufgabenträger in NRW weiter an der Vereinfachung arbeiten. Wünschenswert wäre zumindest ein landesweit einheitlicher Tarif auch bei den Einzelfahrscheinen. Wir fordern das Land NRW und die Aufgabenträger in NRW auf, sich weiterhin dafür einzusetzen, dass der Deutschlandtarifverbund mehr</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Forderungen:</p> <p>landesweit einheitlicher Tarif auch bei Einzelfahrscheinen (zeitbasiertes NRW-Einzelticket: pauschal für 60, 90 oder 120 Minuten in ganz NRW)</p> <p>Reduzierung der Anzahl Apps der Verkehrsunternehmen NRW (zurzeit 38 Apps, optimal eine einzige App landesweit)</p> <p>Es gibt bereits ein einheitliches Ticket in NRW. Mit eezy.nrw können Fahrten einfach und landesweit durchgeführt werden und werden fair und nachvollziehbar nach der Luftlinie zwischen der Start- und Zielhaltestelle bepreist.</p> <p>Reine Zeittarifs wurden ebenfalls in der Vergangenheit intensiv betrachtet.</p>

Aufgaben übernimmt. Ein Luftlinien-Tarif für ganz Deutschland wäre wünschenswert, ebenso wie Einzeltickets, die nicht an Städte- oder Landesgrenzen enden.

Konkret schlagen wir vor zu prüfen, ob es ein zeitbasiertes NRW-Einzelticket geben kann. D. h., ein Ticket, das nicht für einen Raum wie eine Kommune gültig ist, sondern z.B. pauschal für 60, 90 oder 120 Minuten in ganz NRW. Das würde akut den Wegfall der 2-Waben-Regelung kompensieren und andere Probleme im Bereich der NRW-internen Tarifgrenzen lösen. Gleichzeitig wäre es eine sehr einfache und leicht verständliche Lösung.

Ein Hemmnis beim digitalen Vertrieb ist die Vielfalt an Apps, da jeder Verkehrsbetrieb und alle Aufgabenträger-Ebenen eine Eigenentwicklung betreiben, um von den Einnahmen zu profitieren. Derzeit werden 38 (!) Apps in NRW für eezy.nrw angeboten, wobei das leider ein Wettstreit um die schlechteste Qualität ist. Ein besonderes Negativbeispiel ist dabei die Ruhrbahn, die nicht nur eine eigene App für Fahrplanauskünfte anbietet, sondern dazu noch eine 2 eigene Apps für eezy.nrw, eine für Essen und eine für Mülheim. Das unüberschaubare Angebot verhindert nicht nur eine leichte Adoption durch die Nutzer, sondern auch eine effektive Werbung, da überall mit anderen Markenauftritten andere fragmentierte Angebote gemacht werden. Unsere Forderung ist, dass die Vergütungsstrukturen so umgestellt werden, dass die Entwicklung möglichst zentraler Angebote am attraktivsten für die Verkehrsunternehmen ist. Die Entwicklung eigener Angebote ohne klaren Zusatznutzen darf nicht mehr finanziert werden.



Abbildung: Die 38 Apps in NRW für den eezy.nrw-Tarif (Quelle: <https://eezy.nrw>)

Aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von verschiedenen Verkehrsträgern sowie Umsteigezeiten und ggf. Verspätungen sind Zeitticket nicht kundenfreundlich.

Keine Aufnahme im Nachverkehrsplan nötig.

121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 6.1.4.3	<p>On-Demand-Verkehr</p> <p>Die aktuellen Entwicklungen bei On-Demand-Verkehren gehen aus unserer Sicht in die falsche Richtung. Derzeit wird das Angebot dominiert von Prestigeprojekten einiger Verkehrsbetriebe, die aber nicht nur das eigene Angebot in Kernzeiten kannibalisieren, sondern auch eine mit Steuergeldern subventionierte Konkurrenz zu Taxi-Unternehmen aufbauen.</p> <p>On-Demand-Verkehre sollten nur dann öffentliche Mittel erhalten, wenn sie einen Zusatznutzen zur Rückgrat-Funktion des SPNV und kommunalen ÖPNV darstellen, nicht jedoch, wenn sie zur Konkurrenz auf den gleichen Strecken und zu den gleichen Betriebszeiten werden. Kriterien für einen sinnvollen Einsatz können beispielsweise sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es werden sinnvolle Zubringer-Anschlüsse an SPNV- oder wichtige ÖPNV-Linien zu bisher nicht bedienten Orten oder Zeiten hergestellt. • Es werden Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte bedient, in denen heute regulärer ÖPNV mit zu dünnen Takten oder zu wenigen Halten angeboten wird, und wo On-Demand-Verkehre eine tatsächliche Verbesserung darstellen können. 	<p>Ablehnung seitens VRR!</p> <p>On-Demand-Verkehr kann und soll verschiedene Zwecke erfüllen. Die Unterscheidung in die Anwendungsfälle ist bewusst im Nahverkehrsplan dargestellt. Mit dem neuen On-Demand-Tarif (entsprechender Passus wurde in den finalen NVP eingefügt) werden auch die unterschiedlichen Anwendungsfälle berücksichtigt.</p>
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 6.1.7.2 Kapitel 6.1.7.3	<p>Park+Ride und Bike+Ride</p> <p>Um eine Nutzung des MIV als Zubringer zum Zugverkehr für Pendler attraktiver zu machen schlagen wir folgende Maßnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung großzügiger P+R-Flächen (auch mehrgeschossig) an den Bahnhöfen mit Erweiterungsmöglichkeiten (Beispiel Hauptbahnhof Bottrop). • Attraktivitätssteigerung finanziell interessante Angebote zusätzlich zum normalen Angebot, z. B. Angebot eines Kombi-Tickets Stellplatz mit Videoüberwachung in Verbindung mit einem Monatsticket. • Errichtung von PKW-Stellplätzen mit Ladesäulen. • Die Förderung der Kombinierbarkeit von Rad mit dem ÖPNV (Bike+Ride) sollte ein wichtiges Ziel im VRR-Mobilitätsplan 2025 sein. Dazu braucht es als Ergänzung ein System sicherer Fahrrad-Abstellmöglichkeiten (Fahrradboxen/-parkhaus), z. B. automatische Abstellanlagen oder Radstationen mit Service-Angeboten sowie flexibel und einfach buchbare Leihfahrzeuge als Mobilitätsstationen an Endpunkten (alternativ zu On-Demand-Systemen). 	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Alle Forderungen sind bereits im VRR-NVP enthalten. Ausnahme: Forderung nach Errichtung von PKW-Stellplätzen mit Ladesäulen (dies würde eine widerrechtliche Privilegierung von E-Fahrzeugen bedeuten)</p>

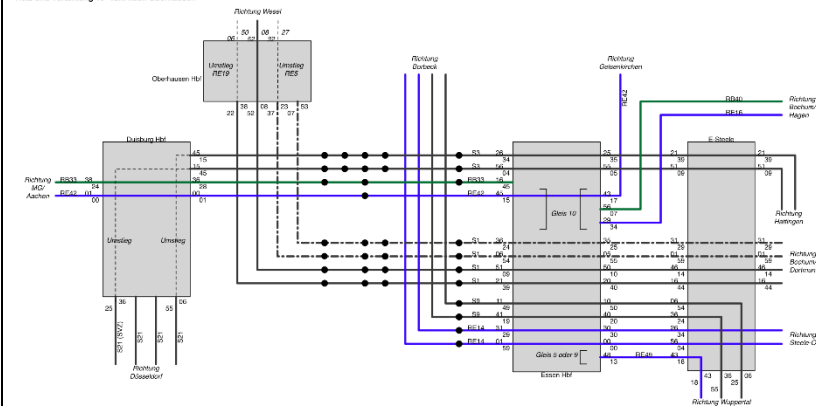
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 4	<p>Anmerkungen und Vorschläge</p> <p>Rhein Ruhr Express</p> <p>Bewertung</p> <p>Die mit dem RRX geplanten schnellen kapazitätsstarken Linien als Rückgrat des Nahverkehrs in NRW werden dringend benötigt. Allerdings entsprechen die Planungen eher dem, was im Jahr 2015 eigentlich schon erforderlich gewesen wäre, und wirken inzwischen fast etwas dürrftig in Bezug auf eine angestrebte Verkehrswende und die Perspektive einer Fertigstellung in den 2030er Jahren.</p> <p>Der Viertelstundentakt auf der Hauptachse zwischen Dortmund und Köln ist attraktiv. Die Außenäste mit Stundentakten nach Kassel, Münster, im nördlichen Ruhrgebiet und über Neuss sind definitiv zu wenig Angebot für ganze Regionen mit hunderttausenden Einwohnern. Es ist sehr zu begrüßen, dass der VRR zumindest für die Emscher-Achse die parallel verkehrende Linie RE3 mit Durchbindung nach Düsseldorf plant.</p> <p>Ob die Kapazität der Linien auf der Hauptachse ausreichend sein wird, wenn die Nachfrage der Fahrgäste zukünftig weiterhin steigt, darf bezweifelt werden. Hier müssen unbedingt die Fahrzeugkonzepte weiterentwickelt werden, so dass die Kapazität skaliert werden kann. Alternativ sollten regionale SPNV-Angebote so gestaltet werden, dass sie für Kurzstrecken eine Alternative sind und so die langlaufenden Linien entlasten können.</p> <p>Vorschläge</p> <p>Die Fahrgäste warten seit Jahren darauf, dass der RRX weiterentwickelt wird. Zuletzt war das 2019 der Fall. Zwar wird inzwischen wahrnehmbar gebaut, aber noch ohne Auswirkungen auf ein besseres Angebot. Noch immer gibt es nur einen stündlichen Zug, der die vielen Millionen Einwohner der Rhein-Ruhr-Achse auf der ganzen Länge verbindet. Ein Zeitraum von 10 Jahren bis zur nächsten Stufe ist zu lang.</p> <p>Dieses Thema muss eigentlich „Chefsache“ im Verkehrsministerium sein. Wir fordern das Land NRW und die Aufgabenträger auf, zusammen mit DB InfraGO ein Sofortmaßnahmenkonzept zu entwickeln, das möglichst kurzfristig folgende Punkte umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einsatz von Dreifach-Traktionen auf den Linien RE1 und RE6. Dafür müssen die verbliebenen zu kurzen Bahnsteige entsprechend angepasst und zusätzliche Fahrzeuge beschafft werden. • Durchbindung der Linie RE6 von Düsseldorf Richtung Köln auf dem direkten Weg statt der Linie RE5, da auf dieser Achse die meisten Fahrgäste unterwegs sind. • Aufwertung der Linie RE2 mit RRX-Fahrzeugen. Schon heute ist diese Linie oft überlastet, so dass die zusätzliche Kapazität dringend benötigt wird. 	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
------------	---------------------------------------	-----------	--	---

<p>121 122</p>	<p>Anerkannte Naturschutzverbände in NRW</p>	<p>Kapitel 4</p>	<p>Knoten Essen</p> <p>Bewertung</p> <p>Die Beschreibung des Knotens Essen als zentraler Verknüpfungspunkt des mittleren Ruhrgebiets ist zutreffend. Die geplanten Maßnahmen zur Blockverdichtung sind die richtigen, ebenso wie die geplante Ausweitung des Angebots.</p> <p>Problematisch ist aktuell und auf absehbare Zeit, dass der Knoten insb. auf den S-Bahn-Gleisen überlastet und die Betriebsqualität dadurch häufig eingeschränkt ist.</p> <p>Langfristig sind einige der Verbindungen in die Region noch nicht überzeugend, insbesondere nach Oberhausen und Richtung Wuppertal. Dazu machen wir hier konkrete Vorschläge.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Bedingt dieser Hinweis eine Änderung für den finalen VRR-NVP?</p> <p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen, kein Handlungsbedarf</p>
<p>121 122</p>	<p>Anerkannte Naturschutzverbände in NRW</p>	<p>Kapitel 4</p>	<p>Kurzfristige Stabilisierung des Betriebs und 15'-Takt Oberhausen</p> <p>Wir schlagen vor, als Sofortmaßnahme zu prüfen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Linie S1 im Viertelstundentakt zwischen Dortmund und Oberhausen verkehren zu lassen sowie stündlich weiter nach Wesel, anstelle von S3 und RE49 2. dafür die Linie S3 von Hattingen nach Duisburg zu führen 3. die Linie RE49 von Wuppertal kommend in Essen wenden zu lassen 4. als Konsequenz den Teil der Linie S1 zwischen Solingen und Duisburg z. B. unter der Bezeichnung S21 im bisherigen 20/30-Minuten-Takt zu betreiben <p>Vorschlag 15'-Takt nach Oberhausen</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Vorschläge werden vom VRR nicht weiter verfolgt, weil jegliche Planungsgrundlagen fehlen und nicht zielführend erscheinen.</p> <p>Vorschläge sind nicht mit dem bereits betrieblich ausgeplanten Zielnetz kompatibel.</p>

