Rhein-Kreis Neuss

NIEDERSCHRIFT

über die **7.** Sitzung

des Mobilitätsausschusses

(XVII. Wahlperiode)

öffentlicher Teil

Tag der Sitzung:	**25.08.2022**
Ort der Sitzung:	GV, Zentrum, Kreishaus Grevenbroich Kreissitzungssaal (1. Etage) Auf der Schanze 4, 41515 Grevenbroich (Tel. 02181/601-2172) Navigation: www.rkn.nrw/TR814
Beginn der Sitzung:	17:06 Uhr
Ende der Sitzung:	18:42 Uhr
Den Vorsitz führte:	Erhard Demmer

Sitzungsteilnehmer:

• CDU-Fraktion

1. Herr Uwe Amelungk
2. Herr Lars Becker
3. Herr Heiner Cöllen
4. Herr Norbert Gand
5. Frau Elke Ganske
6. Frau Dilek Haupt
7. Herr René Kaiser
8. Herr Thomas Klann
9. Frau Sabina Kram
10. Herr Johann-Andreas Werhahn — Vertretung für Herrn Thomas Jung

• SPD-Fraktion

11. Herr Horst Fischer
12. Frau Doris Hugo-Wissemann
13. Herr Dietmar Ibach
14. Herr Wolfgang Kaisers
15. Herr Christian Stupp
16. Herr Rainer Thiel — Vertretung für Frau Christina Borggräfe

- **Fraktion Bündnis 90/Die Grünen**

17. Herr Elias Aaron Ackburally — Vertretung für Herrn Dirk Schimanski
18. Herr Erhard Demmer
19. Frau Kristina Neveling
20. Herr Jürgen Peters
21. Frau Birgit Wollbold

- **FDP-Fraktion**

22. Herr Simon Kell
23. Herr Rainer Weber

- **Fraktion UWG-Freie Wählergemeinschaft Rhein-Kreis Neuss/ Deutsche Zentrumspartei**

24. Herr Roland Buske

- **beratende Mitglieder**

25. Herr Heribert Adamsky

- **Gäste**

26. Frau Monika Zimmermann

- **Verwaltung**

27. Herr Kreisdirektor Dirk Brügge
28. Herr Dezernent Gregor Küpper
29. Herr Dezernent Tillmann Lonnes
30. Herr Simon Gondek
31. Herr Arnd Ludwig
32. Frau Samira Smentkowski
33. Herr Martin Stiller
34. Herr Marcus Temburg

- **Schriftführerin**

35. Frau Ellen Spelter-Roschmann

- **Schriftführer**

36. Herr Achim Kuska

INHALTSVERZEICHNIS

Punkt Inhalt Seite

1. Feststellung der ordnungsgemäß erfolgten Einladung und der Beschlussfähigkeit 4

2. Verpflichtung von sachkundigen Mitgliedern des Mobilitätsausschusses 4

3. Sachstandsbericht über den Betrieb der S28 Vorlage: 61/1510/XVII/2022 4

4. Änderung der Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen für den Rhein-Kreis Neuss Vorlage: 66/1502/XVII/2022 6

5. Radwegekonzept 2023 - Überarbeitung und Fortschreibung des Radwegekonzeptes an Kreisstraßen Vorlage: 66/1513/XVII/2022 8

Beschlussempfehlung: 8

6. Einführung einer kreisweit operierenden Pendler-App Vorlage: 61/1504/XVII/2022 8

Beschlussempfehlung: 9

7. Sachstandsbericht zum "Gesamtregionalen Radverkehrskonzept" Rheinisches Revier Vorlage: 61/1503/XVII/2022 9

8. Bericht aus den Gremien des VRR und der KMN 10

9. Anträge 12

9.1. Antrag der Fraktionen von CDU, FDP, UWG/Freie Wähler und Zentrum vom 11.08.2022 zum Thema Radverbindung zwischen Grevenbroich und Neuss Vorlage: 66/1517/XVII/2022 12

Beschlussempfehlung: 13

9.2. Antrag der Fraktionen von CDU, FDP, UWG/Freie Wähler und Zentrum vom 11.08.2022 zum Thema TWIN4ROAD Vorlage: 66/1518/XVII/2022 13

Beschlussempfehlung: 13

9.3. Antrag der Fraktionen von CDU, FDP, UWG/Freie Wähler und Zentrum vom 11.08.2022 zum Thema Güterverkehrstudie 13

10. Mitteilungen 14

10.1. Neubau der Anschlussstelle Dormagen-Delrath / K 33 n Vorlage: 66/1491/XVII/2022 14

10.2. Investive Substanzerhaltungsmaßnahmen - Sachstandsbericht Masterplan für Straßen und Radwege 2021/2022 Vorlage: 66/1496/XVII/2022 14

11. Sachstandsbericht Schnellbus Vorlage: 61/1509/XVII/2022 15

12. Sachstandsbericht Bahnstrecke "Rheinisches Revier" Vorlage: 61/1507/XVII/2022 15

13. Sachstandsbericht "Integriertes Mobilitätskonzept" Vorlage: 61/1516/XVII/2022 16

14. Anfragen 16

14.1. Anfrage der Fraktionen von CDU, FDP, UWG/Freie Wähler und Zentrum vom 11.08.2022 zum Thema Römerexpress Vorlage: 61/1512/XVII/2022 16

14.2. Anfrage der Fraktionen von CDU, FDP, UWG/Freie Wähler und Zentrum vom 11.08.2022 zu den Themen Schnellbuslinien und Entwicklung eines kreisweiten Mobilitätskonzeptes 16

14.3. Anfrage der SPD und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN vom 15.08.2022 zum Thema Sachstand Mobilitätskonzept 17

1. Feststellung der ordnungsgemäß erfolgten Einladung und der Beschlussfähigkeit

Protokoll:

Ausschussvorsitzender Demmer eröffnete die 7. Sitzung des Mobilitätsausschusses und begrüßte einleitend die zur Sitzung erschienenen Ausschussmitglieder, die Vertreter der Verwaltung sowie die anwesende Kreistagsabgeordnete Fr. Zimmermann als Gast.

Er stellte fest, dass zur Sitzung ordnungsgemäß eingeladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig war.

Der **Ausschussvorsitzende** begrüßte den neuen **Dezernenten Herrn Gregor Küpper**. Dieser stellte sich kurz vor und freut sich auf eine zukünftige gute und produktive Zusammenarbeit im Ausschuss.

2. Verpflichtung von sachkundigen Mitgliedern des Mobilitätsausschusses

Protokoll:

Der **Ausschussvorsitzende** erkundigte sich, ob ein Mitglied noch nicht verpflichtet sei. Dies war nicht der Fall.

3. Sachstandsbericht über den Betrieb der S28 Vorlage: 61/1510/XVII/2022

Protokoll:

Der **Ausschussvorsitzende Demmer** begrüßte Herrn Stach, Geschäftsführer Regiobahn GmbH, und Herrn Ommen Geschäftsführer Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft.

Er erläuterte, dass die von den Vertretern der Regiobahn für die Sitzung vorbereitete Präsentation im Wesentlichen das zusammenfasse, was bereits zur letzten Sitzung schriftlich vorgelegen habe. Sein Vorschlag, auf die Präsentation zu verzichten und direkt in die Fragen einzusteigen wurde einstimmig angenommen.

Ausschussmitglied Fischer erkundigte sich nach dem Zeitplan der Elektrifizierung, der Verwendung der damals angeschafften Züge und der Möglichkeit, diese Züge wieder auf der S28 einzusetzen.

Herr Ommen berichtete, dass die 10 Flirt-Fahrzeuge derzeit auf anderen Strecken eingesetzt würden, u.a. auch auf der zukünftigen RB34 (Siegen – Hamm). Sie würden zum Fertigstellungstermin der Elektrifizierung 2025/26 dann wieder zur Verfügung stehen. Im Zusammenhang mit der Verlängerung nach Viersen würden möglichweise noch weitere Fahrzeuge dieses Typs angeschafft werden müssen.

Herr Stach erläuterte den Stand der Baumaßnahmen zur Elektrifizierung der Regiobahn. Die Planfeststellung für den Bereich II Mettmann- Gerresheim sei jetzt erfolgt. Er wies darauf hin, dass die 4-jährige Dauer des Verfahrens nicht an der Bezirksregierung sondern an den Einwendern gelegen habe. Positiv bewertete er, dass durch die Einwendungen auch Umplanung vorgenommen werden konnten, die möglicherweise auch zu Gunsten der Regiobahn ausgehen würden.

Zum Zeitstrahl führte er aus, dass im Februar 2022 Sperrpausenanmeldungen für die Bereiche Neuss Hbf, Gerresheim Bf und der Einschleifung der S9 beantragt worden seien, die für 2024 bis 2026 gelten würden. Er gehe davon aus, dass die Regiobahn den Änderungsbescheid des 2. Änderungsantrages bekommen werde. Parallel dazu würden die vorhandenen Unterlagen genutzt - umgearbeitet entsprechend der Auflagen innerhalb der Planfeststellungsbeschlüsse - um die EU-weite Ausschreibung zu starten. Nach Kenntnisstand werde das 6-7 Monate dauern, allerdings sei die Auslastung der Unternehmen derzeit sehr hoch. Daher sei geplant, die Pakete kleiner zu schnüren, um auch kleinere, mittelständige Unternehmen bekommen zu können.

Auf die Nachfrage von **Ausschussmitglied Fischer**, ob abzuschätzen sei, wann die Elektrifizierung komplett sei, führte Herr Stach aus, dass die Bauzeit für die Jahre 2024/25/26 geplant sei und entsprechend auch die Sperrzeiten beantragt worden seien. Es seien 180 Anmeldungen für den Bereich der S9-Strecke angeben worden. 20 Anmeldungen für die angegebenen Sperrzeiten könnten nicht umgesetzt werden, weswegen man sich derzeit in einer sogenannten Eskalationsstufe befände, um ein Gespräch mit der Bahn herbeiführen zu können. Ziel sei es, die Bauzeit 2024 -2026 einzuhalten, leider seien noch einige Unbekannte dabei.

Des Weiteren erkundigte sich **Ausschussmitglied Fischer** nach dem Sachstand zur Verlängerung nach Viersen. Herr Stach erläuterte, dass es ein Ausschreibungsverfahren für der Planungsleistungen gegeben habe und die Angebote der Bieter derzeit ausgewertet würden. Aufgrund der doch recht teuren Angebote würde förderfähig eine Finanzierungslücke entstehen. Es sei geplant, diese Lücke mit Hilfe des VRR und des Verkehrsministeriums zu schließen, so dass Ende des Jahres die Planungsleistung vergeben werden könne.

Ausschussmitglied Fischer gab noch Fahrgastbeschwerden hinsichtlich verkürzter Umläufe bzw. Ausfälle der Regiobahn, Störungen der Klimaanlage im Sommer und Lärmbelästigungen im Stadtgebiet von Kaarst weiter. Er mahnte, dass der SPNV verlässlich sein müsse.

Herr Ommen bedauerte die qualitativen Defizite und dass es in der Gesamtgemengelage sehr häufig zu Verspätungen kommen würde. Großes Problem dabei sei die mangelnde Information und die Qualität der Information. Es sei jetzt gemeinsam mit Herrn Stach und dem VRR ein Projekt zur Digitalisierung der Stationen aufgelegt worden um die Möglichkeit zu schaffen, Echtzeitinformation über Monitore geben zu können und die Fahrgastinformation zu verbessern. Nach Zusage des VRR über die notwendigen Fördermittel werde das Projekt starten.

Weitere Nachfragen gab es nicht. Der **Vorsitzende** kündigte mit Zustimmung der Regiobahn an, die Präsentation der Niederschrift beizufügen und bedankte sich für die informativen Ausführungen.