Das hätte folgende Vorteile:

- Hochwertiger 15'-Takt von Oberhausen ins mittlere Ruhrgebiet
- Neue Direktverbindungen Wesel / Voerde / Dinslaken / Oberhausen nach Bochum und Dortmund-Universität
- Höhere Zuverlässigkeit im Knoten Essen Hbf durch Taktung der Züge von/nach Westen alle 5 Minuten, insbesondere Vermeidung von Konflikten RE42/RE49
- Höhere Zuverlässigkeit im Knoten Essen Hbf durch Vermeidung von Konflikten RE49/S1, da RE49 auf Gleis 9 oder Gleis 5 wenden kann und parallele Fahrten ganz oder teilweise möglich sind

Netz und Vertaktung 15'-Takt nach Oberhausen

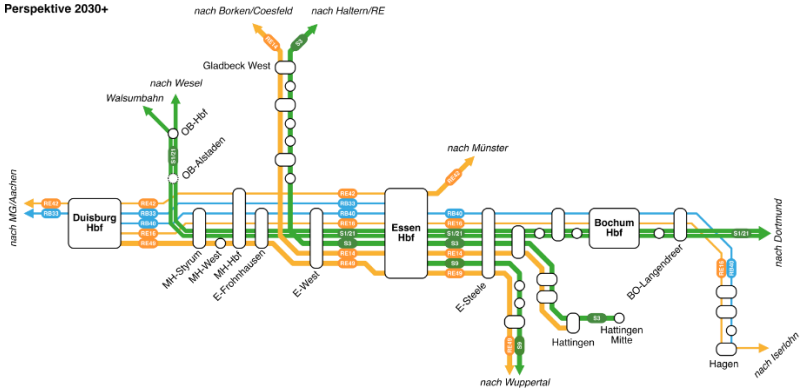


Voraussetzungen Betrieb:

- Taktlage der S1 abends und am Wochenende muss für gute Anschlüsse in Oberhausen um 15 Minuten verschoben werden. Das bedeutet entweder entsprechende Anpassungen in Dortmund (S4) oder eine Teilung der S1, z. B. mit Überlagerung der beiden Teil-Linien zwischen Essen und Bochum

Mit den für 2032 geplanten Baumaßnahmen für den RRR (Langendreer, Steele-Ost) und Blockverdichtung Essen sind darauf aufbauend weitere Verbesserungen möglich:

- Verlängerung RE16 und RB40 von Essen nach Duisburg anstelle S3 für eine Direktverbindung Hagen/Witten/Langendreer—Duisburg

			<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung RE49 von Essen nach Duisburg für eine Direktverbindung Wupper-tal/Velbert—Duisburg (30'-Takt möglich abhängig von RB33), anstelle der mit der Blockverdichtung geplanten zusätzlichen S1-Leistungen • Kürzen der verspätungsanfälligen S9 auf den Abschnitt Wuppertal—Essen • Anbindung Hattingen—Essen mit RE14 und S3 im 10/20'-Takt, wenn S3 den Nord-Ast der S9 übernimmt. • Da die Strecke der S 9 zwischen Essen-Überruhr und Essen-Steele bzw. im Bereich Essen-Dellwig-Ost und Hbf Bottrop nicht durchgängig 2-gleisig ausgebaut ist, ist der Ausbau der S9 auf durchgängige 2-Gleisigkeit erforderlich, um derzeitige zum Teil erhebliche gegenzugbedingte Wartezeiten zukünftig zu vermeiden. Damit werden Geschwindigkeiten und Zuverlässigkeit erhöht. Der Ausbau des Bahnhofs Essen-Dellwig Ost sollte auch die Zusammenführung der Bahnhöfe Essen-Dellwig und Essen-Dellwig-Ost beinhalten. <p>Perspektive 2030+</p> 	
<p>121 122</p>	<p>Anerkannte Naturschutzverbände in NRW</p>	<p>Kapitel 4</p>	<p>Express-Linien</p> <p>Im Umfeld der Zentren des Rhein-Ruhr-Gebiets verkehren heute RE-Linien, die zwar teilweise beschleunigt sind, aber in großen Gebieten die Grundversorgung mit mehr als einem Zug pro Stunde wahrnehmen und den Express-Charakter nur abschnittsweise besitzen. Gleichzeitig haben sie — anders als S-Bahnen — keinen durchgehend dichten Takt, obwohl sie intensiv genutzt werden. Durch diese Situation wird die Marke RE verwässert und gleichzeitig die Grundversorgung nicht optimal gewährleistet.</p> <p>Wir schlagen vor, zur kurzfristigen Angebotsverbesserung zu prüfen:</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>s. oben</p>

- RE/RB, die heute zeitweise mit 2 Leistungen pro Stunde bedient werden, als eigenes Express-Produkt zu vermarkten, z. B. hier als Arbeitstitel „SE“ (StadtExpress oder S-Bahn-Express)

- Dazu auf geeigneten Strecken das Angebot systematisch auf einen möglichst durchgängigen 30'-Takt zu verbessern, insbesondere im Spätverkehr und am Wochenende, angelehnt an das Angebotsniveau von S-Bahnen

Diese Express-Linien weisen folgende Qualitätsmerkmale auf:

- Hauptstrecke: Die Linien haben relevante Abschnitte, die im 30'-Takt analog zur S-Bahn bedient werden

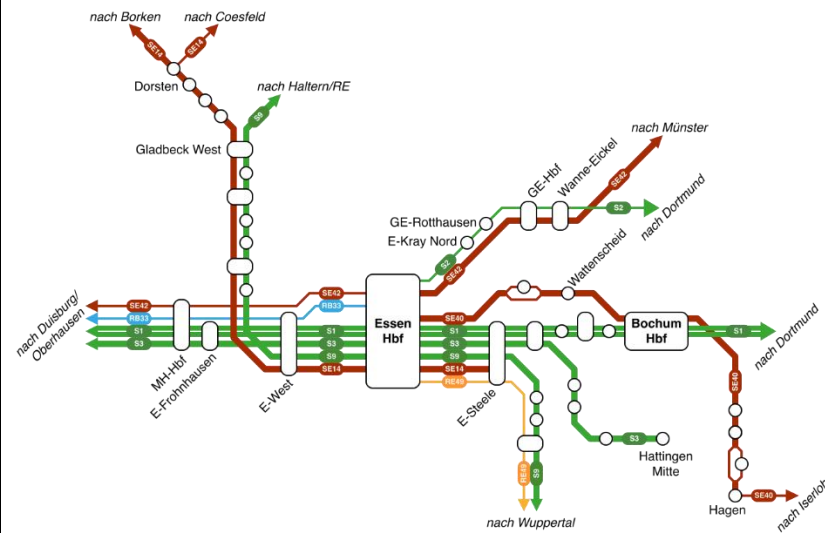
- Express-Abschnitte: Die Linien sind im zentralen Bereich gegenüber S-Bahnen beschleunigt

- Außenstrecken: Die Linien können Außenäste im 60'-Takt haben

Vorteil:

- Ein einfach verständliches Angebot für Fahrgäste soll die Zuverlässigkeit von S-Bahnen mit schnellen Fahrzeiten in die Zentren verbinden

Vorschlag Express-Linien



Vorschläge:

			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Linie</th> <th>SE14</th> <th>SE40</th> <th>SE42</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Linien bisher</td> <td>RE14</td> <td>RE16, RB40</td> <td>RE42</td> </tr> <tr> <td>Hauptstrecke 30'-Takt</td> <td>Essen—Borken</td> <td>Essen—Hagen</td> <td>Essen—Münster</td> </tr> <tr> <td>Express-Abschnitt</td> <td>Essen—Gladbeck</td> <td>Essen—Bochum</td> <td>Mönchengladbach—Gelsenkirchen</td> </tr> <tr> <td>Außenstrecke 60'-Takt</td> <td>Dorsten—Coesfeld</td> <td>Hagen—Iserlohn</td> <td>Mönchengladbach—Essen</td> </tr> <tr> <td>Angebotsverbesserung</td> <td>30'-Takt Essen—Borken auch abends und Wochenende</td> <td>30'-Takt Essen—Hagen auch morgens und abends</td> <td>30'-Takt Essen—Münster abends unabhängig von RE2</td> </tr> </tbody> </table> <p>Hinweis: Die Abgrenzung zu den im Entwurf genannten Express-S-Bahnen (z. B. S6X) ist, dass diese nicht das Grundangebot darstellen, sondern Verstärkerfahrten zu bestimmten Tageszeiten sind.</p>	Linie	SE14	SE40	SE42	Linien bisher	RE14	RE16, RB40	RE42	Hauptstrecke 30'-Takt	Essen—Borken	Essen—Hagen	Essen—Münster	Express-Abschnitt	Essen—Gladbeck	Essen—Bochum	Mönchengladbach—Gelsenkirchen	Außenstrecke 60'-Takt	Dorsten—Coesfeld	Hagen—Iserlohn	Mönchengladbach—Essen	Angebotsverbesserung	30'-Takt Essen—Borken auch abends und Wochenende	30'-Takt Essen—Hagen auch morgens und abends	30'-Takt Essen—Münster abends unabhängig von RE2	
Linie	SE14	SE40	SE42																									
Linien bisher	RE14	RE16, RB40	RE42																									
Hauptstrecke 30'-Takt	Essen—Borken	Essen—Hagen	Essen—Münster																									
Express-Abschnitt	Essen—Gladbeck	Essen—Bochum	Mönchengladbach—Gelsenkirchen																									
Außenstrecke 60'-Takt	Dorsten—Coesfeld	Hagen—Iserlohn	Mönchengladbach—Essen																									
Angebotsverbesserung	30'-Takt Essen—Borken auch abends und Wochenende	30'-Takt Essen—Hagen auch morgens und abends	30'-Takt Essen—Münster abends unabhängig von RE2																									
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 4	<p>S-Bahn Mettmann—Langenberg—Essen</p> <p>Wir schlagen vor, langfristig zu prüfen, ob die Linie S29 mit einem weiteren Abzweig im Bereich Hahnenfurt von Mettmann über Neviges und Langenberg nach Essen verlängert werden kann. Dadurch würden sich Direktverbindungen von Mettmann ins Ruhrgebiet sowie von Kupferdreh, Langenberg und Neviges nach Düsseldorf ergeben.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Bedingt dieser Hinweis eine Änderung für den finalen VRR-NVP?</p> <p>Vorschlag wird nicht weiter verfolgt, da nicht kompatibel zum Zielnetz 2040.</p>																								

			<p>Vorschlag Verlängerung S29</p> <p>The diagram illustrates the proposed extension of S29. It shows the following components:</p> <ul style="list-style-type: none"> Essen Hbf: The starting point, with RE49 Duisburg lines (blue) and S9 S29 lines (black) connecting to it. Neviges: A station with lines 05, 55, 05, 16, 44, 5, 5, 5, 2, 31, 19, 41, 37, 23, 29, 30, 40, 22, 30, 20, 38, 2, 2. Vohwinkel: The destination, with lines 41, 18, 29, 14, 31, 47. Other Stations: S28/S29 Düsseldorf (lines 45, 15, 26, 33), Mettmann Stadtwald, and RE49 Wuppertal (lines 14, 29, 47). Services: S9 Wuppertal and S28 Wuppertal are also indicated. 	
<p>121 122</p>	<p>Anerkannte Naturschutzverbände in NRW</p>	<p>Kapitel 4</p>	<p>Reaktivierung Niederbergbahn</p> <p>In einem langfristigen Zielnetz darf die Reaktivierung der Niederbergbahn Essen — Heiligenhaus — Velbert — Wülfrath nicht fehlen. Mit ihr können zehntausende Einwohner erstmals an den SPNV angeschlossen und staugeplagte Straßen entlastet werden. Wir fordern daher, diese Strecke in das Zielnetz aufzunehmen.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Bedingt dieser Hinweis eine Änderung für den finalen VRR-NVP?</p> <p>Reaktivierung der Niederbergbahn wird vom VRR als nicht zielführend betrachtet. Keine Aufnahme in den NVP.</p>



Zu beachten ist, dass bei einem Umbau des Essener Hauptbahnhofs die entsprechende Infrastruktur großzügig ausgestaltet werden muss. Wünschenswert sind 2 Bahnsteigkanten für die Linien S6/S7 und 2 Bahnsteigkanten für die Niederbergbahn, um angemessene Wendezeiten zu ermöglichen.