4. Änderung der Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen für den Rhein-Kreis Neuss
Vorlage: 66/1502/XVII/2022

Protokoll:

Dezernent Lonnes führte aus, dass die dem Ausschuss vorliegende Vorlage seitens der Verwaltung nochmals überarbeitet werden müsse, da die Fachvereinigung Taxi Mietwagen e.V. zwischenzeitlich einen neuen Antrag, in welchem u.a. das Grundentgelt sich weiter erhöht, gestellt hat. Die Verwaltung sowie die IHK Mittlerer Niederrhein und die Fachverbände sind der einheitlichen Auffassung, dass die Erhöhung der aktuellen Vorlage zwischenzeitlich nicht mehr ausreichend ist. **Dezernent Lonnes** führte hierzu aus, dass der Taxitarif nicht frei ausgehandelt wird, sondern dass dieser auf nachvollziehbaren Berechnungen beruht, damit er für die Unternehmen auch auskömmlich ist. Die angemessene Gewinnerwirtschaftung ist eine gesetzliche Vorgabe nach dem Personenbeförderungsgesetz. Folglich handelt es sich hierbei nicht um eine freie Entscheidung der Politik, sondern um eine gebundene Ermessensentscheidung. Diese sei gerichtlich voll überprüfbar, d.h. es muss eine nachvollziehbare Ermittlung der Höhe des Taxitarifes durchgeführt worden sein. Daher ist eine Abwägung zwischen der Wirtschaftlichkeit der Taxiunternehmen und der übermäßigen Belastung der Nutzer zu berücksichtigen.

Dezernent Lonnes führte weiterhin aus, dass nach Prüfung durch die IHK folgende Punkte für eine Erhöhung sprechen:

1. Die Kosten für das Personal betragen nach Angaben der IHK 50 % der Gesamtkosten. Durch die Erhöhung des Mindestlohns sind diese gestiegen.

2. 30 % entfallen auf die Fixkosten aus. Hierunter werden u.a. die Versicherungen und die Anschaffungskosten berücksichtigt, welche in den letzten Jahren auch gestiegen sind.

3. Die restlichen 20 % sind variable Kosten, hierunter fallen u.a. die Treibstoffpreise, welche vor allem in den letzten Monaten massiv zugenommen haben.

Sowohl die IHK als auch die Verwaltung stimmen den objektiven und nachvollziehbaren Argumenten der Fachvereinigung zu einer angemessenen Erhöhung zu. Die neue Vorlage wird in der Kreistagssitzung vorgestellt, in dieser wird eine entsprechende Abwägung zwischen dem berechtigten Anspruch auf Aufwendungsersatz und angemessener Gewinnerzielung für die Taxiunternehmen und den Interessen der Verbraucher nachvollziehbar dargelegt werden. Die entsprechende Satzung soll nach Möglichkeit schon vor Weihnachten Rechtskraft erlangen, da es sonst für die Prüfung durch das Eichamt zeitlich knapp wird.

Ausschussmitglied Ackburally bedankte sich für die ausführliche Darstellung der Hintergründe der Vorlage durch den Dezernenten und beantragte für die Fraktionen SPD und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN auf eine Empfehlung durch den Ausschuss zu verzichten und den Tagesordnungspunkt auf den Kreistag zu vertagen, da die Fraktionen keine Chance auf vorherige Beratung des überarbeiteten Antrags hatten.

Ausschussmitglied Becker als Sprecher der CDU Fraktion schließt sich dem Antrag seines Vorredners an.

Ausschussmitglied Peters führte ergänzend hierzu aus, dass man bei der Diskussion über die Kostenerhöhung auch über die Einführung von Sozialtarifen nachdenken sollte, insbesondere z.B. bei medizinischen Fahrten. **Dezernent Lonnes** entgegnete hierzu, dass die Einführung von Sondertarifen so nicht möglich sei, da dies nicht die Kosten für die Taxiunternehmen decken würde. Hierfür gebe es im Einzelfall Erstattungen durch die Krankenkassen. Eine pauschale Reduzierung der Taxikosten könne nicht erfolgen, da die Ausgaben der Taxiunternehmer hierdurch nicht reduziert werden.

Ausschussmitglied Stupp ergänzte, dass man der vorliegenden Erhöhung grundsätzlich zustimmen würde, aber aufgrund der fehlenden konkreten Zahlen mit einer Verweisung in den Kreistag einverstanden ist. Weiterhin merkte er an, dass bei dem Antrag des Fachverbandes die Erhöhung des Mindestlohnes nicht korrekt dargestellt wurde. **Dezernent Lonnes** sagte zu, dass man sich in Vorbereitung auf die Vorlage für den Kreistag sämtliche Zahlen nochmal prüfen wird.

Ausschussvorsitzender Demmer fragte nach, warum es sich bei der Entscheidung um eine gebundene Ermessensentscheidung handeln würde. **Dezernent Lonnes** erläuterte hieraufhin nochmal, dass die Entscheidung vollständig gerichtlich überprüfbar ist. Daher ist eine nachvollziehbare Abwägung zwischen den Interessen der Taxiverbände (Gewinnerzielungspflicht) und den Interessen der Verbraucher zwingend notwendig. Der **Ausschussvorsitzende** verwies auf die Preiselastizität und dass die Nachfrage bei höheren Kosten sinken würde. Dies wurde von **Dezernent Lonnes** so bestätigt.

Auf Nachfrage erläuterte **Dezernent Lonnes**, dass der Punkt der Gewinn- oder Nutzenschwelle sehr schwer auszumachen sei, da er bei jedem Unternehmer unterschiedlich ist. Hierbei verlässt sich die Verwaltung auf die Fachkenntnis der IHK. Aktuell ist weiterhin ein Gutachten beauftragt worden, welches die zukünftige Erteilung von Taxikonzessionen beurteilen soll. Auch hier wird die Wirtschaftlichkeit in Hinsicht auf die Anzahl der Taxiunternehmen im Kreis geprüft.

Nach der Aussprache stellte der **Ausschussvorsitzende** den vorgebrachten Antrag zur Abstimmung.

Mobil/20220825/Ö4

Beschluss:

Gemäß dem in der Sitzung gestellten Antrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN soll keine Empfehlung des Mobilitätsausschusses ausgesprochen und eine aktualisierte Vorlage in den Kreistag eingebracht werden.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig beschlossen

5. Radwegekonzept 2023 - Überarbeitung und Fortschreibung des Radwegekonzeptes an Kreisstraßen
Vorlage: 66/1513/XVII/2022

Protokoll:

Ausschussmitglied Hugo-Wissemann unterstützt die Fortschreibung des Radwegekonzeptes. **Dezernent Küpper** führte aus, dass die Vorbereitungen hierfür aktuell laufen, die Zahlen der letzten Bundesverkehrszählung der Verwaltung allerdings noch nicht vorliegen. Sobald dies der Fall ist, wird das Projekt umgesetzt.

Mobil/20220825/Ö5

Beschlussempfehlung:

Die Verwaltung wird beauftragt, das bestehende Radverkehrskonzept 2013 entlang der Kreisstraßen im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung fortzuschreiben.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig beschlossen

6. Einführung einer kreisweit operierenden Pendler-App
Vorlage: 61/1504/XVII/2022

Protokoll:

Der **Vorsitzende** lobte die ausführliche und nachvollziehbare Vorlage. **Ausschussmitglied Becker** hob hervor, dass die Evaluierung eindeutig zu Gunsten von Pendlerportal.de ausgefallen sei. Er erkundigte sich, inwieweit die Werbemaßnahmen vom Kreis zur Nutzung des Portals umgesetzt werden können. **Kreisdirektor Brügge** führte aus, dass das zur Verfügung gestellte Informationsmaterial des Anbieters genutzt werde, dieses Portal aber auch von AG Fahrgemeinschaft NRW überregional beworben werde. Nach gefasstem Beschluss werde der Rhein-Kreis Neuss mit dem Amt für Öffentlichkeitsarbeit dieses Produkt bewerben.

Mobil/20220825/Ö6

Beschlussempfehlung:

Der Mobilitätsausschuss empfiehlt dem Kreisausschuss die Beschaffung, Einrichtung und Nutzung des Portals des Anbieters pendlerportal.de.

Der Mobilitätsausschuss empfiehlt dem Kreisausschuss zwecks Kostenminimierung der AG Fahrgemeinschaften NRW beizutreten.

- Der RKN tritt der **AG Fahrgemeinschaften NRW** bei und beteiligt sich finanziell wie folgt an der AG:
    - Die Kosten belaufen sich auf 4 € je 1.000 Einwohner p. a., was einem Kosten-faktor von ca. 1.808 € p. a. bzw. ca. 150,67 €/Monat, bei ca. 452.000 Einwohnern, entspricht.
    - Der RKN erhält eine eigene Domain (also: rhein-kreis-neuss.pendlerportal.de) + Integration des Logos des Rhein-Kreises Neuss
    - Die Mitgliedschaft in der AG Fahrgemeinschaften gilt jeweils für ein Jahr

Abstimmungsergebnis:

Die Beschlussempfehlung wurde einstimmig angenommen.

7. Sachstandsbericht zum "Gesamtregionalen Radverkehrskonzept" Rheinisches Revier Vorlage: 61/1503/XVII/2022

Protokoll:

Der **Vorsitzende** verwies auf die Vorlage. **Ausschussmitglied Wollbold** bat um Erläuterung bezüglich der Akteure und der Beteiligung der Politik, der Notwendigkeit einer Machbarkeitsstudie für Radvorrangrouten, einer Identifikation des Kernprojektes und der Aufnahme in den Bedarfsplan für Radschnellwegeverbindungen NRW.

Dipl. Ing. Stiller führte aus, dass sich die Steuerungsgruppe aus den Projektpartnern Landfolge Garzweiler als Projektträger und den 7 beteiligten Kommunen - Stadt Mönchengladbach, Städteregion Aachen und 5 Kreise im Rheinischen Revier – zusammensetzt. Andere Akteure seien die Straßenbaulastträger (z.B. Straßen NRW, Kommunen) und der ADFC. Zur Einbindung der Politik bot er an, im Mobilitätsausschuss über Entwicklungen zu informieren.
Zur Frage hinsichtlich der Machbarkeitsstudie erläuterte er, dass es sinnvoll sei, auch für die Radvorrangrouten Konkretisierungen der Maßnahmen auf der Trasse, über zeitliche Abfolge, Zuständigkeiten und Kosten vorzunehmen. Das mache insofern Sinn, weil in Teilen des Rheinischen Reviers - besonders im südlichen Bereich - die Potentiale für Radschnellwege gar nicht vorhanden seien und so eine Verteilung in der gesamten Region ermöglicht werden könne.

Zur Bedarfsplanung des Landes sei das Rheinische Revier mit dem jetzigen Projektstand gut aufgestellt. Die Relationen seien bekannt und könnten in den Prozess des Landes eingespeist werden. Er riet, unabhängig vom Landesbedarfsplan die Maßnahmen zu konkretisieren.

Zur Frage nach dem Kernprojekt machte er deutlich, dass Maßnahmen noch in der Gruppe abgestimmt werden müssen um z.B. grenzüberschreitende Trassen festzulegen.

Außerhalb der Fragestellungen teilte er mit, dass die angekündigte Kooperationsvereinbarung mittelweile zur Unterschrift vorläge.

Auf Nachfrage von **Ausschussmitglied Peters** hinsichtlich des geschlossenen Kreises der Beteiligten machte **Dipl. Ing Stiller** deutlich, dass es sich nicht um einen geschlossenen Kreis handeln würde, sondern weitere Akteure auch eingebunden werden würden. Auf der Ebene der Machbarkeitsstudien würde es sich anbieten, auch die betroffenen Kommunen miteinzubinden und mitzunehmen.

Kreisdirektor Brügge ergänzte, dass dieses Projekt ein Konzept erarbeiten würde, über dessen Umsetzung in Rückkopplung in den politischen Gremien entschieden werden würde. Die Steuerungsgruppe habe die Aufgabe, dass das Projekt innerhalb des Zeit- und Kostenplanes die anvisierten Ziele erreicht. Es sei nicht Absicht, die Politik oder weitere Akteure auszuschließen.

Ausschussmitglied Peters wies auf die Beteiligung der Öffentlichkeit hin.
Kreisdirektor Brügge machte deutlich, dass der Rhein-Kreis Neuss sehr intensive öffentliche Bürgerbeteiligung durchführen würde, z.B. auch beim Freiraum- und Freiflächenkonzept.
Nachdem es keine weiteren Wortmeldungen gab, stellte der Vorsitzende den Beschlussvorschlag zur Abstimmung.

Mobil/20220825/Ö7

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zum „Gesamtregionalen Radverkehrskonzept" Rheinisches Revier zustimmend zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:

Der Vorschlag wurde einstimmig angenommen.

8. Bericht aus den Gremien des VRR und der KMN

Protokoll:

Ausschussmitglied Cöllen berichtete aus den Sitzungen des VRR und der KMN:

VRR

- Es gab eine längere Phase der Diskussion um die Besetzung des Vorstandes. Als Nachfolgerin von Vorstandssprecher Lünser wurde Frau Gabriele Matz gewählt.
- Durch das 9-Euro-Ticket gab es keine Einnahmenausfälle. Es gab einen hohen Andrang von Fahrgästen, der teilweise auch an verschiedenen Stationen zu Zurückweisungen geführt habe. Das Personal war sehr gestresst und überfordert. Ein Nachfolge-Ticket für das 9-Euro Ticket sei derzeit in der Diskussion - auch wegen der Zuständigkeit der Einnahmeausfälle. Aktuell habe der VRR eine NRW-weite Aktion mit Vorteilen für Abo-Kunden (auch für Neukunden) gestartet.

- Für Empörung habe der Ausfall ganzer Linien (RE8, S11, S8) geführt. Es habe Krisengespräche mit DB-Netze gegeben. Begründet wurden die Ausfälle auch mit der Übernahme der 3 Abellio-Linien und daraus resultierender personeller Unterbesetzung, post-corona bedingten Personalausfällen und Baustellenmanagement. Juristisch gesagt: „Organisationsverschulden". Von der SPD im Verwaltungsrat sei ein umfangreicher Prüfungsantrag hinsichtlich Schadensersatzleistungen/ Pönalen eingereicht worden.
- Die Branche rechne im kommenden Jahr 2023 – für das keine Corona-Hilfe zugesagt sei – einer Deckungslücke von 500-600 Mio. Euro.
- Die ambitionierten Vorhaben des Verkehrskonzeptes 2030/2045 führen zu einem Mehrbedarf in Höhe von 1,7 Mrd. Euro Mehrbedarf bis 2030. Es werde versucht, weitere Finanzierungsmöglichkeiten zu finden da die Einnahmen aus den Ticketverkäufen und die Zuwendungen aus der öffentlichen Hand nicht ausreichen werden.
- Der VRR habe bereits eine Tariferhöhung von 5,2 % in Aussicht gestellt, über die aber noch beschlossen werden müsse.
- Bei der S-Bahn Rheinisches Revier gebe es einen Fortgang des Verfahrens für beide Strecken (Düsseldorf-Bedburg und Düsseldorf Jülich Aachen).
- Eine Mehrzahl der Reisebüros mit DB Lizenz erhielten keine Vergütung mehr für den Ticketverkauf. Der VRR werde sich in Kürze mit dem Thema beschäftigen.

<u>KMN</u>

- Das Land habe 1,5 Mio. Euro für das Schnellbuskonzept zur Verfügung gestellt. Die ersten Schnellbusse führen seit dem 1. Juni im Ruhrgebiet, 3 weitere Linien im Kreis Kleve und Wesel ab dem 1.12.2022. Die Linie X49 Kreis (Kempen – Willich – Meerbusch) werde zum Fahrplanwechsel im Sommer 2023 in Betrieb genommen werden.
- Die vom VRR ausgeschriebenen Förderprogramme nach §12 ÖPNV Gesetz (Barrierefreiheit) werden von den Kommunen/ Aufgabenträger wegen Planungsschwierigkeiten nicht besonders wahrgenommen. Der VRR werde Angebote machen, bei der Planung unterstützend tätig zu werden.
- Die Betreiber von Omnibuslinien haben geltend gemacht, dass sie eine Stärkung des digitalen Tickets wünschen würden. Auch diese Unternehmen würden Einnahmeausfälle in den nächsten Jahren befürchten.

Der **Vorsitzende** bedankt sich für die Informationen. **Ausschussmitglied Hugo-Wissemann** machte nochmal deutlich, dass durch die Einführung des 9-Euro-Tickets die Verkehrsunternehmen überfordert gewesen seien. Mit der gebotenen Qualität – gerade auch die Unzuverlässigkeit – werde man keine Bürger auf die Schiene holen.

Der **Ausschussvorsitzende Demmer** wies auf die Entwicklungen im SPNV Zielnetz 2030/2045 hin, nachzulesen auf der Internetseite VRR.

Ausschussmitglied Fischer führte dazu wesentliche Ziele dieses Konzeptes (Erhöhung des ÖPNV um 60%, 15-Minuten –Takt der S-Bahn, Elektrifizierung, Schnellbusse) an. Ambitionierte Ziele, deren Umsetzung problematisch sei. Auch hinsichtlich der Finanzierung müsse man sehen, wie Land und Bund damit umgehen.

Ausschussmitglied Ackburally erkundigte sich nach den Auswirkungen des Ausfalls der RE8 auf die Fahrgäste und auf die Auslastung der RB27, **Ausschussmitglied Wollbold** schilderte die Situation auf der S8. Sie kritisierte die Kommunikationspannen bei

der DB und erkundigte sich nach Schienenersatzverkehr und Verbesserungsmöglichkeiten der Kommunikation. Zur RE8 konnte **Ausschussmitglied Cöllen** berichten, dass die DB sich außer Stande sähe, den RE8 vor dem 18.9. wieder in Betrieb zu nehmen. Lösungen seien im Prinzip nicht angeboten worden. Alternativ wären die Fernzüge geöffnet worden. Zur Frage nach der Verbesserung der Kommunikation verwies er auf die Zuständigkeit der DB Regio. Die Informationspolitik sei Gegenstand der Kritik. Er teilte mit, dass 2 RE-Paare in den Morgenstunden in Kleinenbroich und Büttgen halten würden. **Ausschussmitglied Peters** bemängelte die Ausfälle und Linienbrüche auf der Linie RE7 und die unzureichende Information bei Verspätungen. **Ausschussmitglied Cöllen** sagte abschließend, dass diese Dinge bekannt seien und auch schon an die zuständigen Stellen weitergeben wurden.

Ausschussmitglied Werhahn fügte hinzu, dass auch die CDU empört über die Verhältnisse sei. **Kreisdirektor Brügge** äußerte seine Besorgnis über den generell bestehenden Fachkräftemangel.

9. Anträge

9.1. Antrag der Fraktionen von CDU, FDP, UWG/Freie Wähler und Zentrum vom 11.08.2022 zum Thema Radverbindung zwischen Grevenbroich und Neuss
Vorlage: 66/1517/XVII/2022

Protokoll:

Dezernent Küpper führte zu der Vorlage aus, dass heute eine Mail seitens des ADFC eingegangen ist. Inhaltlich wird der Antrag begrüßt, darüber hinaus wird noch auf verschiedene Problematiken hingewiesen. Die Mail wird als Anlage zur Niederschrift beigefügt.

Ausschussmitglied Becker begrüßte die Stellungnahme der Verwaltung, wies aber zusätzlich darauf hin, dass schon durch kleinere Maßnahmen wie z.B. eine bessere Beschilderung die Situation zeitnah positiv geändert werden könnte.

Ausschussmitglied Ackburally bestätigte für die Fraktionen SPD und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN die positive Entwicklung und bat darum, dass zur nächsten Sitzung des Mobilitätsausschusses ein Vertreter von Straßen NRW eingeladen werden sollte. Er erhoffe sich hierdurch einen Informationsaustausch zur Stärkung des Radverkehrsnetzes im Rhein-Kreis. **Dezernent Küpper** sagte dies zu, verwies aber nochmals auf die Zuständigkeiten der zuständigen Baulastträger für dieses Projekt.

Mobil/20220825/Ö9.1

Beschlussempfehlung:

Die Verwaltung wird beauftragt die Möglichkeiten zur Verbesserung der Radfahrverbindung zwischen Grevenbroich und Neuss zu prüfen und hierüber im nächsten Mobilitätsausschuss zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig beschlossen

9.2. Antrag der Fraktionen von CDU, FDP, UWG/Freie Wähler und Zentrum vom 11.08.2022 zum Thema TWIN4ROAD Vorlage: 66/1518/XVII/2022

Protokoll:

Ausschussmitglied Becker wies darauf hin, dass das bestehende Programm TWIN4ROAD viele Stärken hat, welche man aufnehmen und nutzen kann um in dem Bereich eine Weiterentwicklung stattfinden zu lassen. Er verwies weiterhin auf die Empfehlung der Verwaltungsvorlage und den damit aufgezeigten Weg zur Nutzung des „Digitalen Zwillings".

Dezernent Küpper nahm das Thema „Digitaler Zwilling" auf. Die dazugehörige PowerPoint-Präsentation wird der Niederschrift als Anlage beigefügt.

Mobil/20220825/Ö9.2

Beschlussempfehlung:

Zur Vermeidung von Doppelstrukturen und operativen Überschneidungen wird die Verwaltung beauftragt, die Kooperation mit dem Kataster- und Vermessungsamt mit dem Ziel einer digitalen Straßenerfassung zu vertiefen.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig beschlossen

9.3. Antrag der Fraktionen von CDU, FDP, UWG/Freie Wähler und Zentrum vom 11.08.2022 zum Thema Güterverkehrstudie

Protokoll:

Ausschussmitglied Klann erläuterte den Antrag. **Ausschussmitglied Peters** führte aus, die Thematik im Rahmen des Integrierten Mobilitätskonzeptes zu bearbeiten und nicht parallel ein zweites, ähnliches Konzept nur für die Güterverkehre zu entwickeln. Er schlug vor, im Mobilitätskonzept die Formulierungen zu berücksichtigen.

Kreisdirektor Brügge erklärte, dass das Integrierte Mobilitätskonzept im Wesentlichen ausschließlich den Bereich des Personenverkehrs im Auge habe. Den Güterverkehr

müsse man getrennt betrachten, weil beide Verkehre unterschiedliche Voraussetzungen, unterschiedliche Bedingungen haben, auch wenn die Verkehre auf gleichen Verkehrsträgern stattfinden würden. Aus Sicht der Verwaltung empfahl er, die beiden Bereiche getrennt voneinander zu betrachten, da sonst eine strukturierte Abarbeitung nicht gewährleistet sei.

Er stellte den Kernpunkt des Integrierten Mobilitätskonzeptes dar und machte die Unterschiede zwischen Personenverkehr und Güterverkehr deutlich. Er hob hervor, dass die Anforderungen an einen intelligenter und klimaneutraler zu organisierenden Güterverkehr betrachtet werden müssen.

Ausschussmitglied Wollbold fragte, ob beabsichtigt sei, konkreter die Bedarfe der Betriebe zu ermitteln und **Ausschussvorsitzenden Demmer** erkundigte sich nach der Zielperspektive der Studie. Daraufhin erläuterte A**usschussmitglied Klann**, dass die Verlagerung der Verkehre die Zielperspektive sei.

Nachdem es keine weiteren Fragen gab, stellte der **Vorsitzende** den Beschlussvorschlag zu Abstimmung.

Mobil/20220825/Ö9.3

Abstimmungsergebnis:

Der Vorschlag wurde einstimmig angenommen.

10. Mitteilungen

10.1. Neubau der Anschlussstelle Dormagen-Delrath / K 33 n
Vorlage: 66/1491/XVII/2022

Protokoll:

Zu dem Tagesordnungspunkt lagen keine Wortmeldungen vor.

10.2. Investive Substanzerhaltungsmaßnahmen
- Sachstandsbericht Masterplan für Straßen und Radwege 2021/2022
Vorlage: 66/1496/XVII/2022

Protokoll:

Zu dem Tagesordnungspunkt lagen keine Wortmeldungen vor.

11. Sachstandsbericht Schnellbus
Vorlage: 61/1509/XVII/2022

Protokoll:

Der **Vorsitzende** schlug vor, den Bericht zusammen mit dem Antrag der Fraktionen TOP 14.2. zu behandeln.

Es gab eine Nachfrage von **Ausschussmitglied Cöllen** hinsichtlich der Linie X94, da nach den Unterlagen die Ortschaften Hülchrath, Neukirchen und Gohr im Gegensatz zu dem einstimmigen Beschluss, der beim VRR anhängig sei, nicht einbezogen seien. Er bat die Verwaltung um Erläuterung. **Kreisdirektor Brügge** kündigte an, die Antwort der Niederschrift beizufügen.

Antwort des VRR:

Für die Linie X94 wurden entlang des Linienwegs in allen drei Orten entsprechende Haltestellen eingeplant.