121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 4 Kapitel 4.1.5.3.12	<p>Emscher-Achse</p> <p>Bewertung</p> <p>Die Zielnetze enthalten bereits diverse Verbesserungen für die Fahrgäste. Hervorzuheben sind die Planung, eine Linie RE3 parallel zum RRX3 als zweite stündliche schnelle Verbindung auf der ganzen Strecke bis Düsseldorf anzubieten, sowie die Planung für die S43 mit einem Viertelstundentakt im nordöstlichen Ruhrgebiet.</p> <p>Allerdings wird die Planung langfristig dem Ballungsraum insofern nicht gerecht, als dass versucht wird, diverse Direktverbindungen zwischen der Ruhr-Achse, der Emscher-Achse und dem Münster-land im Halbstunden- oder Stundentakt zu realisieren, ohne dass parallel attraktive Umsteigemöglichkeiten existieren. Das gilt insbesondere für folgende Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die stündliche schnelle Verbindungen Düsseldorf—Ruhrgebiet—Münster ist heute oft schon überlastet und benötigt dringend mehr Kapazität. • Die Verbindung Bochum—Wanne-Eickel—Gelsenkirchen im Halbstundentakt ist unzureichend, dafür sind die Wegebeziehungen zwischen diesen benachbarten Zentren mitten im Ruhrgebiet zu eng verflochten. • Ein Stundentakt Bochum—Recklinghausen—Münster mag für Freizeit Zwecke ausreichen, ist aber für Alltagsnutzer, insbesondere Pendler nicht ausreichend. Hier kommt hinzu, dass ein Umstieg in Wanne-Eickel im Halbstunden- oder Stundentakt auch nicht attraktiv ist. • Die im Kapitel 4.1.5.3.12 für den Zeithorizont 2040 dargestellte Verlängerung der S-Bahn-Linie S 4 über DO-Lütgendortmund und DO-Bövinghausen bis Herne und der damit verbundene Ausbau der Emschertalbahn zur S-Bahn (siehe Seite 238 ff) mag verkehrlich sinnvoll sein, um die westlichen Stadtteile an den Hauptbahnhof und die Innenstadt von Dortmund anzubinden. Diese Streckenführung würde jedoch zwangsläufig zu einem Verlust größerer Teile des Lütgendortmunder Volksgartens und des Deipenbecker Waldes führen. Auch eine Führung in einem Tunnel mit Anschluss an die Strecke der Emschertalbahn führt zu Verlusten wertvoller Waldbereiche. Eine solche Streckenführung halten wir daher für nicht realisierbar. • Bei den Reaktivierungen sehen wir den Ast der Linie S43 über Karnap kritisch, denn es werden alle wichtigen Zentren umfahren. Zudem besteht nicht einmal ein Anschluss an den Bottroper Hbf mit den entsprechenden Umsteigeverbindungen. Wir schlagen vor zu prüfen, ob stattdessen ein Viertelstundentakt nach Gladbeck einen größeren Fahrgastnutzen bringt, oder ob alternativ eine Reaktivierung der Bahnstrecke über Gelsenkirchen-Horst und Bottrop-Welheim möglich ist. 	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Bedingt dieser Hinweis eine Änderung für den finalen VRR-NVP?</p> <p>Mehr als ein Stundentakt Bochum – Recklinghausen und ein 30‘-Takt Gelsenkirchen-Bochum sind betrieblich nicht machbar (wurde untersucht),</p> <p>Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Emschertalbahn ist abzuwarten.</p> <p>Die weiteren Punkte sind weitestgehend im Zielnetz 2040 abgebildet.</p>
------------	---------------------------------------	---------------------------------	--	---

Generell ist bedauerlich, dass alle hier geplanten Verbesserungen erst langfristig zu erwarten sind.

Kurzfristige Angebotsverbesserungen

Wir schlagen vor, kurzfristig folgende Angebotsverbesserungen zu prüfen:

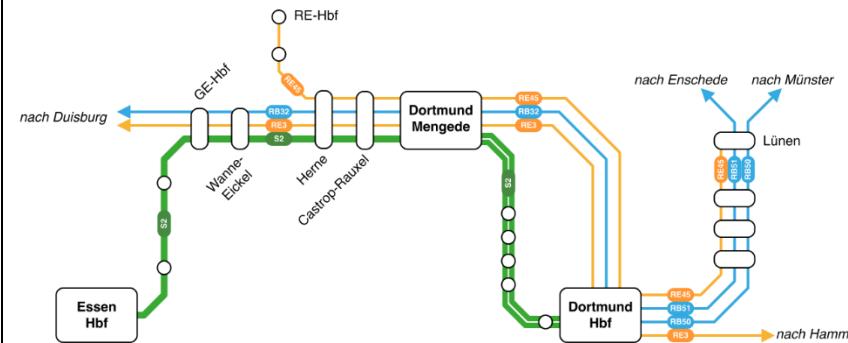
1. Verlängerung der Verstärker der Linie RB51 von Lünen nach Dortmund als eigene Linie RE45 auf dem direkten Weg nach Recklinghausen

2. Verdichtung der Linie S2 zwischen DO-Mengede und Essen auf einen 30'-Takt

Vorteile:

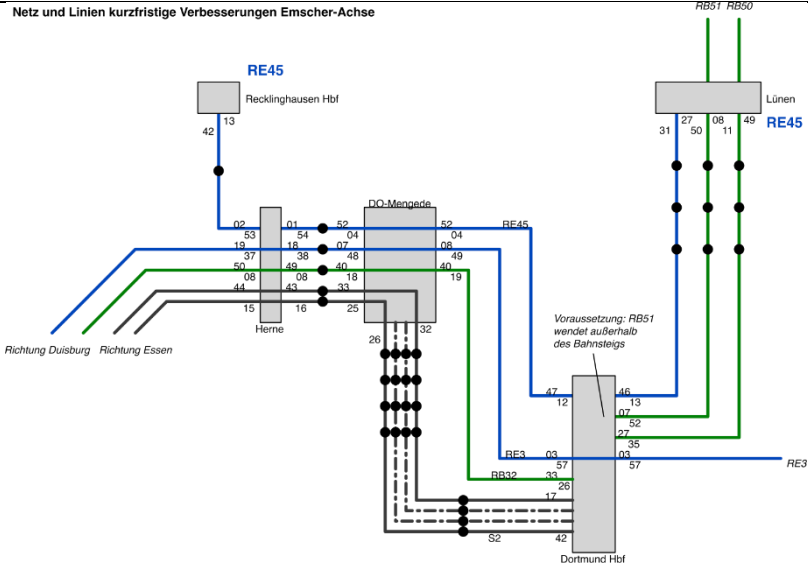
- Schnelle Verbindung Recklinghausen—Dortmund wird schon frühzeitig realisiert
- Neue Direktverbindungen Recklinghausen/Herne/Castrop-Rauxel—Lünen
- 30'-Takt statt Stundentakt DO-Mengede/Castrop-Rauxel/Herne—Essen
- 10/20'-Takt Essen—Gelsenkirchen—Wanne-Eickel mit S2 und RE42, statt heute Angebotslücken von bis zu 30 Minuten

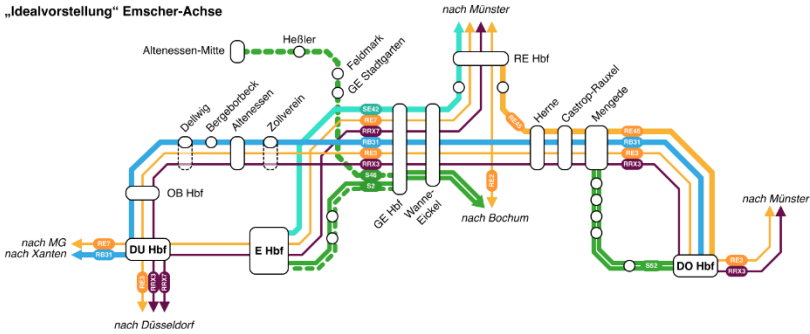
Vorschlag kurzfristige Verbesserungen Emscher-Achse



Voraussetzungen Infrastruktur:

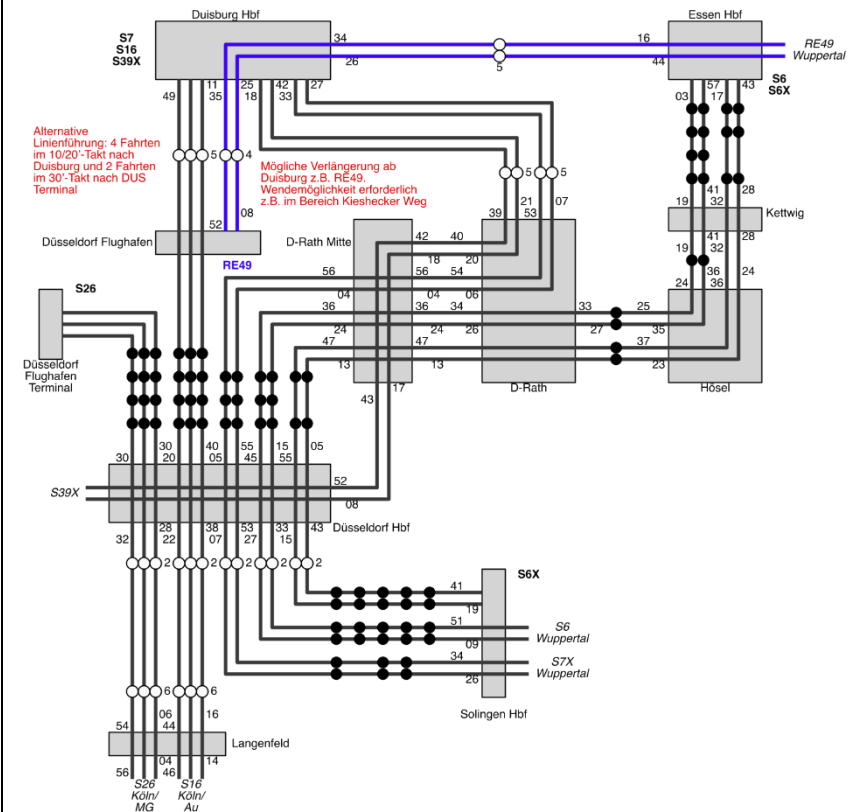
- RB51 aus Enschede kommend muss in Dortmund außerhalb des Bahnsteigs wenden können

			<p>Netz und Linien kurzfristige Verbesserungen Emscher-Achse</p>  <p>Erforderlich ist außerdem ein Halt der Linie RE3 in Essen-Zollverein Nord, so dass dort ein 30'-Takt angeboten wird. Dies entspricht vielleicht nicht dem Express-Charakter der Linie, allerdings muss festgestellt werden, dass diese Linie keine wichtigeren Aufgaben erfüllt als eine möglichst gute An-bindung des nördlichen Ruhrgebiets.</p> <p>Das Umfeld mit Siedlungsschwerpunkt, Hochschule und touristischem Zentrum rechtfertigt aus unserer Sicht ein entsprechendes Angebot. Auch hier geht es nicht nur um rein verkehrliche Aspekte, sondern auch um die Frage einer angemessene Grundversorgung.</p>	
<p>121 122</p>	<p>Anerkannte Naturschutzverbände in NRW</p>	<p>Kapitel 4</p>	<p>Zielnetz Emscher-Achse</p> <p>Wir schlagen vor, ein Zielnetz für die Emscher-Achse zu entwickeln, das auf Viertelstundentakte fokussiert, auch wenn diese zulasten von Direktverbindungen gehen. Dies soll beinhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine zweite schnelle stündlichen Leistung Ruhrgebiet—Münster (oder noch besser Düsseldorf—Münster) und somit 15'-Takt Essen—Recklinghausen zusammen mit den zwei stündlichen langsamen Leistungen • Durchgehender 15'-Takt Duisburg—Oberhausen—Gelsenkirchen—Herne—Castrop-Rauxel—Dortmund, indem z.B. die Linie RB31 durchgebunden wird 	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Bedingt dieser Hinweis eine Änderung für den finalen VRR-NVP?</p> <p>Vorschläge weichen deutlich von den Zielnetzplanungen des VRR ab, können daher nicht 1:1 berücksichtigt werden.</p>