12. Sachstandsbericht Bahnstrecke "Rheinisches Revier"
Vorlage: 61/1507/XVII/2022

Protokoll:

Kreisdirektor Brügge berichtete, dass mittlerweile der Bund und die DB einig darüber seien, dass die möglicherweise bei der DB-Netze entstehenden Betriebsverluste mit Mitteln aus dem Strukturstärkungsgesetz ausgeglichen werden können. Die Strecke Abschnitt Ost könne daher jetzt in die Sammelvereinbarung aufgenommen werden. Für den westlichen Teil habe der NVR zwischenzeitlich mitgeteilt, dass sie beim Bundesamt für Ausfuhrkontrolle den Antrag auf Finanzierung der Machbarkeitsstudie gestellt sei. Der Fördersatz betrage 90%, die verbleibenden 10% teilen sich anteilmäßig NVR und VRR. Wann mit einer Bescheidung des Förderantrags zu rechnen sei, könne derzeit nicht gesagt werden. Das Verkehrsministerium wurde gebeten, auf die besondere Dringlichkeit und Bedeutung des Antrags beim BAFA hinzuweisen.

Der **Ausschussvorsitzenden Demmer** ergänzte, dass es sich bei der Strecke nicht nur um Personenverkehr sondern auch um Güterverkehr handele (Stichwort: Montzenlinie).

13. Sachstandsbericht "Integriertes Mobilitätskonzept" Vorlage: 61/1516/XVII/2022

Protokoll:

Der **Vorsitzende** bedankte sich für die ausführliche und detaillierte Beschreibung und wies darauf hin, dass die Anfragen 14.2 und 14.3 sich auf diesen TOP bezögen.

Ausschussmitglied Wollbold bat um Erläuterung, wie die Politik an der Erarbeitung des Leitziels oder eines Leitbildes und den Handlungsfeldern mit konkreten Maßnahmen beteiligt werde.

Kreisdirektor Brügge erklärte, dass die Beteiligung der Politik über Berichte in den jeweiligen Ausschüssen erfolgen würde und dadurch eine Einflussnahme bei diesen Themen gegeben sei.

14. Anfragen

14.1. Anfrage der Fraktionen von CDU, FDP, UWG/Freie Wähler und Zentrum vom 11.08.2022 zum Thema Römerexpress Vorlage: 61/1512/XVII/2022

Protokoll:

Zu dem Tagesordnungspunkt lagen keine Wortmeldungen vor.

14.2. Anfrage der Fraktionen von CDU, FDP, UWG/Freie Wähler und Zentrum vom 11.08.2022 zu den Themen Schnellbuslinien und Entwicklung eines kreisweiten Mobilitätskonzeptes

Protokoll:

Zu dem Tagesordnungspunkt lagen keine Wortmeldungen vor.

14.3. Anfrage der SPD und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN vom 15.08.2022 zum Thema Sachstand Mobilitätskonzept

Protokoll:

Zu dem Tagesordnungspunkt lagen keine Wortmeldungen vor.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, schloss der Vorsitzende Erhard Demmer um 18:42 Uhr den öffentlichen Teil der Sitzung.

Erhard Demmer	**Ellen Spelter-Roschmann**	**Achim Kuska**
Vorsitz	Schriftführung	Schriftführung

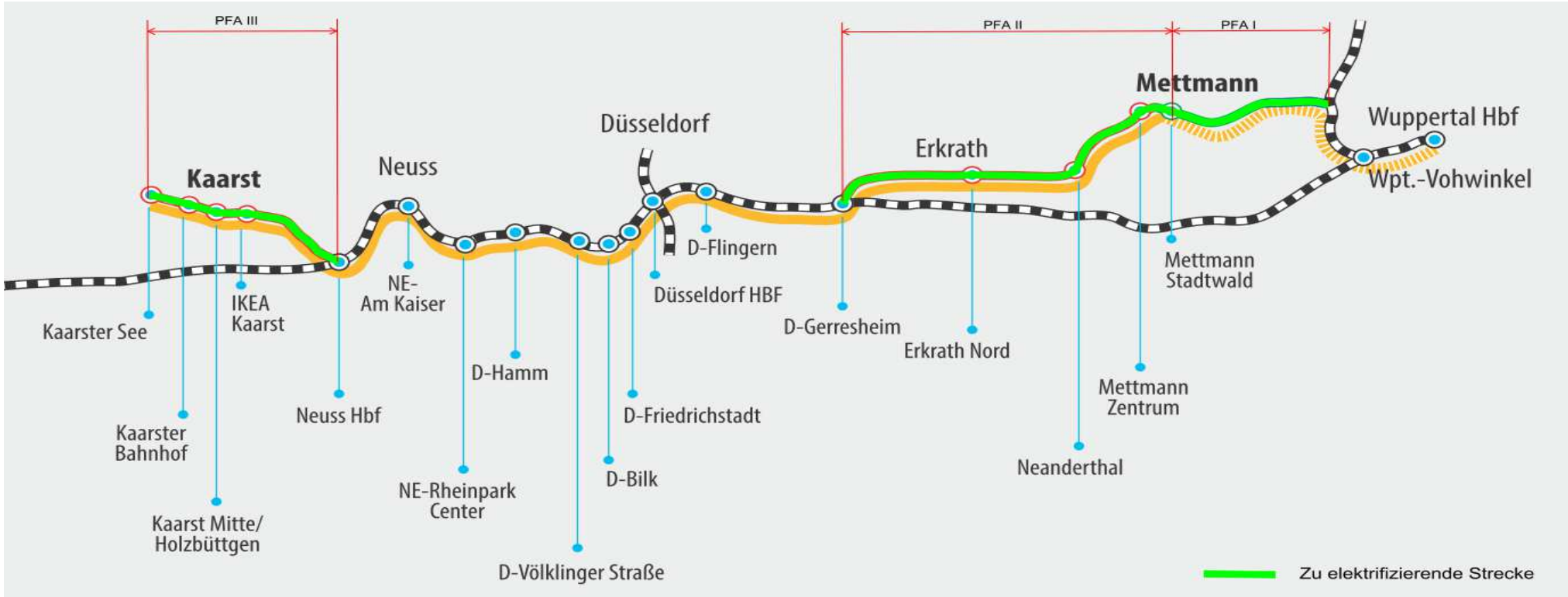
Sachstandsaustausch Regiobahn GmbH

Regiobahn GmbH
Dipl.-Ing. Dipl.-Wirt.-Ing. Stefan Stach
Bahnstraße 58
40822 Mettmann

Themenbereiche

1. Planfeststellung
2. Elektrifizierung
3. Parallele Baumaßnahmen
4. Finanzierung
5. Entwicklung des Trassenpreises
6. Daten und Entwicklung der Unwettermaßnahme

1. Planfeststellung



1. Planfeststellung

Abschnitte	Infrastrukturbereiche	TÖBs
PFA I	Mettmann Stadtwald - Abzweig Dornap	34
PFA Ia	Mettmann Stadtwald / Zentrum	17
PFA Ic	Abzweig Dornap - Wuppertal (DB-Strecke)	19
PFA II	Düsseldorf Gerresheim – Mettmann Zentrum	51
PFA III	Neuss Hbf – Kaarster See	43

1. Planfeststellung

Übersicht Planrechtsverfahren

Planrechtsverfahren	Leseexemplar an Regiobahn	Rückäußerung Regiobahn	Leseexemplar an BezReg	Rückäußerung BezReg	Einleiten des Verfahrens	Beschluss	Bemerkung
Elektrifizierung der Regiobahn-Infrastruktur							
PG1: Üst Erkrath	10.08.16	23.08.16	25.08.16	04.10.16	28.10.16	04.05.17	erledigt
PG2: Gleis 907 Bf Dornap-Hahnenfurth	10.08.16	18.10.16	20.10.16	23.11.16	03.02.17	12.12.17	erledigt
PG3: Bf Mettmann Stadtwald - Verlängerung Bahnsteige und Verschiebung Weichen W48/W70	03.08.17	31.08.17	08.09.17	09.10.17	23.10.17	30.01.18	erledigt
PG4: Bahnsteigverlängerungen Westast	21.11.17	04.01.18	26.01.18	08.02.18 ohne HNB und LEV	23.07.18	08.07.19	erledigt
PG5: Neubau EÜ Nordkanal	25.01.2018 Umwelt 15.05.18	13.03.2018 Umwelt 25.05.18	11.07.18	13.09.18	19.02.19	16.01.20	erledigt
~~PG6: Abstellanlage Gleis 830/831~~	~~vsl. 13.09.19~~	~~vsl. 27.09.19~~	~~vsl. 04.10.19~~	~~vsl. 29.11.19~~	~~vsl 16.12.19~~	~~vsl 18.19.19~~	Kann nicht finanziert werden.
PG6: Neubau Abstellanlage Gleis 813/814	~~20.10.20~~	~~01.12.20~~	~~20.10.20~~	~~08.12.20~~	~~15.01.22~~ 28.02.22	31.12.22	kein Leseexemplar an Bez.-Reg, sofortige Einreichung!
PG7: Neubau Werkstatthalle	vsl. 31.03.21	~~vsl. 31.11.20~~	~~vsl. 15.12.20~~	~~vsl. 15.03.21~~	~~vsl 15.04.21~~	~~vsl. Juli 2022~~	Keine Vorlage bei Bez.-Reg. (RFG-Entscheidung).
PFA I Bf Mettmann Stadtwald - Abzw. Dornap (Planänderung Nr. 9 Verlängerung)	19.12.16 / 31.08.17	31.01.17 / 14.09.17	17.09.17	22.12.17	16.04.18	06.08.20	erledigt
PFA Ia Bf Mettmann Stadtwald	19.09.16	13.10.16	17.11.16	26.01.17	23.03.18	08.06.21	erledigt
PFA Ic Bf Dornap-Hahnenfurth - Bf Wuppertal-Vohwinkel	18.11.16	19.12.16	13.01.17	31.01.17 ohne HNB und LEV	04.04.18	17.08.20	erledigt
PFA II Bf Düsseldorf-Gerresheim - Bf Mettmann Stadtwald	19.12.16 / 14.09.17	17.01.14 / 28.09.17	23.10.17	22.02.18	24.04 18	07.07.22	erledigt
PFA III Neuss Hbf - Bf Kaarster See	02.03.18 Umwelt 09.05.18	03.05.18 Umwelt 25.05.18	11.07.18	20.09.18	19.02.19	02.02.21	erledigt

1. Ablauf Planfeststellungsverfahren

Erarbeitung vollständiger Unterlagen

- Bodenuntersuchungen
- Bodengrunduntersuchungen
- Wachstumsperiode
- Vegetationsperiode
- Bewertung bestehender Bausubstanzen von Brücken u.a.
- Bodendenkmalbelange
- Kreuzungsvereinbarungen
- Gestattungen mit DB Immobilien
- Vermessungen
- Bestandsprüfungen
- Leitungsabfragen
- Betriebsplanungen, VzG
- Elektromagnetische Verträglichkeit
- Kathodischer Korrosionsschutz-Berechnung (nur RMR)
- Stromdiagramme (nur DB System)
- Lärmschutzmaßnahmen
- Baustelleneinrichtungsflächen
- Absprachen mit TÖBs
- Eigentümerfeststellung
- Neuerstellung BLS, BÜSA, LST (mit DB Netz)

Einreichung vollständiger Unterlagen

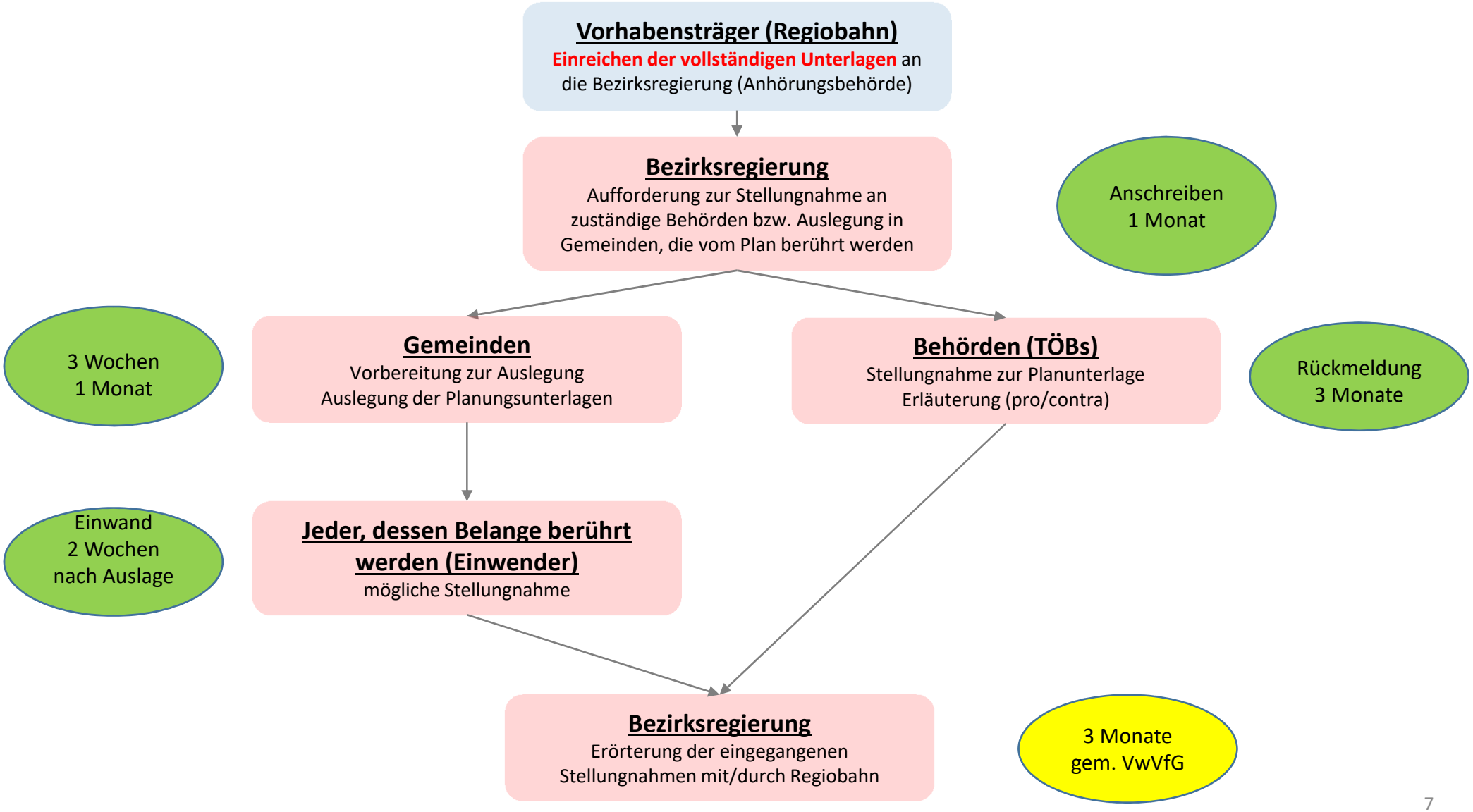
- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Gutachten
- Einhaltung der Regelwerke
- Planunterlagen

Wachstumsperiode
min. 1 Jahr

Gutachten wie
EMV, KKS, SSG
min. 1 Jahr

Eigentümerfeststellung
ca. 1 Jahr

1. Ablauf Planfeststellungsverfahren



1. Ablauf Planfeststellungsverfahren

Vorhabensträger (Regiobahn)
Stellungnahmen in Synopse
Einigung mit TÖBs und **Einwendern**

↓

Vorhabensträger (Regiobahn)
Anpassung der vorgelegten Planung
→ an Bezirksregierung

↓

Bezirksregierung
Erneut an TÖBs und Einwender

↓

Bezirksregierung
Bekanntgabe des **Erörterungstermins** nach Erkenntnis der Uneinigkeit

↓

Bezirksregierung
Bekanntgabe Ergebnis / Stellungnahme der Teilnehmenden

↓

Gemeinden
Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses zur Einsichtnahme

KEINE FRISTEN

Vorlauf eine Woche

1 Monat nach EÖT

Auslegungszeit 2 Wochen

2. Elektrifizierung

- **Unsichtbare Maßnahmen**
  - Planungen
  - Kostenermittlung
  - Beteiligung TÖBs und Eigentümer (dingliche Sicherung, BE-Flächen)
  - Gutachten / Berechnungen
  - Genehmigungsläufe
  - Finanzen / FA / ÄA
  - Ausbau Schaltposten DB Energie (Stand der Technik)
  - Verhandlungen DB Netz, DB Immobilien, DB Energie
  - Ausschreibungsverfahren
  - Anmeldung Hbf Neuss, Bf Gerresheim, Bereich Abzweig Dornap bis Vohwinkel
- **Sichtbare Maßnahmen**
  - Baustelleneinrichtungen
  - Berührschutz, Erdungsmaßnahmen
  - Fundamenterstellung
  - Fahrleitungsmaste aufstellen
  - Leitungen anhängen
  - Sperrpausen Bereich Wuppertal (02/25 – 10/25 und 11/26)
  - Sperrpause Bf. Wuppertal (10/25 – 06/26)
  - Sperrpause Bf. Neuss (01/26 – 02/26 und 06/26 – 10/26)

Ziel der Inbetriebnahme: Ende 2026

3. Parallele Baumaßnahmen

- Vegetationsfreischnitt
- Kampfmittelräumdienst
- Baustelleneinrichtungen
- Anpassung auf 76 cm Einstiegshöhe an den Bahnsteigen
- Anpassung der Umlaufsperren
- Erstellung der Zweigleisigkeit Neuss – Kaarst (ca. 1,5 km)
- Ausbau BÜ Gümpgesbrücke für Zweigleisigkeit
- Absenkung unter Konrad-Adenauer-Brücke
- Absenkung unter KrBw Nordkanal EÜ der DB

4. Finanzierung / GVFG-Maßnahme

- **Gesetzliche Regelung**
  - 90% der zuwendungsfähigen Baukosten = Fördermittel
    (60% Bund; 30% Land)
  - 10% der zuwendungsfähigen Baukosten = Eigenmittel

- **Möglichkeiten der Refinanzierung**
  - Kosten übernehmen die Stakeholder
  - Darlehen mit Refinanzierung über Einnahmen über Trassengebühren durch EVUs

Aber: Annähernde Beispielrechnung	**ca. Kosten**
Vorhabenkosten	98 Mio. €
Baukosten	80 Mio. €
zf Baukosten	78 Mio. €
90 % der zf Baukosten	70 Mio. €
Eigenmittel	30 Mio. €

5. Daten und Entwicklung der Unwettermaßnahme (1)

• 15.07.2021	Unwetterereignis
• 22.07.2021	Informationsschreiben an VRR, VDV, VVDE und BezReg.
• 15.09.2021	Internetrecherche (Unwetter/Förderrichtlinie)
• 21.10.2021	Kontakt Wiederaufbauhilfe-Hotline der BezReg. Düsseldorf
• 15.11.2021	Anmeldung Wiederaufbauhilfe-Portal
• 19.11.2021	Kontakt NRW.Bank bzgl. Antragsverfahren und Förderrichtlinie
• 24.11.2021	Veröffentlichung Leitfaden für Antragserstellung
• 08.12.2021	Antwort NRW.Bank -> Unklarheit über Zuständigkeiten zwischen Wirtschaftsministerium und Heimatministerium bzgl. des Antragsverfahrens und der Eingruppierung in die einzelnen Fördertöpfe
• 17.01.2022	Erneute Anfrage der REG bzgl. Sachstand des zu wählenden Antragsverfahrens
• 19.01.2022	Antwort NRW.Bank – Mitteilung über zu wählendes Antragsverfahren
• 08.02.2022	Einreichung des Antrags im Online-Antragsverfahren über 2,7 Mio. €
• 23.02.2022	Rückmeldung über die Vorprüfung des Antrags – weitere Einreichung von Unterlagen notwendig
• 04.03.2022	Vervollständigung weiterer Antragsunterlagen und Übermittlung online
• 18.03.2022	Vorprüfung abgeschlossen – Antrag wurde an BezReg. Zur finalen Prüfung sowie Bewilligung weitergeleitet
• 22.03.2022	Beantwortung der Fragen der BezReg. durch REG

5. Daten und Entwicklung der Unwettermaßnahme (2)

- 21.06.2022 Schreiben an Wirtschaftsministerium, Verkehrsministerium sowie Bau- und Gleichstellungsministerium
- 05.07.2022 Telefonkonferenz mit NRW-Bank; Bekanntgabe des Leitfadens zum Antragsprozess aus Dez. 21 (Ermittlung der Einkommenseinbußen; maximale Erstattung 6 Monate nach Ereigniseintritt)
- 15.07.2022 Bescheid BezReg über 806 TEUR als Billigkeitsleistung für Reparaturmaßnahmen

Haben Sie noch Fragen?

Präsentation Mobilitätsausschuss

-

Betriebslage bei der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH

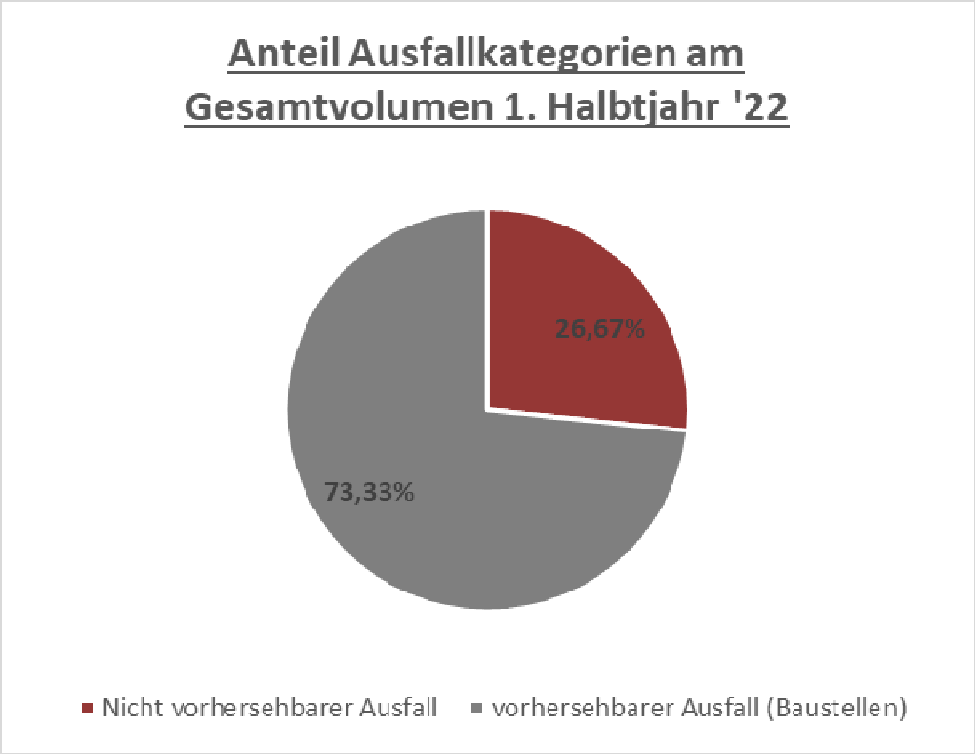
Betriebliche Einschränkungen baustellenbedingte Ausfälle

- Der Anteil der Baustellenbedingten Ausfälle liegt im ersten Halbjahr 2022 bei knapp 11% (gemessen am Gesamtvolumen).