			<ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn im 15'-Takt Bochum—Gelsenkirchen, ggf. mit einem Abzweig von Gelsenkirchen Hbf über die Strecke nach Heßler und Reaktivierung bis Altenessen-Mitte • Bedienung der Strecke der heutigen S2 als Fragmente zwischen Dortmund Hbf und Dort-mund Mengede (15'-Takt) sowie Essen Hbf und Gelsenkirchen Hbf (2-4 Leistungen pro Stunde abhängig von verfügbaren Trassen) <p>„Idealvorstellung“ Emscher-Achse</p>  <p>Hierfür ist eine erweiterte Infrastruktur insbesondere im Bereich Gelsenkirchen—Wanne-Eickel—Recklinghausen notwendig. Diese wird bereits in den Planungen der DB InfraGO (PEK Strecken 2650 und 2200) skizziert. Durch die Reduzierung von Direktverbindungen (Wechsel der S2 zwischen den beiden Hauptachsen) können Kapazitäten freierwerden, die für das zusätzliche Angebot zur Verfügung stehen.</p> <p>Wir schlagen auch vor zu prüfen, ob folgende Halte in Essen von allen Linien (auch RE und RRX) bedient werden können:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zollverein-Nord: siehe oben • Dellwig: Nicht gerechtfertigt durch die Siedlungsstruktur, aber nach Bau des Turmbahnhofs durch die Tatsache, dass von hier 6 Züge pro Stunde von/nach Norden verkehren und für diverse Städte ausschließlich hier die Anbindung von/nach Düsseldorf mit nur einem Umstieg realisiert werden kann • Wir sind der Meinung, dass die Bedienung der Emscher-Achse die wichtigste Aufgabe dieser Linien ist und nur diese Takte die Grundversorgung und Teilhabe der Menschen in diesem Gebiet angemessen sicherstellen. 	
<p>121 122</p>	<p>Anerkannte Naturschutzverbände in NRW</p>	<p>Kapitel 4.1.4</p>	<p>Knoten Düsseldorf</p> <p>Das in Kapitel 4.1.4 dargestellte S-Bahn-Konzept „Düsseldorf“ im 15/30-Minuten-Takt sollte zeitnah umgesetzt werden. Trotz der sehr positiven Planung für das Düsseldorf S-</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Allgemeine Anmerkung zu den Aussagen / Forderungen, die den ÖSPV betreffen:</p>

		<p>Bahn-Netz manifestiert sich hier das o. g. Problem der Mischung der beiden inkompatiblen S-Bahn-Systeme. Dazu kommt, dass die Linien im Übergang zwischen den Verbänden extrem lang sind und dies negative Effekte auf die Zuverlässigkeit haben wird.</p> <p>Wir schlagen vor zu prüfen, ob — basierend auf den Vorschlägen für den Knoten Essen mit einer Trennung der S1 in Duisburg — eine Entflechtung der Systeme möglich ist:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die aus Köln kommenden Linien werden durch Düsseldorf in einem 10-Minuten-Takt von Langenfeld bis Unterrath zusammengefasst und verzweigen dort nach Duisburg und zum Flughafen Terminal. Dabei ist ein 20'-Takt auf beiden Ästen möglich oder alternativ ein 30'-Takt zum Terminal und ein 10/20'-Takt nach Duisburg (4 Leistungen pro Stunde).• Die 3 verbleibenden Linien in Nord-Süd-Richtung verkehren durchgehend in einem ca. 10'-Takt zwischen Solingen und Rath.• Falls die Anbindung aus dem Ruhrgebiet in den Duisburger Süden so nicht ausreichend ist, kann eine der aus Essen kommend in Duisburg endenden Linien dorthin verlängert werden.	<p>Das ÖSPV-Angebot ist nicht Gegenstand des VRR-NVP, da die kreisfreien Städte und Kreise (und nicht der VRR) Aufgabenträger für den ÖSPV sind.</p>
--	--	--	---

Trennung 76/96cm-Netze in Düsseldorf



Damit müsste nur der unbedingt notwendige Anteil der Bahnsteige für beide Systeme ausgestattet werden.

Es entfällt ein sauberer 15'-Takt im Duisburger Süden, dafür werden die wichtigen Haltepunkte Rath-Mitte und Unterrath im 10'-Takt bedient.

Weitere Verbesserungen im Netz sind wie folgt notwendig:

Kreis Mettmann

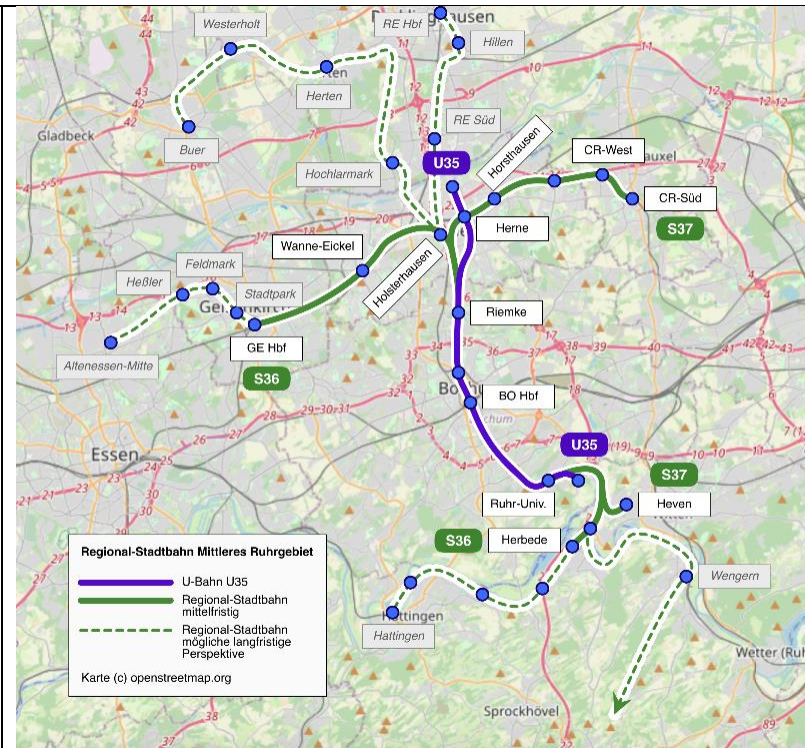
- Durch den Entfall der S68 in den Stoßzeiten aus Personalgründen sowie den unzuverlässigen Betrieb der S8 ist es seit einiger Zeit schwierig aus Erkrath und Hochdahl in die

		<p>Düsseldorfer Innenstadt zu pendeln. Viele Menschen sind deshalb auf das Auto umgestiegen. Und das auf einer Strecke, die prädestiniert für den ÖPNV ist.</p> <p>Solange die S68 nicht wieder zuverlässig verkehrt bzw. ein 15min-Takt realisiert ist, muss kurzfristig eine Alternative mit Bussen Hochdahl-Erkrath-Düsseldorf realisiert werden, um ein weiteres abwandern der ÖPNV-Kunden aus Erkrath und Hochdahl zu vermeiden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zudem schlagen wir eine „Ringlinie“ Ratingen-Hubbeltath-Erkrath-Hilden unter Nutzung bestehender Buslinien vor, um diese für Pendler wichtige Verkehrsanbindung zu stärken. <p>Rhein-Kreis Neuss</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung des Osterather Bahnhofs an das regionale Zugnetz und dadurch eine schnelle Verbindung zu den Bahnhöfen in Düsseldorf, Neuss und Krefeld. • Die Straßenbahnverbindung durch die „K-Bahn“- U76 und U70 – bindet die beiden größten Stadtteile Büberich und Osterath an Düsseldorf an. <p>Da das Gros der für die Zukunft geplanten Neubaugebiete im Stadtteil Osterath entstehen wird (gemäß den Vorgaben des Regionalplans „entlang der Schiene“) bedarf es hier aber erheblicher Überarbeitung des ÖPNV, da ansonsten der Kollaps droht.</p> <p>Zu den Berufsverkehrszeiten ist die U76 regelmäßig so voll, dass die Fahrt z. B. morgens in Richtung Düsseldorf spätestens ab Haus Meer unkomfortabel und unattraktiv ist. In Entstehung befindliche und geplante Neubaugebiete werden die Situation weiter verschärfen. (Siehe hierzu das Entwicklungskonzept der Bezirksregierung „In und um Düsseldorf“).</p> <p>Gelegentlich fallen Verbindungen ganz oder streckenweise aus und relativ regelmäßig ist die U76 verspätet. Die Verspätungen haben durch die merkliche Verlängerung der Fahrtstrecke von Krefeld bis Düsseldorf Holthausen (vorher Düsseldorf Hauptbahnhof) spürbar zugenommen.</p> <p>Dieses Problem ließe sich durch folgende Maßnahmen etwas entschärfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die U70 sollte auch an den drei Haltestellen in Meerbusch halten, die derzeit ausgelassen werden (Forsthaus, Kamperweg, Görgesheide). Alle drei Haltestellen haben Hochbahnsteige, wodurch die Ein- und Ausstiegszeiten an diesen drei Haltestellen für die Gesamtfahrdauer der U70 kaum ins Gewicht fallen. Bei einer durchschnittlichen Haltezeit von 30 Sekunden pro Haltestelle verlängert sich durch die drei zusätzlichen Stopps die Gesamtfahrdauer von der Innenstadt in Krefelder bis nach Holthausen gerade einmal um eineinhalb Minuten. 	
--	--	---	--

		<p>Die Haltestellen der K-Bahn liegen in Meerbusch verhältnismäßig weit auseinander. Die anderweitigen Möglichkeiten, den öffentlichen Nahverkehr in Meerbusch zu nutzen sind vergleichsweise beschränkt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Verbindung von der Düsseldorfer Innenstadt nach Meerbusch sollte am Abend mindestens bis 22 Uhr, besser noch bis 23 Uhr noch alle 20 Minuten fahren. Zurzeit fährt sie ab 20.39 nur noch alle 30 Minuten. Das ist definitiv zu wenig, um die Leute, die abends in der Stadt noch etwas unternehmen wollen und dann häufig 25 Minuten auf einem zugigen Bahnsteig stehen, zu unattraktiv. Dies könnte man dadurch erreichen, dass die Bahn, die bis Lörick fährt, noch bis Haus Meer, besser sogar noch bis Görgesheide durchfahren würde. • Am späten Samstagabend sollte die Strecke mindestens um eine Bahn um 00.42 Uhr ergänzt werden. Derzeit fährt die vorletzte Bahn um 00.12 und die letzte um 01.12. Uhr. Die einstündige Pause dazwischen führt dazu, dass die letzte Bahn sehr voll ist und es mitunter deshalb auch zu Streitigkeiten unter den Fahrgästen kommt, die in Düsseldorf ausgegangen sind. <p>Nach Lörick am Düsseldorfer Stadtrand fährt die U76 dagegen die ganze Nacht im 30-Minuten Rhythmus, so dass eine Verlängerung bis Görgesheide zumindest für diese eine Verbindung ohne größeren Aufwand möglich sein sollte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Inbetriebnahme der U81 zur Entlastung der U76 wird begrüßt. Die Planung sollte möglichst rasch vorangetrieben werden. • Verlängerung der U76 nach Strümp, mindestens ins Gewerbegebiet Bundenrott. • In Zeiten der Multimodalen Benutzung der Verkehrsmittel (Fahrrad und Straßenbahn) sollten für Fahrräder in den Fahrzeugen bessere Transportmöglichkeiten geschaffen werden. Dies ist bei den neuen Zügen der Rheinbahn besser geworden – es fahren aber noch zu viele alte Bahnwaggons auf der Strecke. <p>Der weitere ÖPNV, der in Meerbusch durch Busse abgewickelt wird, sollte ebenfalls verbessert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Verbindung nach Bösinghoven und in die Rheingemeinden fehlt, je nachdem wann man bei Haus Meer ankommt. Der 839-er kommt nur einmal die Stunde. Sofern man den verpasst, muss man unverhältnismäßig lange warten. Daher Busanbindung der Rheingemeinden verbessern: <p>Mindestens 30 Minuten-Taktung möglichst gut abgestimmt für Umstiege und, wo immer möglich, mit eigener Spur bzw. Vorfahrtsregelungen an Ampeln, etc. um Pünktlichkeit auch im Berufsverkehr zu gewährleisten.</p>	
--	--	---	--