- Verantwortlich hierfür sind vor allem die bis April andauernden Instandsetzungsmaßnahmen nach den Sturmschäden auf der Infrastruktur der REG aber auch weitere Maßnahmen auf DB-Infrastruktur

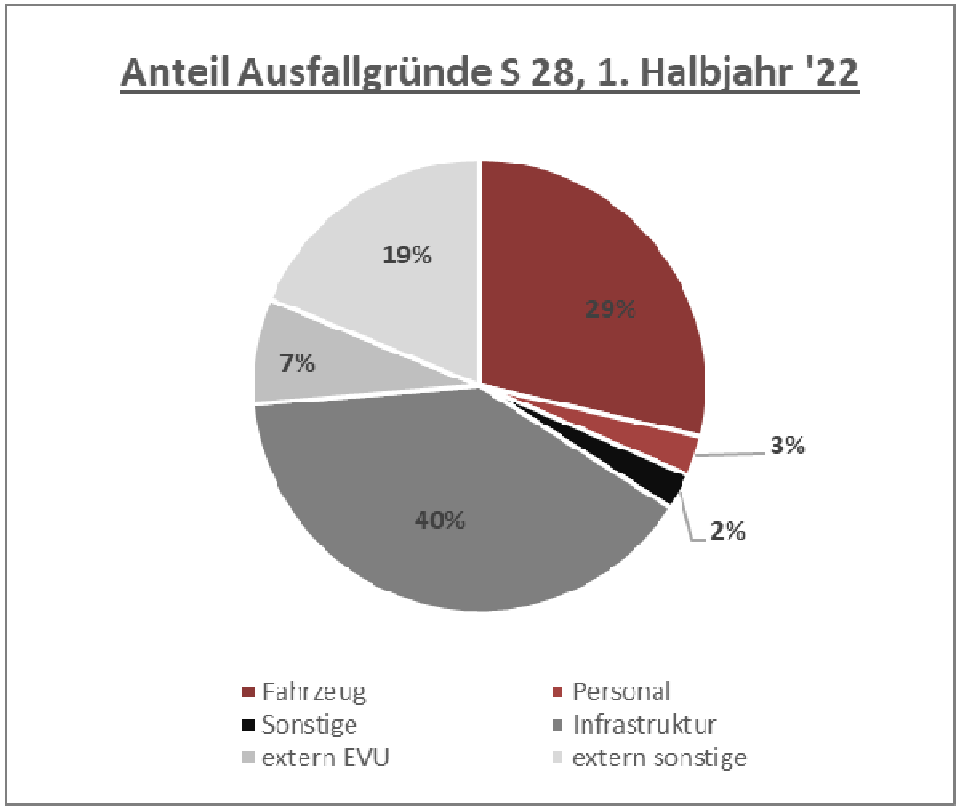
- Im Vergleich hierzu liegen die nicht vorhersehbaren Ausfälle bei knapp 4%.

- Die vorhersehbaren Ausfälle machen damit knapp ¾ der Gesamtausfälle aus.



Betriebliche Einschränkungen durch interne und externe Einflüsse

- 2/3 der unvorhersehbaren Ausfälle (nicht baustellenbedingt) beruhen auf externen Faktoren
  - **Infrastrukturstörungen** beeinträchtigen den Verkehr und machen den Großteil der externen Störungen aus. Beispiele:
    - Im Juni 2022 gab es nur 4 Tage ohne infrastrukturbedingte Ausfälle.
    - Im Juli trat immer noch an jedem zweiten Tag eine Infrastrukturstörung auf (zusätzlich zur Sommerbaustelle in Gerresheim)
  - **Weitere externe Gründe:** Ein Viertel der Ausfälle ist auf weitere externe Gründe zurückzuführen (zum Beispiel durch Personen im Gleis oder von anderen EVU blockierte Strecken und Bahnhöfe)
  - **Baumaßnahmen:** Neben den nicht vorhersehbaren Störungen ist die Strecke der S28 aktuell und zukünftig stark von Baumaßnahmen betroffen. Die geplante Streckenelektrifizierung wird hier ebenfalls für Beeinträchtigungen sorgen.



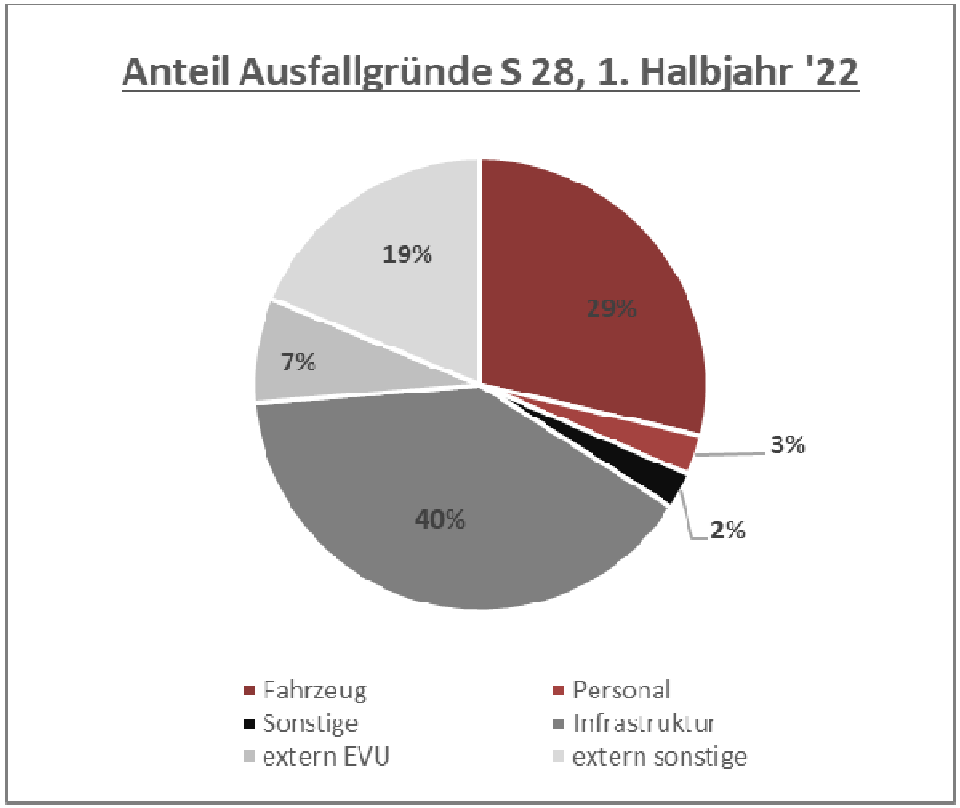
Betriebliche Einschränkungen durch interne und externe Einflüsse

- 1/3 der unvorhersehbaren Ausfälle (nicht baustellenbedingt) beruhen auf internen Störungen

  – **Herausforderungen Fahrzeuge:**
  Revisionen erst z.T. abgeschlossen (drei Fahrzeuge sind permanent nicht verfügbar)
  Die Dieselfahrzeuge sind sehr wartungsintensiv bzw. herausfordernd, verbunden mit fehlender Routine beim Werkstattpersonal. Aktuell: Hitzeproblem der Motoren bei extremen Außentemperaturen
  Die Bedingungen der Instandhaltung werden zeitnah durch den Umbau der Werkstatthalle (Oktober) und den temporären Umzug nach Hagen zusätzlich erschwert.

  – **Fahrzeuginstandhaltung:** Trotz der großzügig eingeplanten Reserve sind Fahrzeugengpässe nicht auszuschließen, was nicht einseitig auf die Fahrzeuge zurückzuführen ist, sondern auch an der eingeschränkt nutzbaren Werkstattinfrastruktur.

  – **Personalbedingte Störungen** basieren in erster Linie auf erhöhten Krankenquoten durch angestiegene Coronazahlen.



Maßnahmen zur Verbesserung für die Fahrgäste

- Maßnahmen gegen Fremdverschulden
  - Die Einflussmöglichkeiten bei externen Störungen sind begrenzt. Dennoch werden die Probleme in regelmäßigen Statusgesprächen mit der Regiobahn GmbH und DB Netz diskutiert sowie an gemeinsamen Lösungen gearbeitet.

- Maßnahmen gegen Eigenverschulden (Personal):
  - Um den selbstverschuldeten Ausfällen entgegen zu wirken wurden Nachrekrutierungsverfahren angestoßen. Hierdurch soll die Personaldecke erhöht und krankheitsbedingte Ausfälle vermieden werden.
  - Darüber hinaus sollen unvorhersehbare Personalengpässe durch Leih-TF aufgefangen werden.

- Maßnahmen gegen Eigenverschulden (Fahrzeuge):
  - Um dem Wartungsaufwand der Fahrzeuge gerecht zu werden, wurde die Werkstatt auf ein 3-Schichtsystem umgestellt. Hierdurch entsteht mehr Flexibilität bei der Instandhaltung. Außerdem werden einige Arbeiten in Hagen durchgeführt, um die Belastung in Mettmann zu reduzieren.
  - Als weitere Maßnahme soll das Hallendach der Werkstatt in Mettmann angehoben werden, damit weitere Arbeiten direkt vor Ort möglich sind, welche aktuell noch anderorts durchgeführt werden.

- Um die Fahrgäste bei Ausfällen besser zu informieren, wurden außerdem Maßnahmen im Bereich der Fahrgastinformation angestoßen. Hierzu zählen unter anderem folgende Themen:
  - Verbesserung der gemeinsamen Baustellenkommunikation sowie Echtzeitdatenversorgung von Schienenersatzverkehren
  - Anbindung an zuginfo.nrw zur Kommunikationsverbesserung von Störfällen und Ersatzmaßnahmen
  - Pilotprojekt zur Verbesserung der Fahrgastinformation an den Stationen sowie Beantragung eines Förderprojekts

Ö 9.1

Von: Heribert Adamsky [mailto:h.adamsky@adfc-ne.de]
Gesendet: Donnerstag, 25. August 2022 01:47
An: Demmer.Erhard GN dienstl. <demmer@gruene-rkn.de>
Cc: sven.ladeck@gmx.de; dirk.rosellen@gmx.de; thiel.carsten@gmx.de; Smentkowski, Samira <Samira.Smentkowski@rhein-kreis-neuss.de>
Betreff: Mobilitätsausschuss 25.8.22: Top 9.1 "Radverbindung Grevenbroich / Neuss" [Externe Links vorhanden]

[Kopie an Antragsteller und Mobilitätsbeauftragte]

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die L142 ist aufgrund ihrer hohen Belastungen mit MIV und Schwerlastverkehr ein gefährliches Hindernis für den Radverkehr. Dies gilt sowohl für den Längsverkehr (Radweglücke zwischen Jägerhof und Hoisten) als auch für den Querverkehr (ungesicherte Querungen Bilderstöckchen, Gut Neuhaus, Strategischer Bahndamm).

Der ADFC begrüßt deshalb die Initiative der Antragsteller, im Bereich zwischen den Kommunen Neuss und Grevenbroich die Angebote für den Radverkehr grundsätzlich und nachhaltig zu verbessern. Wir weisen in dem Zusammenhang insbesondere auf die folgenden Punkte hin:

L142: Brücke über den Strategischen Bahndamm, Radweg Jägerhof - Hoisten

Mit der kürzlich erfolgten Sanierung ist der Nutzwert des Strategischen Bahndamms für den Radverkehr enorm gestiegen (https://rhein-kreis-neuss.adfc.de/artikel/der-strategische-bahndamm). Die ungesicherte Querung der L142 bei Neukirchen reduziert diesen Nutzen leider erheblich. Die inzwischen installierten Umlaufschranken sind nur eine Zwischenlösung, um die Gefahr durch die L142 für Radfahrer erkennbarer zu machen. Nachhaltig fahrradfreundlich und verkehrssicher wäre nur eine kreuzungsfreie Querung mittels einer Brücke über die L142. Dies sieht man auch bei Straßen NRW so, und mit entsprechender Unterstützung seitens des Landesbetriebs ist zu rechnen. Die Schließung der Radweglücke zwischen Jägerhof und Hoisten wäre eine weitere wichtige Maßnahme in dem Bereich.

Wir bitten die Kreisverwaltung, im Rahmen der Bearbeitung des Antrags TOP 9.1 diese beiden Projekte wohlwollend zu evaluieren und die dafür erforderliche Kooperation zwischen den Kommunen Grevenbroich und Neuss sowie dem Landesbetrieb Straßen.NRW zu unterstützen.

B477: Tödliche Unfälle an wichtigen Querungen, Maßnahmen

An der B477 zwischen Speck und Eppinghoven/Erft gibt es drei für den Radverkehr wichtige Querungen, die sowohl nahräumliche Bedeutung haben (zwischen Speck/Wehl/Helpenstein und Hoisten/Weckhoven/Reuschenberg) als auch für längere Wege wichtig sind (Grevenbroich-Neuss):

1. Eppinghover Mühle, Erftradweg (L154 nördlich der Erftbrücke)
2. Südlich der Erftbrücke von Helpenstein nach Bach/Weckhoven

3. Harbernusstraße/Helpensteiner Kirchweg nach Hoisten (mittig zwischen Erft und Speck)

Die Querung nördlich der Erft wurde vor wenigen Jahren mittels einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der Stadt Neuss und Straßen.NRW mit einer Querungshilfe ausgestattet. Sie ist nach unserer Kenntnis in Sachen Unfälle mit Radfahrenden unauffällig.

An der zweiten Querung südlich der Erftbrücke Richtung Bach ist in diesem Jahr leider ein Radfahrer tödlich verunglückt, und an der dritten Querung am Helpensteiner Kirchweg war im Jahr 2018 ebenfalls eine tödlich verunglückte Radfahrerin zu betrauern. Der ADFC wirbt schon seit längerer Zeit dafür, auch diese beiden Stellen durch Querungshilfen und eine generelle Reduktion des Tempos auf der B477 zwischen Erft und Speck auf maximal 70 km/h sicherer zu gestalten.