			<p>Alternativ Bus on Demand/Rufbusse nach dem Prinzip des Kreis Nordfrieslands oder der Schlei Region (SMILE24) prüfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In Osterath gibt es Bedarf für eine direkte Busverbindung in die Nachbarstadt Kaarst. Obwohl beide Orte nur durch wenige Felder getrennt sind, muss für eine Fahrt dorthin der Umweg mit Umstieg über Büderich genommen werden und kommt man mit dem dort verkehrenden Bus auch zeitlich nur eingeschränkt hin und zurück. • Die Anbindungszeiten des Busses 832, der Strümp an die U76 (Hoterheide) und an den Osterather Bahnhof anbindet, sollten optimiert werden. Es sollte geprüft werden, ob die Bushaltestelle „Hoterheide“ näher an die U-Bahn-Haltestelle verlegt werden kann. • Der SB 52 sollte, zumindest zu den Stoßzeiten von 7-10 Uhr und von 15-19 Uhr, im 20-Minutentakt fahren und dabei an die Fahrzeiten der U76 angepasst werden. Begrüßt wird die Ausdehnung der Fahrzeiten des SB 51! 	
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 4 Kapitel 5	<p>Knoten Bochum</p> <p>Bewertung</p> <p>Während der Knoten Bochum in Ost-West-Richtung hervorragend über die Ruhr-Achse verbunden ist, ist frappierend, dass keine einzige gute Nord-Süd-Verbindung im SPNV existiert. Es gibt lediglich die Strecke nach Witten/Hagen mit einem eingeschränkten Halbstundentakt, die Linie RB46, die auf maroder Infrastruktur und mit zu dünnem Takt nach Gelsenkirchen fährt, sowie neuerdings den RE41 nach Recklinghausen, der aber auch nur stündlich verkehrt.</p> <p>Mit Ausnahme der Verbindung nach Witten sind auch in den Zielnetzen keine strukturellen Verbesserungen im Taktangebot geplant. Mit diesem „eindimensionalen“ Angebot hat Bochum eine einmalige Situation unter den großen Städten in NRW.</p> <p>Kurzfristige Maßnahmen</p> <p>Wir schlagen vor, zum nächstmöglichen Zeitpunkt folgende Maßnahmen zu planen, um zumindest ein erträgliches Angebot sicherzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer X-Buslinie Bochum—Castrop im Viertelstundentakt, ggf. mit teilweiser Verlängerung Richtung Rauxel/Datteln. Damit erhält das Zentrum Castrop erstmals eine attraktive Direktverbindung in Richtung mittleres Ruhrgebiet. • Aufwertung der Linie RB46 zur S46, wobei sich Takt und Betriebszeiten an den vorhandenen S-Bahnen im 30'-Takt orientieren sollen. Zudem soll geprüft werden, ob sich mit geringem Aufwand Bahnsteigkanten für zwei neue Haltepunkte Herne-Holsterhausen und Herne-Röhlinghausen einrichten lassen. 	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Die betriebliche Prüfung für den Halt Herne-Holsterhausen wurde bereits mit negativem Ergebnis geprüft.</p> <p>Eine entsprechende Verbindung prüfen wird im Zuge der langfristigen Entwicklung eines XBus-Zielnetzes, nehmen sie aber nicht konkret in den VRR-Nahverkehrsplan 2025 auf.</p>


<p>121 122</p>	<p>Anerkannte Naturschutzverbände in NRW</p>	<p>Kapitel 4</p>	<p>Regionalstadtbahn Mittleres Ruhrgebiet</p> <p>Eine Verbesserung bei den Nord-Süd-Verbindungen ist in Bochum schwierig zu erreichen, da die Infrastruktur nicht vorhanden ist. Es existiert allerdings die leistungsfähige Tunnel-Infrastruktur der Linie U35, die — abgesehen von Belastungsspitzen zur Ruhr-Universität — nicht voll ausgelastet ist. Die Belastungsspitzen treten auch asymmetrisch auf, so betreffen sie nur den Südast und sind auch entgegen den üblichen Lastrichtungen in den Hauptverkehrszeiten festzustellen.</p> <p>Wir schlagen vor zu prüfen, ob diese Infrastruktur der Kern eines Regionalstadtbahnsystems sein kann:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zentrales Infrastruktur-Element wäre eine Ausfädelung aus dem Tunnel im Bereich der A43 in Riemke, wodurch ein Anschluss an die nahegelegene Schienen-Infrastruktur erreicht wird. • Im Süden wäre eine Verlängerung über die Universitätsstraße möglich und dann eine Trasse entlang der A43 auf Flächen, die für die (aus unserer Sicht überflüssige) A43-Verbreiterung künftig nicht mehr benötigt werden. • Es könnten — mit einem entsprechenden Umbau der U-Bahn-Infrastruktur bei der nächsten anstehenden Generalsanierung — die Bahnsteige für Fahrzeuge mit 76cm Bahnsteighöhe hergestellt werden. Die Fahrzeuge hätten, abhängig von den Voraussetzungen der StVO im Bereich der ebenerdigen Kreuzungen, eine Länge von 75-100m. <p>Damit wären folgende Verbindungen mittelfristig möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realisierung der S-Bahn nach Gelsenkirchen als Regionalstadtbahn, falls eine Kapazitäts-Erweiterung auf der Strecke über Hamme nicht realistisch ist • Anbindung Castrop über Herne Hbf / Börnig mit konkurrenzfähiger Fahrzeit von <25 Minuten • Abzweige nach Witten-Herbede und Heven-Mitte (ggf. Mitnutzung der Tram-Trassen) 	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Die Aufgabenträgerschaft für Stadtbahnen liegt nicht beim VRR.</p>
--------------------	---	-------------------------	--	---

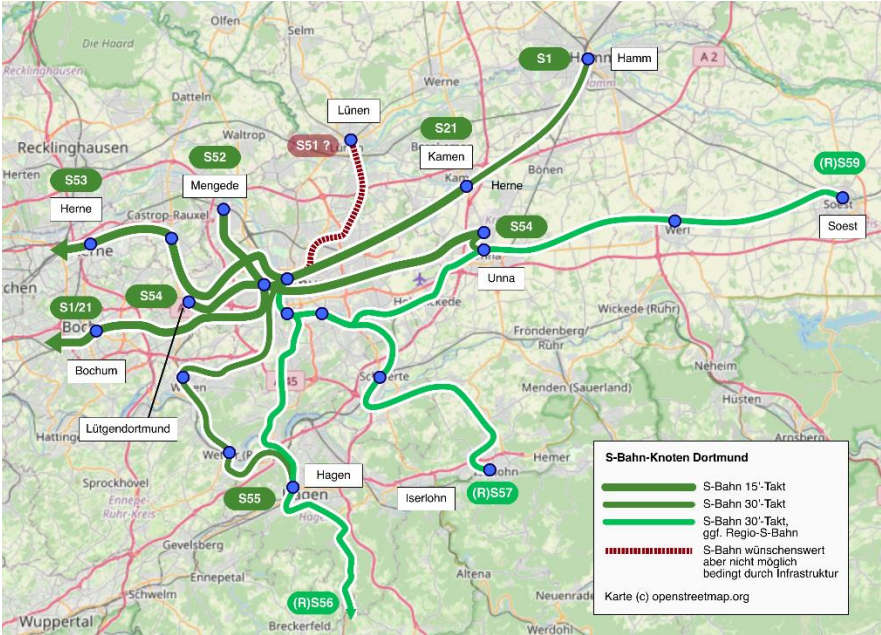



Diese Verbindungen haben den besonderen Vorteil, dass nicht nur der Hauptbahnhof erreicht wird, sondern direkt auch die Innenstadt und das wichtige Ziel der Universität.

Als noch visionärere Perspektiven wären vorstellbar:

- Verlängerung von Herbede über die Ruhrtalbahn nach Hattingen
- Reaktivierung der Strecke Witten—Gevelsberg (vgl. VDV: „Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken“, 3. Auflage)
- Eine Strecke nach Recklinghausen Mitte, bspw. parallel zur Hauptstrecke auf den Strecken 2222 und 2224
- Ein Abzweig nach Herten, Westerholt und Gelsenkirchen-Buer


			<p>Dieser Vorschlag ist zwar ungewöhnlich, allerdings sind die genannten Routen heute auf Autobahnen und Bundesstraßen stark staubelastet, so dass im Sinne der Verkehrswende eine Lösung dringend benötigt wird.</p>	
<p>121 122</p>	<p>Anerkannte Naturschutzverbände in NRW</p>	<p>Kapitel 4</p>	<p>Dritte Leistung Wattenscheid</p> <p>Der Bahnhof Wattenscheid wird mit Einführung des RRX deutlich seltener bedient werden als heute (2 statt 5 Leistungen pro Stunde). Das ist im Sinne des RRX zwar verständlich, aber für das Zent-rum Wattenscheid eine kleine Katastrophe. Zudem existiert heute bereits zwischen Bochum Hbf und Wattenscheid eine Belastungsspitze in den Hauptverkehrszeiten, die sich negativ auf die dort haltenden RRX-Linien auswirken kann.</p> <p>Wie schlagen vor zu prüfen, ob zwischen Bochum und Essen eine weitere Linie eingerichtet werden kann, die zumindest in den Hauptverkehrszeiten als Entlastungszug verkehrt. Im Zielnetz 2040 wäre dies möglich in Zeitfenstern, in denen Züge von Essen aus Richtung Gelsenkirchen fahren; die möglichen Zeitfenster sind zu den Minuten 21-32 oder 32-46. Wenn die Entlastungszüge auf Gleis 5 verkehren, gibt es keine Konflikte mit den Zügen von/nach Gelsenkirchen.</p> <p>Falls eine solche Linie möglich ist, regen wir die Prüfung an, diese langfristig nach Osten zu verlä-tern. So könnten z. B. auf folgenden Routen wichtige Orte mit zehntausenden Einwohnern erstmals eine Direktverbindung ins mittlere Ruhrgebiet erhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Variante 1: Bochum — Hörde und Anbindung von Unna und Werl • Variante 2: Bochum — Hörde und Anbindung der Sauerland-Strecke über Schwerte, Fröndenberg, Wickede und Arnsberg; möglich wäre die Anbindung einer zu reaktivierenden Strecke, z. B. nach Sundern  <p>Verstärker-RE Wattenscheid mit Perspektive Westfalen-Anbindung Karte (c) openstreetmap.org</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Hinweis zur Kenntnis genommen</p>

<p>121 122</p>	<p>Anerkannte Naturschutzverbände in NRW</p>	<p>Kapitel 4</p>	<p>Knoten Dortmund/Unna</p> <p>Bewertung</p> <p>Der Knoten Dortmund bietet im SPNV eine sternförmige Anbindung der Zentren der Umgebung.</p> <p>Allerdings gibt es einen großen qualitativen Unterschied zwischen den S-Bahnen, die im Zielnetz alle 15 Minuten verkehren, und den (nicht weniger bedeutsamen) RB-Linien, die seltener und langsamer fahren. Diese Unterschiede abzubauen, wäre eine wichtige langfristige Entwicklung für diesen Knoten.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Bedingt dieser Hinweis eine Änderung für den finalen VRR-NVP?</p> <p>Kein Handlungsbedarf, Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>121 122</p>	<p>Anerkannte Naturschutzverbände in NRW</p>	<p>Kapitel 4</p>	<p>Regio-S-Bahn</p> <p>Wir schlagen vor, als kurzfristige Lösung die wichtigsten RB-Linien als (Regio-)S-Bahn aufzuwerten und die Bedienzeiten im 30'-Takt der S-Bahn anzupassen. Mit einem einheitlichen Nummernsystem (S51 ... S59) kann dieses Netz entsprechend als einheitliches Angebot an die Kunden kommuniziert werden.</p> 	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Vorschlag ist nicht kompatibel zur VRR-Zielnetzplanung und zur ITF-Zielnetzplanung NRW</p>

<p>121 122</p>	<p>Anerkannte Naturschutzverbände in NRW</p>	<p>Kapitel 4</p>	<p>Reaktivierung Kamen—Unna</p> <p>Wir schlagen vor zu prüfen, ob ehemalige Bahnstrecken zwischen Kamen und Unna reaktiviert werden können.</p> <p>Damit könnte die im Zielnetz in Kamen endende Linie S21 nach Unna verlängert werden und so eine Verbindung zum Dortmunder Hbf herstellen.</p>  <p>Alternativ, wenn die reaktivierte Strecke leistungsfähig genug ist, könnte eine Anbindung von Unna und Werl an das RRX-Netz geprüft werden, indem über diese Route ein Halbstundentakt bis Paderborn realisiert wird.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>VRR nicht zuständig</p>
--------------------	---	-------------------------	---	--

			<p>Reaktivierung Kamen–Unna: Variante RRX</p>	
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 4	<p>Knoten Mülheim/Duisburg/Oberhausen</p> <p>Bewertung</p> <p>In diesem Städtedreieck werden die SPNV-Verbindungen im Zielnetz massiv verbessert.</p> <p>Die Stundentakte für die zu reaktivierenden Strecken nach Kamp-Lintfort und Neukirchen-Vluyn sind etwas mager, hier gibt es noch Verbesserungspotential für künftige Planungen.</p> <p>Bedauerlich ist, dass wenige Direktverbindungen von der linken Rheinseite ins mittlere Ruhrgebiet existieren werden. Hier soll geprüft werden, ob mit Umsetzung der o. g. Vorschläge für den Knoten Essen die RE-/RB-Linien, die dann in Duisburg enden, über den Rhein verlängert werden können.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Zur Kenntnis genommen</p>
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 4	<p>Aufwertung RE19</p> <p>Mit Einführung des RRX wird die Linie RE5 in Düsseldorf enden. Wir haben oben vorgeschlagen, diesen Zustand zugunsten einer Durchbindung des RE6 auf der Hauptachse vorzuziehen.</p> <p>Wir schlagen vor, die verbleibenden Angebote von Düsseldorf nach Wesel/Arnhem/Bocholt mit einem eigenen Markenauftritt zu versehen, der auch das grenzüberschreitende Angebot betont (z. B. Niederrhein/Nederrijn-Express).</p> <p>Auch hier ist es erforderlich, dass der 30'-Takt mittelfristig durch Flügelung auf beiden Außenästen, Bocholt und Arnhem, angeboten wird. Dies ist einfacher möglich, wenn die Linien nicht Teil des RRX-Fahrzeugkonzepts sind.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Zur Kenntnis genommen</p>
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 5	<p>X-Bus Borbeck—Oberhausen—Duisburg</p> <p>Der X-Bus Borbeck—Oberhausen—Landschaftspark ist zu begrüßen. Wichtig wäre uns ein Viertelstundentakt für die optimale Vernetzung mit den SPNV in Oberhausen und Borbeck. Außerdem schlagen wir vor, die Linie im Westen bis Hamborn zu verlängern, um</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p>

			dieses wichtige Zentrum an-zubinden und eine Verknüpfung mit der geplanten Linie X38 herzustellen.	
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 5	<p>X-Bus Borbeck—Osterfeld—Sterkrade</p> <p>Wir schlagen vor, die Einführung einer weiteren X-Bus-Linie zwischen den benachbarten, aber durch den ÖPNV nicht verbundenen Zentren E-Borbeck und OB-Osterfeld zu prüfen. Diese Linie kann nach Sterkrade verlängert und ggf. mit anderen geplanten Linien, z. B. nach Dinslaken, verknüpft werden.</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Eine entsprechende Verbindung prüfen wir gerne im Zuge der langfristigen Entwicklung eines XBus-Zielnetzes, nehmen sie aber nicht konkret in den VRR-Nahverkehrsplan 2025 auf.</p>
121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 4	<p>Reaktivierung Mülheim—Meiderich</p> <p>Wir schlagen vor, mittelfristig die Bahnstrecke von Styrum nach Meiderich zu reaktivieren. Im ersten Schritt soll die Endstelle in Meiderich östlich der Bahnhofstraße entstehen, so dass der städtebauliche Eingriff minimal ist, da nur die vorhandene Trasse genutzt wird.</p> <p>Der Nutzen für die Fahrgäste würde nicht nur durch die Erschließung der anliegenden Gebiete entstehen, sondern auch durch die bessere Anbindung von Meiderich Richtung mittleres Ruhrgebiet. Damit würden die Strecken der Stadtbahn in Duisburg sowie der Züge von Duisburg Richtung Mülheim entlastet.</p> <p>Es sind zwei Betriebsmodelle denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Isoliertes Angebot zwischen Mülheim und Meiderich im 15'-Takt. Dazu kann das vorhandene Wendegleis östlich des Mülheimer Hauptbahnhofs reaktiviert werden. Eventuell wäre der Einsatz von Tram-Train-Zügen denkbar, um die baulichen Anforderungen für die Reaktivierung zu senken. In diesem Fall sollte diese Linie die einzige Bedienung des Halts in Mülheim-West sein, um die länger laufenden Linien zu beschleunigen. • Flügelung von Zügen der S1/S3/RB40 ab Styrum im 30'-Takt. 	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Der Vorschlag erscheint weder betrieblich noch verkehrlich zielführend.</p>

			 <p>Langfristig wäre eine Verlängerung nach Westen Richtung Ruhrort wünschenswert.</p>	
<p>121 122</p>	<p>Anerkannte Naturschutzverbände in NRW</p>	<p>Kapitel 4</p>	<p>Kreis Recklinghausen</p> <p>Bewertung</p> <p>Der Kreis Recklinghausen ist der bevölkerungsreichste in NRW. Es ist auffällig, dass die Kreisstadt kaum per SPNV mit den kreisangehörigen Städten verbunden ist. Mit Reaktivierung der S9 durch Herten wird das Angebot an Relationen deutlich verbessert, der Stundentakt ist allerdings der Zahl der Einwohner nicht angemessen. Eine Verbesserung ist vor 2040 auch nicht zu erwarten.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>121 122</p>	<p>Anerkannte Naturschutzverbände in NRW</p>	<p>Kapitel 4</p>	<p>Taktverdichtung S9</p> <p>Wir schlagen vor, kurzfristig zu prüfen, ob eine Flügelung der S9 ab Buer möglich ist, so dass Richtung Marl und Herten jeweils ein 30'-Takt angeboten wird.</p> <p>Mit dem Zielnetz 2040 ist ein 15'-Takt auf beiden Ästen unbedingt wünschenswert.</p> <p>Für den notwendigen (abschnittswisen) zweigleisigen Ausbau in Marl existieren schon diverse Bauvorleistungen aus der Zeit der ursprünglichen Herstellung der Strecke.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kenntnisnahme, weder 15-Minuten-Takt noch ein Flügelungskonzept sind möglich</p>

121 122	Anerkannte Naturschutzverbände in NRW	Kapitel 4	<p>Angebotsverbesserung Marl</p> <p>Die Takte und Haltepunkte in Marl sind für die Größe der Stadt unzureichend. Wir schlagen vor, folgende Optionen zur Verbesserung zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Einrichtung neuer Haltepunkte an der bestehenden Strecke in Alt-Marl und Drewer (anders als der frühere Haltepunkt allerdings auf Höhe Lipper Weg).• Reaktivierung der Bahnstrecke durch Hüls für den Personenverkehr mit einem Abzweig nördlich von Sinsen mit 2 Haltepunkten Hüls (zwischen Römerstraße und Gersdorffstraße) sowie Lenkerbeck (Höhe Am Alten Pütt). Hier kann z. B. die Linie RE45 von Recklinghausen verlängert und — mit einer Anbindung an die S9-Strecke — bis Marl-Mitte oder Alt-Marl durchgebunden werden.• Im Zielnetz 2040 Verlängerung der S9 im 30'-Takt auf diese Strecke bis Lenkerbeck. Falls ein 15'-Takt der S9 möglich ist, kann jede zweite Leistung hier abzweigen, ansonsten wäre die Anbindung mit einer Flügelung in Marl-Drewer zu erreichen. <p>Mit diesen Änderungen würde der SPNV der Größe und dem Verkehrsaufkommen der Stadt Marl deutlich besser gerecht werden.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Haltepunkte werden gegebenenfalls bei der Untersuchung der Strecke zwischen Marl-Sinsen und Marl Mitte untersucht.</p>
------------	---------------------------------------	-----------	--	---

			<p>Vorschläge SPNV in Marl</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Bestehender Haltepunkt ⦿ Neuer Haltepunkt <p>Karte (c) openstreetmap.org</p>	
<p>121 122</p>	<p>Anerkannte Naturschutzverbände in NRW</p>	<p>Kapitel 4</p>	<p>Langfristiges SPNV-Konzept „SPNV-Knoten Recklinghausen“</p> <p>Wir regen an, langfristig ein Konzept „SPNV-Knoten Recklinghausen“ zu entwickeln, das systematisch die Möglichkeiten zur Anbindung der Städte innerhalb des Kreises untersucht.</p> <p>Die nachfolgende Abbildung zeigt die unbefriedigende Ist-Situation: Nur 4 von 9 Städten des Kreises sind überhaupt angebunden, keine davon besser als im 30’-Takt.</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kenntnisnahme</p>

<p>123</p>	<p>Straßen.NRW</p>	<p>allgemein</p>	<p>Sehr geehrter Herr NN,</p> <p>meine Stellungnahme bezieht sich z.B. auf Punkt 4.2.4.4 Verlängerung und Elektrifizierung Regiobahn. Hier gibt es Berührungspunkte mit Landesstraßen, welche im betreffenden Planfeststellungsverfahren bearbeitet werden.</p> <p>Die von mir geforderten Punkte gelten auch für alle anderen geplanten Maßnahmen die Auswirkungen oder Berührungspunkte mit Bundes- oder Landstraßen haben, sind dann jedoch, wie beschrieben im Konkreten Genehmigungsverfahren zu Berücksichtigen.</p> <p>Bedenken zum Nahverkehrsplan bestehen grundsätzlich nicht.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Im Auftrag</p> <p>Fachbereich Planungen Dritter</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(Antwort auf die Rückfrage des VRR, worauf sich die Hinweise des TöB in seiner 1. Stellungnahme beziehen, siehe unten)</p>
<p>123</p>	<p>Straßen.NRW</p>	<p>allgemein</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p>

			vielen Dank für Ihre Unterlagen.	(allgemeiner Einleitungstext)
123	Straßen.NRW	Kapitel 4.2.4.4	<p>Aus Sicht des Landesbetriebes Straßenbau, Niederlassung Niederrhein, sind die nachfolgenden Punkte zu beachten. Für die späteren konkreten Maßnahmen und Genehmigungsverfahren sind weitere Auflagen vorbehalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arbeiten vom Grundstück der Bundes- u. Landesstraßen werden nicht gestattet. • Die Sicherheit und Leichtigkeit der Landesstraße ist zu gewährleisten. • Das Abstellen von Material oder Baumaschinen im Bereich der Landesstraße wird nicht gestattet. • Der Beginn der Bauarbeiten ist rechtzeitig vorab der zuständigen Straßenmeisterei Meerbusch • Der Landesstraße darf kein zusätzliches Oberflächenwasser zugeführt werden. • Die Standsicherheit der Landesstraße ist sicherzustellen. • Straßenbegleitgrün auf dem Grundstück der Landesstraße ist zu erhalten. Bei einem Eingriff sind entsprechende Ausgleichsmaßnahmen in Absprache mit der hiesigen Niederlassung durchzuführen. • Direkte Zufahrten zu Bundes- und Landesstraßen werden nicht gestattet, die Zuwegung hat über das untergeordneten Straßen- und Wegenetz zu erfolgen. • Sollte eine Erschließung nur über eine Zufahrt zur Landesstraße möglich sein, ist diese in dem gesonderten Verfahren der Sondernutzungserlaubnis zu beantragen und damit verbundene Auflagen zu erfüllen. 	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Anm.: Die im NVP beschriebenen Maßnahmen – so auch die Reaktivierungsmaßnahmen – stellen Planungen und keine Baumaßnahmen dar.</p>
123	Straßen.NRW		<p>Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Im Auftrag</p> <p>Fachbereich Planungen Dritter</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf
124	Autobahn GmbH		<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>	

(125)	mobifair	allgemein	<p>Sehr geehrter Herr NN, sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir bedanken uns für die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025. Nachstehend übersenden wir Ihnen unsere schriftliche Stellungnahme.</p> <p>Bei Fragen und für die geplante mündliche Anhörung stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>NN</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>(allgemeiner Einleitungstext)</p>
(125)	mobifair	allgemein	<p>Vorbemerkung</p> <p>mobifair begrüßt die Zielsetzung des VRR und des Nahverkehrsplans „Klimaschutz durch Verkehrswende“. Eine detaillierte Analyse der Entwicklung im Gebiet des VRR und ein darauf basierendes öffentliches Mobilitätskonzept halten wir dabei für zielführend. Im Einzelnen erachten wir jedoch weitergehende Maßnahmen und Konkretisierungen für notwendig, auf die wir im Folgenden unter Bezugnahme auf das jeweilige Kapitel des Nahverkehrsplans näher eingehen werden. Dabei fokussieren wir insbesondere den Bereich der Beschäftigungsbedingungen und der Qualität, weil eine Weiterentwicklung dieser Aspekte für das Gelingen der Verkehrswende unerlässlich ist und in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen wird.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis zum Aufbau und zur Zielsetzung des VRR-NVP</p>
(125)	mobifair	Kapitel 1.2	<p>Rahmenbedingungen für die Mobilität und ihr Einfluss auf die Mobilitätsentwicklung</p> <p>Die Auswertung der demographischen Rahmenbedingungen in Kapitel 1.2.4 ist sehr interessant und aufschlussreich. Die Bedeutung der Mobilität für die demographische Entwicklung in Städten und dem ländlichen Raum muss aus unserer Sicht auch im Zusammenhang mit möglichen Wechselwirkungen betrachtet werden. Wird eine ÖPNV-Planung ausschließlich an den prognostizierten demographischen Entwicklungen ausgerichtet, so bleiben Entwicklungspotentiale ungenutzt. Die Wechselwirkungen von Mobilitäts- auf Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung sollten ebenfalls berücksichtigt werden. Ein gutes und zuverlässiges ÖPNV-Angebot kann sich positiv auf die Ansiedlung von Unternehmen und jungen Familien, die Finanzentwicklung der Kommunen und somit auf die gesamte Bevölkerungs- und Regionalentwicklung auswirken. Dieser Aspekt sollte im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden. Außerdem sollten hierzu die tangierten Regionalpläne in NRW und der Nahverkehrsplan VRR gesamthaft betrachtet werden. Ebenfalls</p>	<p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Der finale VRR-NVP wird um folgende Passage ergänzt: „Die ÖPNV-Planung orientiert sich insbesondere an der prognostizierten demographischen Entwicklung. Ferner sollten zusätzlich die Wechselwirkungen von Mobilitäts- auf Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt werden, die allerdings schwer zu quantifizieren sind. Grundsätzlich kann sich ein gutes und zuverlässiges ÖPNV-Angebot positiv auf die Ansiedlung von Unternehmen und jungen Familien, die</p>

			<p>notwendig ist aus unserer Sicht eine abgestimmte Planung der vielen übergreifenden Verkehre in Gebiete benachbarter Aufgabenträger auch außerhalb von NRW notwendig. Hierzu sollten zudem gemeinsame Qualitäts- und Leistungsstandards vereinbart werden.</p>	<p>Finanzentwicklung der Kommunen und somit auf die gesamte Bevölkerungs- und Regionalentwicklung auswirken.“</p> <p>Die den VRR tangierenden Regionalpläne (LEP, Regionalplan Ruhr) werden im VRR-NVP genannt und bei der Umsetzungsplanung berücksichtigt. Ebenso verhält es sich mit den überregionalen Verkehren, die bei SPNV-Vergabeverfahren mit benachbarten Verkehrsverbänden berücksichtigt werden.</p>
(125)	mobifair	Kapitel 1.3	<p>Mobilität und Mobilitätsentwicklung im VRR</p> <p>Vor dem Hintergrund einer notwendigen Mobilitätsentwicklung halten wir einen weiteren Ausbau von SPNV und ÖSPV für dringend geboten. Die in Kapitel 1.3. ausgeführten Anforderungen an einen leistungsstarken und zuverlässigen ÖPNV teilen wir uneingeschränkt.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Lobender Hinweis</p>
(125)	mobifair	Kapitel 1.3.5.2 Kapitel 2.4.2	<p>Fachkräftemangel, i.V.m. zukünftig verschärfter Fachkräftemangel im ÖPNV</p> <p>Wir begrüßen, dass ausreichendes und gut qualifiziertes Personal als eine der entscheidenden Ressourcen für einen qualitativ hochwertigen und sicheren ÖPNV identifiziert wird, die heute bereits knapp ist und in Zukunft noch knapper werden wird. Die berechneten Personalbedarfe von 2025 bis 2035 halten wir für zu niedrig angesetzt. Da bislang die zu gering geplanten Personalbedarfe einer der wesentlichen Gründe für Verspätungen und Leistungsausfälle waren, muss hier dringend nachgebessert werden. Eine robuste Personalplanung ist obligatorisch für ein verlässliches ÖPNV-System auf Schiene und Straße. Ebenfalls muss berücksichtigt werden, dass die in den kommenden Jahren durch Rente ausscheidenden Personale eine eher geringe Wechselbereitschaft aufwiesen, weder zu anderen Unternehmen, noch zu anderen Branchen. Die nachfolgenden Generationen weisen einen wesentlich höheren Fluktuationswillen auf. Dies beeinflusst ebenfalls die Summe der neu einzustellenden Personale. Um all dem Rechnung zu tragen und dem Fachkräftemangel zu begegnen, müssen die Beschäftigungsbedingungen verbessert werden. Das heißt mehr Eigenausbildung mit hohen Qualitätskriterien und einem Schwerpunkt auf der Berufsausbildung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Gesamtzeitraum des Verkehrsvertrages, und zwar nicht nur im Bereich der Triebfahrzeugführer, sowie mehr Personalreserven, um Zugausfälle zu vermeiden. Ebenfalls ist ein deutlicher Ausbau im Bereich der Zugbegleit- und Sicherheitspersonalquoten nötig. Darauf gehen wir in unseren Anmerkungen zu den Kapiteln 3.4.2, 4.8.1 und 4.8.2. noch näher ein.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Zustimmung seitens VRR!</p> <p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Kritischer Hinweis, dass die im VRR-NVP angegebenen (berechneten) Personalbedarfe von 2025 bis 2035 zu niedrig angesetzt sind.</p> <p>Der finale VRR-NVP wird in Kapitel 2.4.2 um folgende Passage ergänzt: „Eine robuste Personalplanung ist obligatorisch für einen verlässlichen SPNV. Ebenfalls muss berücksichtigt werden, dass das in den kommenden Jahren durch Rente ausscheidende Personal eine eher geringe Wechselbereitschaft aufwies – weder zu anderen Unternehmen noch zu anderen Branchen zu wechseln. Die nachfolgenden Generationen weisen einen wesentlich höheren Fluktuationswillen auf. Dies beeinflusst ebenfalls die Summe des neu</p>

				<p>einzustellenden Personals. Um dem Fachkräftemangel zu begegnen und eine allzu hohe Personalabwanderung vom SPNV in andere Bereiche zu verhindern, müssen die Beschäftigungsbedingungen im SPNV verbessert werden.“</p>
(125)	mobifair	<p>Kapitel 3.2.3.2</p> <p>Kapitel 4.5</p>	<p>Zu Personenbedienter Vertrieb im SPNV, i.V.m. Entwicklung Vertrieb</p> <p>Wir begrüßen, dass der VRR die zunehmende Entwicklung von personenbedienten Kundenanlaufstellen in Richtung Mobilitätszentren erkannt hat. Aus unserer Sicht ist es notwendig, diese Entwicklung verstärkt zu unterstützen, da im Bereich des Vertriebs durch die Digitalisierung und das Deutschlandticket deutliche Veränderungen im Kundenverhalten zu erwarten sind. Personenbedienter Verkauf und Beratung durch gut qualifiziertes Personal sind unabdingbar, insb. bei komplexen Reiseketten, etwa bei internationalen und multimodalen Reisen. Dafür ist aus unserer Sicht ein verbindliches, verbundübergreifend und mit den Verkehrsunternehmen abgestimmtes Zukunftskonzept Vertrieb für NRW notwendig, in dem konkrete Anforderungen an die personenbedienten Kundenanlaufstellen definiert werden, u.a. zur Tarifvereinheitlichung, Personalqualifikation und -Einsatz, Öffnungszeiten und Angebotsspektrum. Beispielsweise sollte der Verkauf von Fernverkehrsfahrkarten mindestens an allen Bahnhöfen, wo regelmäßig Züge des Fernverkehrs halten, verlangt werden. Beim Wechsel des Vertriebsdienstleisters drohen für die Beschäftigten häufig Einkommens- oder gar Arbeitsplatzverluste, weil es bislang kaum Schutzmechanismen gibt. Wir schlagen vor, im Nahverkehrsplan festzuschreiben, dass auch bei der Vergabe von Vertriebsleistungen vorgeschrieben wird, die Beschäftigten mindestens auf dem Niveau repräsentativer Tarifverträge zu bezahlen. Ebenso sollte verbindlich vorgegeben werden, dass der neue Betreiber (Auftragnehmer) im Falle eines Wechsels den bisher dort Beschäftigten die Übernahme zu mindestens den gleichen Bedingungen anbieten muss. Die rechtlichen Grundlagen hierfür wurden durch Änderungen der EU-Entsende-Richtlinie und des Arbeitnehmerentsendegesetzes (AEntG) geschaffen, wodurch die Möglichkeiten zur Vorgabe von Tariftreue und Mindestarbeitsbedingungen deutlich ausgeweitet wurden. Der Nahverkehrsplan sollte darüber hinaus Vorschläge und Leitlinien zur Umsetzung dieser Vorgaben in die Vergabepaxis enthalten.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Aussagen zu tariflichen Angelegenheiten (Entlohnung von Beschäftigten im Bereich SPNV) werden nicht in den finalen VRR-NVP aufgenommen, da das TvgG zwingend anzuwenden ist.</p>
(125)	mobifair	<p>Kapitel 3.3</p> <p>Kapitel 4.3</p>	<p>Fahrzeugeinsatz im SPNV, i.V.m. Entwicklung des Fahrzeugeinsatzes im SPNV</p> <p>Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge ist darauf zu achten, dass ein möglichst hohes Volumen an Reisenden aufgenommen werden kann. Deshalb sollten grundsätzlich im Regionalverkehr Doppelstockzüge zum Einsatz kommen. Die Wartung der Fahrzeuge sollte grundsätzlich durch den Betreiber der Linien erfolgen. Eine stärkere Vereinheitlichung von</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>In den Ausschreibungs-/Verfahrensunterlagen der SPNV-AT werden Sitzplatzkapazitäten pro Fahrt, also keine konkreten Fahrzeuge gefordert. Der VRR kann somit</p>

			Fahrzeugstandards würde die Effizienz der Wartung erhöhen und die gegenseitige Aus- hilfe zwischen EVU im Falle von Fahrzeugausfällen ermöglichen. Um Zugausfällen vorzu- beugen, muss eine ausreichend große Zahl an Reservefahrzeugen vorgehalten werden. Diese Vorschläge sollten in den Kapiteln 4.3 Entwicklung des Fahrzeugeinsatzes im SPNV bzw. 4.4 Wettbewerbsstrategie berücksichtigt werden.	nur bedingt Einfluss auf die im späteren Betrieb eingesetzten Fahrzeuge nehmen; dies obliegt dem anbietenden EVU. Hin- sichtlich der vorzuhaltenden Fahrzeugre- serven werden ebenfalls nur Sitzplatzka- pacitäten, keine konkreten Fahrzeuge ge- fordert.
(125)	mobifair	Kapitel 3.4.2 Kapitel 4.8.2	Sicherheit im SPNV, i.V.m. Sicherheit im VRR Wie die Zahlen des im Entwurf zitierten Sicherheitsberichtes NRW zeigen, besteht großer Handlungsbedarf, um im SPNV/ÖPNV die Sicherheit von Reisenden und Beschäftigten zu erhöhen. Wir begrüßen daher, dass der VRR die Erhöhung der Personalpräsenz in den Zü- gen als langfristiges Ziel formuliert. Leider reicht der konkret genannte Umfang nicht aus, um dieses Ziel zu erreichen. Der Plan des VRR, dass erst ab „spätestens 19 Uhr“ eine Be- gleitung aller Züge gewährleistet werden soll, ist für uns nicht akzeptabel. Alleindienst lehnen wir generell ab. Stattdessen wäre es nötig, dass alle Züge bzw. Zugteile rund um die Uhr mit mindestens zwei Zugbegleitpersonalen besetzt werden. Beim Einsatz von zwei getrennten Zugteilen wären also insg. vier Zugbegleiter nötig. Dies verbessert das Sicher- heitsempfinden und die Servicequalität nachweislich. Auf Verbindungen mit erhöhter Be- drohungslage sollte zusätzliches Sicherheitspersonal in Doppelstreife zum Einsatz komen- nen. Damit sich die Zugbegleiter stärker auf ihre Serviceaufgaben konzentrieren können, wäre auch der gebündelte Einsatz von Prüfteams zur Fahrscheinkontrolle an bestimmten Stationen mit hohem Fahrgastaufkommen sinnvoll. Wir halten außerdem eine klarere Un- terscheidung zwischen Zugbegleit- und Sicherheitspersonal für notwendig. Im vorliegen- den Entwurf wird meist von „Sicherheits- und Servicepersonal“ gesprochen, auch wenn es um die Besetzungsquoten geht. Hieraus wird nicht ersichtlich, welche Art von Personal gemeint ist, zumal auch der Einsatz von Sicherheitsteams NRW, die - anders als die Zug- begleiter der EVUs - direkt vom VRR beauftragt werden, erwähnt wird. Zugbegleiter sind kein Sicherheitspersonal. Die geplante Schaffung landesweit einheitlicher (hoher) Quali- fizierungen für das Sicherheitspersonal begrüßen wir. Dazu gehören auch klare Vorgaben zur mindestens jährlichen Weiterbildung. Hinsichtlich der geplanten technischen Unter- stützungsmaßnahmen (Videoüberwachung, Sicherheitsdatenbank, Bodycams, Online- plattform für Sicherheits- und Servicekräfte) begrüßen wir die grundsätzliche Stoßrich- tung des vorliegenden Entwurfs, fordern aber weitere Konkretisierungen und Nachschär- fungen. Dazu gehört z.B. die Klärung der Frage, wie genau die Sidaba weiterentwickelt werden soll. Wir halten beispielsweise eine stärkere Vernetzung mit anderen Ländern für nötig, mit dem langfristigen Ziel einer bundesweiten Sicherheitsdatenbank. Im Entwurf wird erwähnt, dass es sich anbiete, die Sicherheitskräfte künftig mit Bodycams auszurüs- ten. Dabei wird auch zurecht auf die positiven Evaluierungen aus Pilotprojekten verwei- sen. Wir unterstützen dies ausdrücklich und halten es für sehr wichtig, dass künftig bei	Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR! Forderungen: Durchgehende Besetzung aller Züge bzw. Zugteile mit mindestens zwei Zugbeglei- ter:innen zu jeder Tageszeit Klare Unterscheidung zwischen Zugbe- gleiter:innen (beauftragt vom EVU) und Si- cherheitspersonal (beauftragt vom VRR) Perspektivisch Schaffung einer bundes- weiten Sicherheitsdatenbank (zumindest stärkere Vernetzung mit anderen Bundes- ländern notwendig) Ausstattung der Sicherheitskräfte mit Bo- dycams Ausstattung aller Haltestellen und Züge mit standardisierten Videoüberwa- chungssystemen Alkoholverbote an Bahnhöfen und in be- stimmten Zügen Bedingt dieser Hinweis / bedingen diese Forderungen Ergänzungen im finalen VRR-NVP? Siehe Kommentare bei EVG. Sehe hier keinen Handlungsbedarf