Wir bitten die Kreisverwaltung, im Rahmen der Bearbeitung des Antrags TOP 9.1 die hier skizzierten Lösungsansätze aufzugreifen und zu unterstützen.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß
Heribert Adamsky, ADFC

--

Dr. Heribert Adamsky, Vorsitzender ADFC Rhein-Kreis Neuss e.V.
E-Mail h.adamsky@adfc-ne.de, Telefon 0163 2303368
Geschäftsstelle: Glockhammer 33, 41460 Neuss
geöffnet Mo 14-16 Uhr, Do 16-18 Uhr, Sa 11-13 Uhr
Telefon 02131 7393646

Unsere Seiten für Sie im Internet: www.adfc-ne.de
Folgen Sie uns auf Twitter: www.twitter.com/adfc_neuss
Facebook: www.facebook.com/ADFC.Neuss

#MEHRPLATZ FÜRSRAD

„Digitaler Zwilling“

im

Rhein-Kreis Neuss

DIGITALE TRANSFORMATION IM ÖFFENTLICHEN DIENST
Themen und Aufgaben

Big Data
Block Chain

Open Data
Cybersicherheit

Chat Bots
selbstlernende
Systeme

KI-Systeme
Open Source
Digitaler Zwilling

Digitale Akte
E-government
Digitale Geoinformationen

DIGITALE TRANSFORMATION IM ÖFFENTLICHEN DIENST
Gesetze/Ziele

„OZG“

„EgovG“ und Fachgesetze

- besser, schneller, effizienter
- 24/7
- Daten müssen laufen, nicht der Bürger
- Transparenz
- Digitale Beteiligung
- Kostenersparnis
- **Basis für fachübergreifendes Arbeiten, z.B. Stadtplanung**
- …

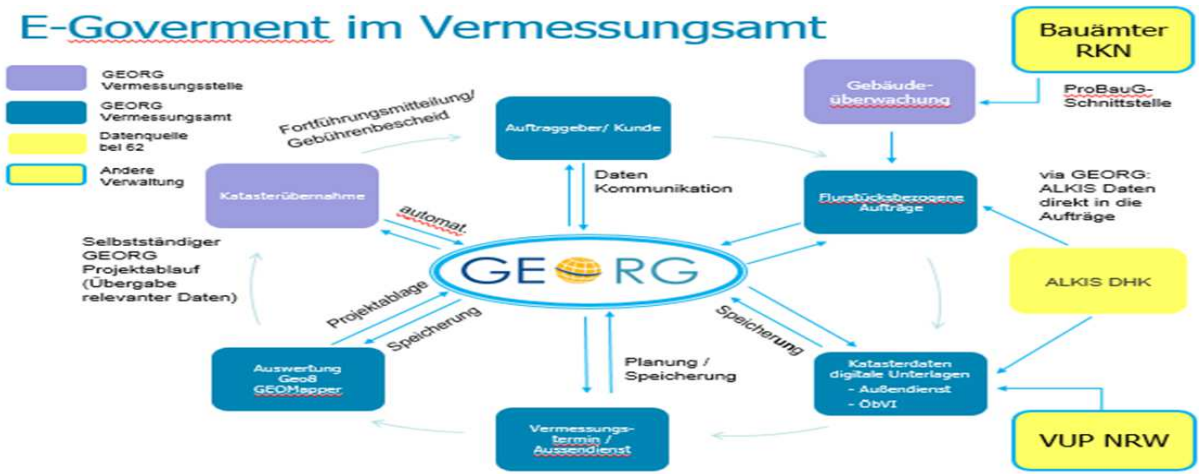
A g e n d a

- **Was haben wir bisher gemacht und wo stehen wir ?**
- **Welches Ziel verfolgen wir?**
- **Warum?**
- **Kosten**
- **Fazit**

Was haben wir gemacht und wo stehen wir?

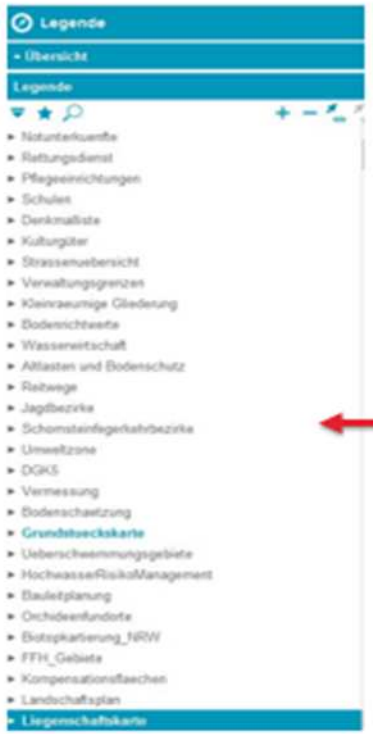
Prozessdigitalisierung:

- digitaler Vermessungsrissnachweis angebunden an VUP NRW
- Metadatenbank (INSPIRE-konform) für Geodatendienste
- digitale Vermessungsrisse und Grenzniederschriften
- digitales Geschäftsbuch „GEORG“ mit kommunaler Anbindung an ProBauG



Was haben wir gemacht und wo stehen wir?

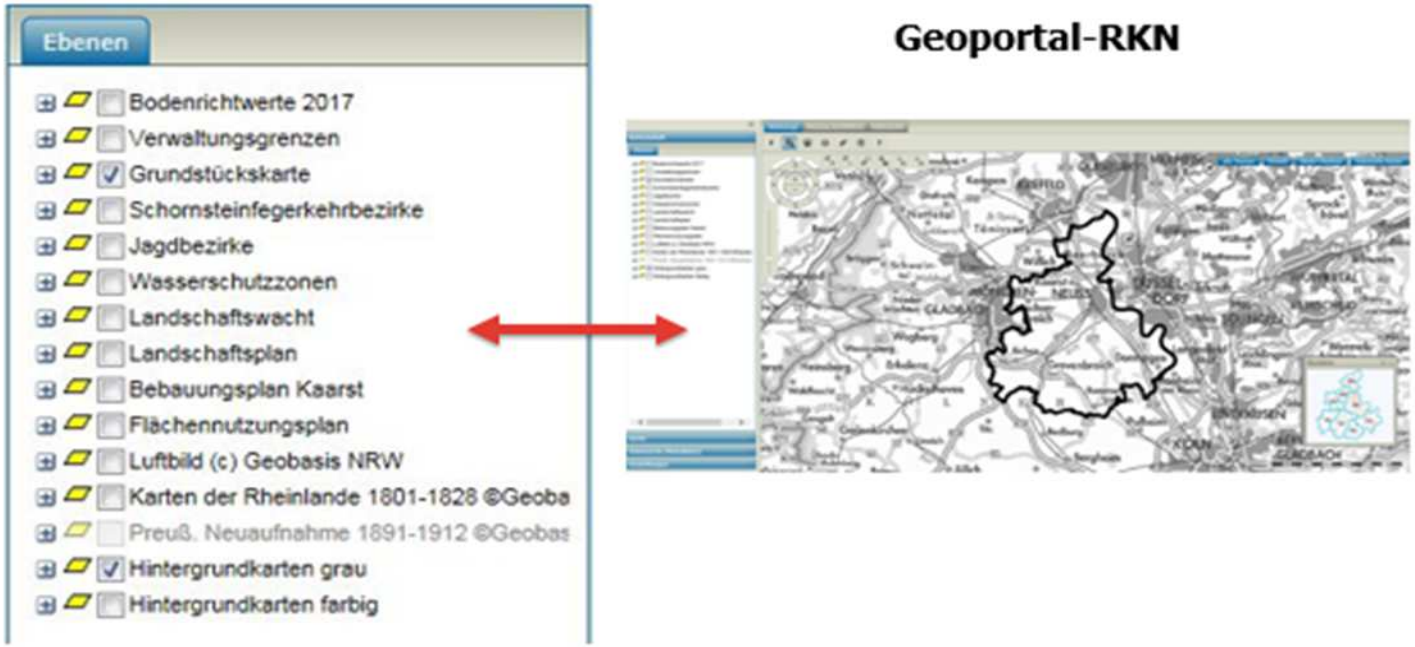
Intranetbasiertes Auskunftssystem „GMSC“ für alle Kreiskommunen



GeoMediaSmartClient (GMSC)

Was haben wir gemacht und wo stehen wir?

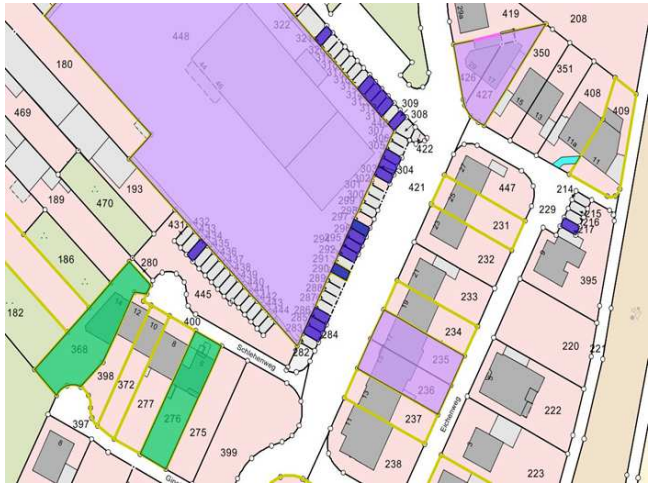
Internetbasiertes Auskunftssystem „Geoportal-RKN“ (Open-Layer-Standard)



Was haben wir gemacht und wo stehen wir?

Digitalisierung Baulasten

- Rommerskirchen,
- Jüchen,
- Kaarst,
- Dormagen (Planung)
- und … ?



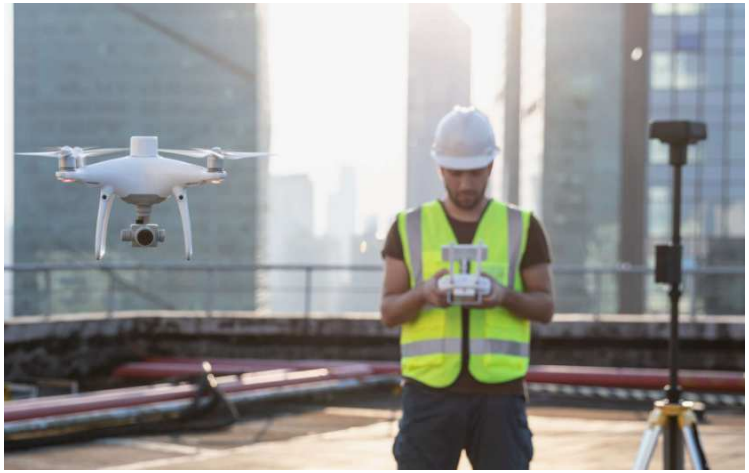
Digitalisierung Kompensationsflächen

- Ämter 61, 66 und 68

Was haben wir gemacht und wo stehen wir?

Vermessungsdrohne

- **Erstellung digitaler Geländemodelle**
- **Baufortschrittsüberwachungen**
- **Nutzungsaktualisierungen**
- **Vitalitätsüberwachungen**
- **Vertrags- und Zustandsdokumentationen**



Was haben wir gemacht und wo stehen wir?

Webbasierter Geoshop

- bedarfsgerechter Datendownload für Jeden 7/24

- elektronische Bezahlfunktion „pm-payment“

- Mandantenfähigkeit

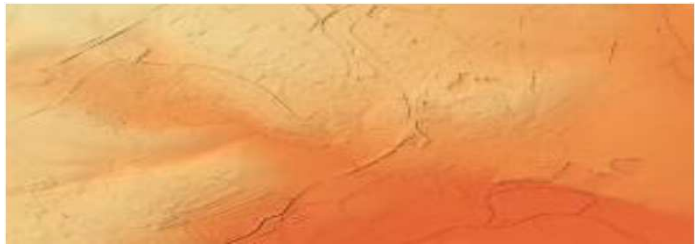
- Produktionsstart Januar 2022

Was haben wir gemacht und wo stehen wir ?

digitale Geodatenbasis im RKN (2D/3D – Daten)

2D-Geobasisdaten/ALKIS NAS/dxf/ WMS

Schummerungsdaten



Drohnenbefliegungsdaten

3D-Oberflächenmodelle

Schrägluftbilder

Orthophotos

Welches Ziel verfolgen wir?