			<p>allen SPNV-Ausschreibungen von den Bewerbern verlangt wird, dass diese allen Beschäftigten im direkten Kundenkontakt (Zugbegleiter und Sicherheitspersonal) den Einsatz von Bodycams ermöglichen. Die Kosten hierfür sind in die Angebote einzupreisen und vom VRR zu tragen, um Wettbewerbsnachteile für Unternehmen zu verhindern, die von sich aus und auf eigene Kosten Bodycams einsetzen. Gleiches gilt für technische Hilfsmittel für Notrufe, wie z.B. Notfall-Apps, mit denen schnell und unkompliziert Hilfe angefordert werden kann. Alle Haltestellen und Züge sind künftig mit standardisierten Systemen zur Videoüberwachung auszustatten. Die geplante Onlineplattform für Sicherheits- und Servicekräfte ÖPNV ist aus unserer Sicht ein positives Zusatzangebot, das aber Schulungen in Präsenz nicht ersetzen kann und darf. Eine weitere denkbare Maßnahme zur Verbesserung des Sicherheitsniveaus stellen Alkoholverbote in Zügen und Bahnhöfen dar, die aktuell nur punktuell ausgesprochen werden. Der Nahverkehrsplan könnte hierfür die Grundlage schaffen. Zur Bündelung und Standardisierung der zahlreichen Sicherheitsmaßnahmen wäre es sinnvoll, wenn Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen gemeinsam ein einheitliches Sicherheitskonzept entwickeln würden, statt auf die Vorlage eines Sicherheitskonzeptes durch das jeweilige Bewerberunternehmen zu setzen. Dabei sollten auch betriebliche Interessenvertretungen und Gewerkschaften beteiligt werden.</p>	
(125)	mobifair	<p>Kapitel 4.4 Kapitel 4.8.1</p>	<p>Wettbewerbsstrategie des VRR, Qualität und Service im VRR</p> <p>Die Insolvenz von Abellio hatte schwerwiegende Konsequenzen für den SPNV und die Aufgabenträger in NRW. Not- und Neuvergaben sowie Übernahmen von Betriebsinfrastruktur durch den VRR haben nicht nur zu finanziellen Mehrbelastungen in dreistelliger Millionenhöhe geführt, sondern auch die Unzulänglichkeiten des Preiswettbewerbsmodells aufgezeigt. Wir begrüßen, dass seitdem bereits einige Maßnahmen hin zu einer stärkeren Berücksichtigung von Qualitätskriterien umgesetzt worden sind. Ebenso begrüßen wir die im Entwurf genannte Ausweitung der Kostenindexierung, die verursachergerechte Pönalisierung, die Vorgabe fester Mindestausbildungsquoten und Regelungen zum Betriebsübergang. Jedoch fehlen klare Konkretisierungen. So sollte beispielsweise bei den Ausbildungsquoten ein Schwerpunkt auf die berufliche Ausbildung als Eisenbahner im Betriebsdienst gelegt und weitere Tätigkeitsgruppen, z.B. Kundenbetreuer im Nahverkehr und Werkstattbeschäftigte, einbezogen werden, weil auch in diesen Bereichen Personalmangel herrscht, der sich weiter verschärfen wird. Ziel sollten grundsätzlich robuste Personalkonzepte mit entsprechenden Reserven sein, die zudem einer strengen Plausibilitätsprüfung unterzogen werden müssen – bereits während der Ausschreibung. Wie die Regelungen zum Betriebsübergang bei Betreiberwechsel genau aussehen sollen, auf welche Tätigkeitsgruppen sie sich beziehen und ob sie auch für Notvergaben gelten, bleibt leider im vorliegenden Entwurf offen. Grundsätzlich halten wir es für dringend notwendig, dass der Prozess des Betreiberwechsels konstruktiv und verbindlich begleitet wird, damit Lohn- und Sozialstandards geschützt werden und der Übergang des Personals gefördert wird: Der VRR sollte dabei aktiv als Koordinator und Unterstützer der Unternehmen,</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Forderung bzw. Konkretisierungen:</p> <p>Bei den Ausbildungsquoten soll ein Schwerpunkt auf die berufliche Ausbildung als Eisenbahner im Betriebsdienst gelegt werden; Eigenerbringungsquote von mindestens 90% und Begrenzung auf eine Sub-Ebene.</p> <p>Ziel sollten grundsätzlich robuste Personalkonzepte mit entsprechenden Reserven sein (Plausibilitätsprüfung durch AT).</p> <p>AT muss Prozess des Betreiberwechsels konstruktiv und verbindlich begleiten, damit Lohn- und Sozialstandards geschützt werden; der VRR sollte dabei aktiv als Koordinator und Unterstützer der Unternehmen, betrieblichen Interessenvertretungen und Gewerkschaften agieren.</p> <p>Das derzeit in Teilen praktizierte Modell der getrennten Ausschreibung von</p>

			<p>betrieblichen Interessenvertretungen und Gewerkschaften agieren. Dieses Verfahren hat sich beim Übergang der ehemaligen Abellio-Leistungen auf andere EVU bewährt und sollte für alle Vergabeverfahren verstetigt werden. Die Existenzunsicherheit, die mit Betreiberwechseln verbunden ist, zu beseitigen, ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, das dringend benötigte qualifizierte und engagierte Personal im SPNV zu halten. Eng mit der Qualität der Leistungserbringung verbunden ist der Einsatz von Subunternehmen. Insbesondere Subvergabeketten an Unternehmen ohne Erfahrung im Verkehrsbereich verringern das Sicherheits- und Qualitätsniveau und untergraben den Schutz der Beschäftigungsbedingungen. Wir halten daher eine Eigenerbringungsquote von mindestens 90% und die Begrenzung auf eine Sub-Ebene für notwendig. Das derzeit in Teilen praktizierte Modell der getrennten Ausschreibung von Vertriebs- und Werkstatteleistungen lehnen wir ab, weil dadurch neue Schnittstellen und Nutzungshemmnisse geschaffen wurden, die darüber hinaus durch die Verkürzung von Wertschöpfungsketten auch negative Konsequenzen für die finanzielle Leistungsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen haben. Wir halten daher eine Rückkehr zum Modell der Leistung aus einer Hand (Betrieb, Vertrieb und Fahrzeuginstandhaltung) für geboten, um die notwendigen Kapazitäts- und Qualitätssteigerungen zu erreichen, die vom System Bahn erwartet werden. Zudem sehen wir Werkstätten im Eigentum des Aufgabenträgers, die den EVU bereitgestellt werden, nicht als Weg zur Qualitätsverbesserung an, sondern eher als Fragmentierung des SPNV-Marktes. Im vorliegenden Entwurf vermissen wir abschließend auch Hinweise auf das Tariftreue- und Vergabegesetz des Landes und weitere Konkretisierungen zur Anwendung auf die jeweiligen Vergabeverfahren, z.B. auf eigenwirtschaftliche Leistungen, sowie zu Ansätzen zur Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen und damit der Attraktivität des Sektors für neue Fachkräfte. Letztere ist eine zentrale Stellschraube für die Mobilitätswende. Das eigene Kapitel zum Thema Fachkräfte (8.3) enthält leider auch keine verbindlichen Aussagen dazu.</p>	<p>Vertriebs- und Werkstatteleistungen lehnen wir ab (hierdurch werden neue Schnittstellen und Nutzungshemmnisse geschaffen, die darüber hinaus durch die Verkürzung von Wertschöpfungsketten auch negative Konsequenzen für die finanzielle Leistungsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen haben): Rückkehr zum Modell der Leistung aus einer Hand (Betrieb, Vertrieb und Fahrzeuginstandhaltung)!</p> <p>Fehlender Hinweis auf das Tariftreue- und Vergabegesetz des Landes,</p> <p>Fehlender Hinweis auf Konkretisierungen zur Anwendung auf die jeweiligen Vergabeverfahren, z.B. auf eigenwirtschaftliche Leistungen, sowie zu Ansätzen zur Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen und damit der Attraktivität des Sektors für neue Fachkräfte.</p> <p>Bedingt dieser Hinweis / bedingen diese Forderungen Ergänzungen im finalen VRR-NVP?</p>
(125)	mobifair	Kapitel 8.3	<p>Unterstützung von Städten und Kreisen sowie Verkehrsunternehmen bei der Erbringung des ÖPNV-Leistungsangebots durch den VRR</p> <p>Leider finden sich in diesem Kapitel bisher keine Ansätze zur Behebung des Fachkräftemangels bei Werkstatt- und Fahrpersonal. Angesichts der massiven Probleme durch den Fachkräftemangel verwundert uns, dass die Inhalte zu diesem Punkt erst später eingefügt werden sollen, d.h. erst nach der öffentlichen Konsultationsphase. Wir fordern daher eine schnelle und enge Einbindung von Experten aus der Branche, insb. von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Gewerkschaften, um eine gemeinsame praxisnahe Strategie zu entwickeln. Dies könnte erfahrungsgemäß besser durch Präsenzworkshops geschehen als durch schriftliche Eingaben im Rahmen des vorliegenden Konsultationsverfahrens. Zum Thema Fachkräftemangel im Bereich des Sicherheitspersonal enthält der Entwurf den Vorschlag, einen gemeinsamen Pool für Sicherheitspersonal aufzubauen. Wir halten diese Idee für nicht sinnvoll realisierbar und raten davon ab. Letztlich würde sich</p>	<p>Handlungs-/Klärungsbedarf seitens VRR!</p> <p>Forderungen:</p> <p>Entwicklung einer praxisnahen Strategie zur Behebung des Fachkräftemangels bei Werkstatt- und Fahrpersonal durch eine schnelle und enge Einbindung von Experten aus der Branche, insb. EVU und Gewerkschaften</p> <p>Aufbau eines gemeinsamen Pools für Sicherheitspersonal ist nicht sinnvoll realisierbar (ein einziger Anbieter von</p>

			voraussichtlich ein großer Anbieter von Leiharbeit etablieren, der die Anforderungen erfüllen und dann die Preise diktieren kann, aber letztlich ebenso von der Personalknappheit betroffen und letztlich dem Einfluss der Betreiber der Verkehrsleistungen weitgehend entzogen ist. Offen bleibt bei solchen Konstruktionen immer auch die Frage, wie mit Personal, das gerade nicht benötigt wird, verfahren werden soll, aber auch, wie ein verbund- oder landesweiter Einsatz organisatorisch sinnvoll gewährleistet werden kann. Ein ähnliches Modell wurde vor einigen Jahren in Baden-Württemberg für Triebfahrzeugführer eingeführt und mittlerweile wieder aufgegeben – u.a. aus oben genannten Gründen blieben Akzeptanz und damit Nutzung gering.	<p>Leiharbeit kann Preise diktieren und ist ebenso anfällig für Personalausfall).</p> <p>Bedingt dieser Hinweis / bedingen diese Forderungen Ergänzungen im finalen VRR-NVP?</p> <p>Keine Berücksichtigung im NVP</p>
(125)	mobifair	allgemein	<p>Zu ergänzendes Kapitel zur Nachwirkung des Nahverkehrsplans</p> <p>Im vorliegenden Entwurf vermischen wir eine Regelung, die besagt, dass der Nahverkehrsplan auch dann weiter gilt, wenn seine Laufzeit – die im jetzigen Entwurf noch nicht klar definiert ist - zwar abgelaufen ist, aber noch kein daran anschließender (neuer) Nahverkehrsplan in Kraft getreten ist. Dadurch könnte eine Regelungslücke in Bezug auf die Anwendung sozialer und qualitativer Vergabekriterien entstehen, die geschlossen werden sollte.</p>	<p>Kein Handlungs-/Klärungsbedarf</p> <p>Ein Nahverkehrsplan gilt so lange, bis ein neuer Nahverkehrsplan politisch beschlossen wurde; somit gibt es keine „NVP-freie Zeit“.</p>
(125)	mobifair	allgemein	<p>Gez. NN</p> <p>Abteilungsleiter</p>	Kein Handlungs-/Klärungsbedarf