- Virtuelles Datenabbild
- Echtzeitdatenvergleich mit realer Welt
- einheitliche „Datenbasis“ für kommunale Nutzer

Grundlage für:

- Vernetzung Geobasisdaten mit anderen Informationsquellen
- Aufbau eines IoT-Systems (Sensorik)
- **Basis für fachübergreifende Arbeiten, z.B. Stadtplanung**

„Digitaler Zwilling“ im RKN

Welches Ziel verfolgen wir?

Geobasisdaten plus Befahrung

2D-Geobasisdaten/WMS-Dienste

Schummerungsdaten

Drohnenbefliegungsdaten

„Digitaler Zwilling-RKN“

Befahrung-RKN

3D-Oberflächenmodelle

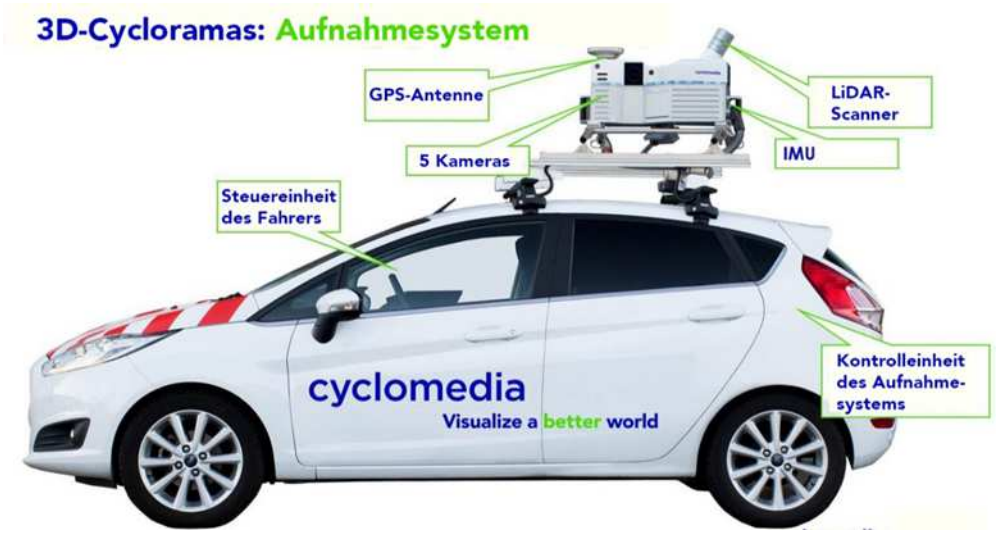
Schrägluftbilder

Orthophotos

Warum?

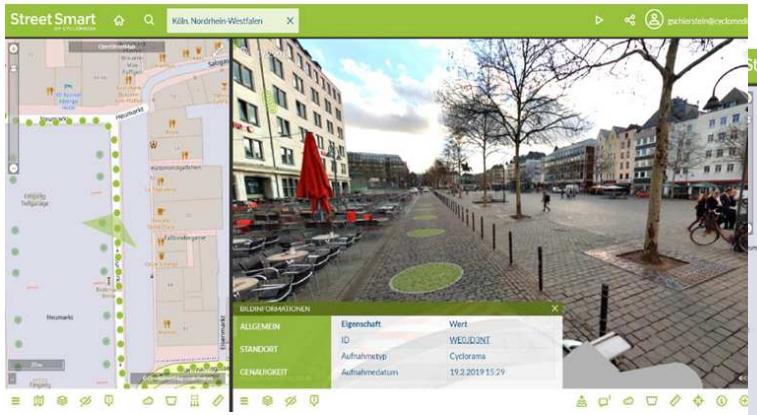
Geobasisdaten plus Befahrung, weil:

- **Örtlichkeit virtuell be- und thematisch untersuchen sowie vermessen**
- **gemeinsam im virtuellen Raum auf Plattform treffen und austauschen**
- **Einheitlicher Beurteilung von Situationen aufgrund Standardinformationen**
- **Prozessbeschleunigung**



Warum?

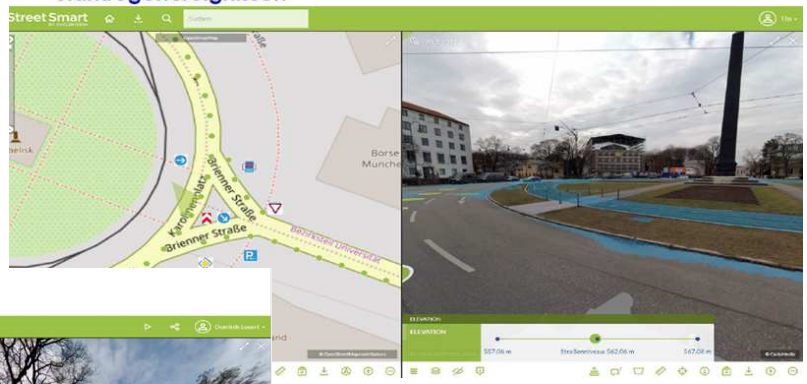
Genaue Informationen zu jedem Cyclorama - Allgemein



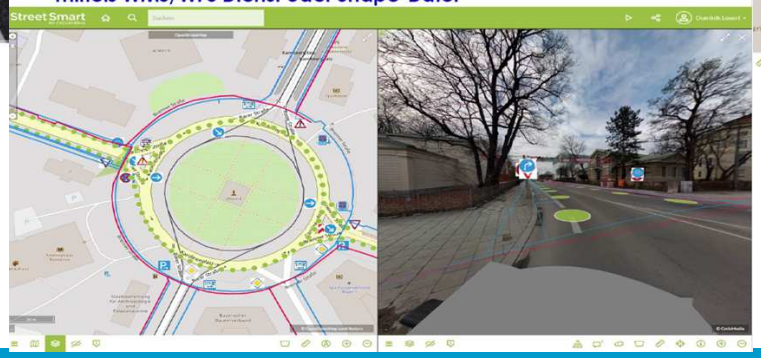
Anzeige historischer Befahrungsdaten für den Vergleich

Detaillierte Messmöglichkeiten: Flächenmessung
z.B. digitale Baustellenplanung (Kosten- und Materialkalkulation)

Erweiterte Funktionalität: elevation slider zur Simulation von Starkregenereignissen



Einblenden von Geodaten
mittels WMS/WFS Dienst oder Shape-Datei



Warum?

Anwendungsgebiete:

- **Wirtschaftsförderung**
  - Standortrecherchen, -dokumentationen und -beurteilungen
  - Klärung von Problemlagen bei Ansiedlung, Sicherung und Verlagerung von Betrieben

- **Feuerwehr**
  - Objektdatenpflege bei Gebäuden im Stadtgebiet
  - Planung von Einsatzszenarien / Großschadenslagen
  - Unterstützende Maßnahmen im Führungsstab / Krisenstab (Hochwassersimulation)

- **Umwelt**
  - Energetischer Zustand der Gebäudehülle
  - Nutzung von Photovoltaik oder Solarthermie auf den Dächern
  - Verschattung von Gebäuden
  - Höhe, Kronendurchmesser, Art von Bäumen, Bodenbewuchs oder Art der Versiegelung
  - Fassadenbegrünungen
  - Standorte von Mobilfunkbasisstationen

Warum?

Anwendungsgebiete:

- **Stadtplanung**
  - Ersatz von Ortsbesichtigungen
  - Baufortschrittsdokumentationen
  - Überprüfung städtebaulicher Zusammenhänge
  - Dokumentation architektonisch-gestalterischer Merkmale (z.B. Gestaltungssatzungen)
  - Überprüfung der Barrierefreiheit von Bushaltestellen
  - „Baujahresdatenbank“ im Wohnungsbau

- **Bauordnung und Bauverwaltung**
  - Reduzierung von Vor-Ort-Terminen/Baugenehmigungsverfahren
  - Beantwortung von Bürgeranfragen (z.B. Bauberatung) mit Bild der Örtlichkeit
  - Erfassung baulicher Veränderungen
  - Überprüfung der Zugänglichkeit/Erschließung von Grundstücken
  - Überwachung der Einhaltung von Satzungen (z.B. Bebauungspläne, Gestaltungssatzungen)
  - Erleichterung bei der Beurteilung zur Genehmigung von Werbeanlagen (§ 10 BauO NRW)
  - …

Warum?

Anwendungsgebiete:

- **Verkehr**
  - Schilderkataster / Anordnungen
  - Sondernutzungen
  - Ruhender Verkehr
  - Planung Straßensanierung
  - Straßenkataster /-zustand
  - Straßenbeleuchtung
  - Straßenplanung
  - LZA (Lichtzeichenanlagen)

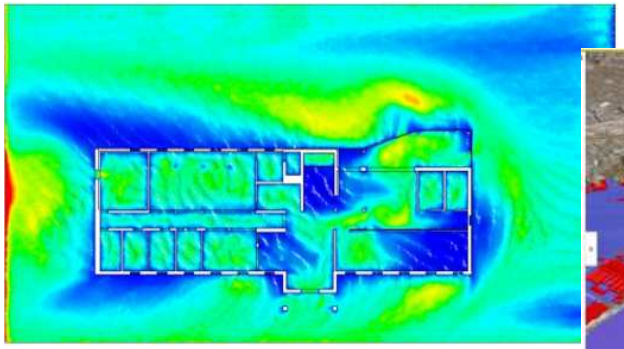
- **Stadtreinigung**
  - Kontrolle Sinkkästen, Gehwege, Radwege, Fahrbahnen, Papierkörbe
  - kurzfristige Absperrmaßnahmen
  - Routenplanung

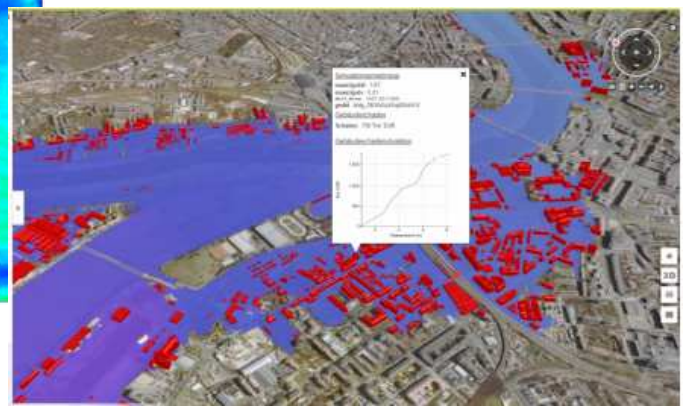
Warum?

Beispiele aus anderen Bereichen:

- Gesundheitswesen (digitales Zwillingsherz)
- Versorgungsunternehmen (Wasserversorgung)
- Konsumgüterfertigung (Pharmaherstellung)
- Einzelhandel (digitaler Supermarkt, Bestandskontrolle)
- Simulationen (Was-wäre-wenn mit Sensoren und KI-systemen)

- **Prozesssimulationen**
- **Szenariobewertungen**





- **Hansestadt Bremen (Hafenrevitalisierung -> Wind- und Klimasituation)**
- **Stadt Soest**
- **Stadt Lörrach (Stadtplanung, Bürgerbeteiligung, Planungskonzeptionen)**

Kosten

Durchführung und Kosten:

- RKN-Befahrung (Netzumfang ca. 2.000 km)
- Differenzierung Kreis- und Gemeindestraßen
- 3 Befahrungen in 6 Jahren (Zeitachse)
- Kosten je Befahrung ca. 280.000 €, also ca. 850.000 € in 6 Jahren.
- Kombination von Geobasis-, Geofach-, Befliegungs- und Befahrungsdaten -> Digitaler Zwilling
- bereits Standard bei vielen Städten

Fazit

Ein digitaler Zwilling-RKN besteht aus den Komponenten:

- **digitale Geobasisinformationen (ALKIS und Produkte)**
- **digitale Geofachinformationen der Kreis- und! Kommunalverwaltungen**
- **kreisweit digitale Luftbildkarten (Orthophotos und Schrägluftbilder)**
- **digitales 3D-Geländemodell (flächendeckend inkl. Fassadentexturierung)**
- **3D-Cycloramas (gesamtes Kreisgebiet)**

… und die Basis für fachübergreifendes Arbeiten in Kommunalverwaltungen!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit