

An die  
Mitglieder des Mobilitätsausschusses

**nachrichtlich:**

An die  
stv. Mitglieder des Mobilitätsausschusses  
und die Kreistagsabgeordneten,  
die nicht dem Mobilitätsausschuss angehören

An den Landrat und die Dezernenten

**Einladung  
zur 2. Sitzung  
des Mobilitätsausschusses**

**(XVII. Wahlperiode)**

**am Donnerstag, dem 15.04.2021, um 17:00 Uhr**

**!digitale Informationsveranstaltung nur für Ausschussmitglieder!**

**TAGESORDNUNG:**

**Öffentlicher Teil:**

1. Feststellung der ordnungsgemäß erfolgten Einladung und der Beschlussfähigkeit
2. Planung L 361n - Ortsumgehung GV-Kapellen und GV-Wevelinghoven  
Vorlage: 66/0419/XVII/2021
3. K 33n – Neubau der AS-Delrath - Sachstandsbericht  
Vorlage: 66/0417/XVII/2021
4. Radwegekonzept an Kreisstraßen 2013 - Sachstandsbericht  
Vorlage: 66/0418/XVII/2021
5. Stationsbericht 2020 des VRR  
Vorlage: 61/0411/XVII/2021

6. Schnellbuslinie Korschenbroich-Grevenbroich-Dormagen  
Vorlage: 61/0416/XVII/2021
7. Sachstandsbericht Machbarkeitsstudie und Raumanalyse  
Düsseldorf - Grevenbroich - Grevenbroich - Bedburg - Jülich -  
Aachen (S-Bahn Rheinisches Revier)  
Vorlage: 61/0433/XVII/2021
8. Sachstandsbericht Gesamtregionales Radverkehrskonzept  
Rheinisches Revier  
Vorlage: ZS 6/0436/XVII/2021
9. Positionspapier der IHK Mittlerer Niederrhein zum Ausbau der  
Schienenverkehrsinfrastruktur  
Vorlage: 61/0437/XVII/2021
10. Bewerbung der Stadt Düsseldorf zum BMVI Förderaufruf  
„Modellprojekte Stärkung ÖPNV“  
Vorlage: 61/0445/XVII/2021
11. Antrag der Fraktionen CDU, FDP, UWG und Zentrum vom  
04.02.2021  
"Pendlersuchmaschine"  
Vorlage: 61/0434/XVII/2021
12. Antrag der Fraktionen CDU, FDP, UWG/Freie Wähler und  
Zentrum vom 09.03.2021  
"Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzeptes"  
Vorlage: 61/0435/XVII/2021
13. Bericht aus den Gremien des VRR und der KMN
14. Mitteilungen
- 14.1. Haushaltswirksame Beschlüsse des Kreistages vom 24. März  
2021  
Vorlage: 66/0431/XVII/2021
- 14.2. Verkehrsabhängige Ampelschaltung K 30 / Villestraße  
- Anfrage über den KTA Beyen  
Vorlage: 66/0429/XVII/2021
- 14.3. Änderung der Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr  
mit Taxen für den Rhein-Kreis Neuss  
Vorlage: 66/0476/XVII/2021
- 14.4. Nachtrag aus der letzten Sitzung des Mobilitätsausschusses  
Vorlage: 66/0422/XVII/2021
15. Anfragen
- 15.1. Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen:  
Projektsteuerungssitzung bezüglich des

Planfeststellungsverfahrens K 33n AS Delrath  
Vorlage: 66/0420/XVII/2021

15.2. Anfrage der Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen  
„Planung trimodaler Nutzung des Entwicklungsgebiets  
Silbersee“  
Vorlage: 61/0432/XVII/2021

15.3. Anfrage der SPD Fraktion vom 31.03.2021 zu  
Sachstandsberichten bei verschiedenen Themen  
Vorlage: 66/0439/XVII/2021

Wiederherstellung der A61 zwischen AK Wanlo und AK  
15.3.1. Jackerath nach Beendigung des Braunkohleabbaus  
Vorlage: 61/0438/XVII/2021

Baustellenmanagement bei der geplanten Deckensanierung  
15.3.2. der B 9  
Vorlage: 66/0446/XVII/2021

Planung weiterer LKW-Stellplätze an Autobahnraststätten und  
15.3.3. –parkplätzen Im Bereich des Rhein-Kreises Neuss  
Vorlage: 61/0441/XVII/2021

Ausbau / Elektrifizierung der Strecke der Regio-Bahn  
15.3.4. zwischen Neuss und Kaarst incl. Errichtung des geplanten  
Haltepunktes Neuss- Morgensternheide  
Vorlage: 61/0442/XVII/2021

Qualitätsbericht SPNV 2020 des VRR  
15.3.5. Vorlage: 61/0447/XVII/2021

15.4. Anfrage von KTA Cöllen vom 09.04.2021 zum Kreisverkehr  
K 33 Münchrather Straße / Am Bahndamm  
Vorlage: 66/0474/XVII/2021



Erhard Demmer  
Vorsitz



Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 25.03.2021

66 - Tiefbauamt

**rhein  
kreis  
neuss**

**Sitzungsvorlage-Nr. 66/0419/XVII/2021**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Mobilitätsausschuss</b>	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Planung L 361n - Ortsumgehung GV-Kapellen und GV-Wevelinghoven**

Vertreter des Landesbetriebes Straßen NRW sowie des zuständigen Ingenieurbüros DTV werden das Verkehrsgutachten zur geplanten L 361n ausführlich vorstellen und zur Beantwortung von Fragen zur Verfügung stehen.



**Sitzungsvorlage-Nr. 66/0417/XVII/2021**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Mobilitätsausschuss</b>	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**K 33n – Neubau der AS-Delrath - Sachstandsbericht**

Anknüpfend an den Anfang Februar vorgelegten Sachstandsbericht zum Planfeststellungsverfahren für den Neubau der AS Delrath (mit Verbindungsstraße K 33n) wird nachfolgend der aktuelle Verfahrensstand zur Kenntnis gegeben:

Wie zuletzt berichtet, hatte der Kreis Ende Dezember 2020 die (in zwölf Punkten) überarbeitete Synopse mit einem Umfang von ca. 2.700 Seiten der Bezirksregierung Düsseldorf in deren Eigenschaft als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zur Prüfung vorgelegt. Dortigerseits wurde daraufhin ein ergänzender Anpassungsbedarf weiterer relevanter Planunterlagen reklamiert. Mit Verfügung vom 08.02.2021 teilt die Bezirksregierung mit, dass diese ergänzend vorgelegten Unterlagen (Zusammenfassende Darstellung der Vorgehensweise und Gründe für die Auswahl der Vorzugsvariante 1.1 sowie die Schalltechnische Untersuchung für die Immissionsorte in Elvekum, Allerheiligen und Rosellerheide) gemäß dem UVPG (Gesetz über eine Umweltverträglichkeitsprüfung) eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit erforderlich machen.

Die diesbezügliche (in den Standortkommunen Neuss und Dormagen zuvor bekanntgemachte) Offenlage umfasst den Zeitraum vom 12.03. bis zum 12.04.2021. Die Einwendungsfrist endet am 12.05.2021. Sodann bzw. nach Ablauf dieser Frist gilt es, über eventuelle rechtzeitig erhobene Einwendungen insgesamt im Rahmen eines (nicht öffentlichen) Erörterungstermins zu entscheiden. Die Anberaumung und Durchführung dieses das vorangegangene Anhörungsverfahren beendenden Erörterungstermins und somit der weitere Verfahrensforgang unterliegen der ausschließlichen Zuständigkeit und Entscheidungshoheit der Bezirksregierung, die zuletzt auch in ihrer weiteren Funktion als Kommunalaufsichtsbehörde – wie zur letzten Sitzung des Mobilitätsausschusses berichtet – über einen Prüfauftrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 14.01.2021 zu befinden hatte.

Gegenstand des entsprechenden Antrages war die kreisseits erfolgte Vergabe von externen Rechtsdienstleistungen im Zusammenhang mit der Planung der AS Delrath.

Die Bezirksregierung kommt in ihrer 6-seitigen Stellungnahme mit Verfügung vom 17.03.2021 zu dem Ergebnis, dass sich unter Beachtung der zum Zeitpunkt der Auftragsvergaben geltenden haushaltsrechtlichen, kommunalrechtlichen und vergaberechtlichen Bestimmungen keine Rechtsverstöße feststellen lassen, die Verwaltungsentscheidungen mithin durchgehend rechtskonform getroffen worden waren und ein aufsichtsrechtliches Einschreiten insoweit nicht erforderlich ist.

Anlage - K33n AS Delrath -ÜK 25000



**Auslegungsvermerk der Gemeinde**  
 Der Plan hat ausgelegen in der Zeit vom ..... bis .....

in der Gemeinde .....

Zeit und Ort der Auslegung des Planes sind rechtzeitig vor Beginn der Auslegung ortsüblich bekannt gemacht worden.

..... (Unterschrift) Siegel 

---

**Planfeststellungsvermerk der Planfeststellungsbehörde**  
 Planfestgestellt durch Beschluss vom .....

**Planfeststellungsbehörde** Siegel 

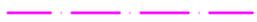
---

**Auslegungsvermerk der Gemeinde**  
 Der Planfeststellungsbeschluss und die Ausfertigung des festgestellten Planes haben ausgelegen in der Zeit vom ..... bis .....

in der Gemeinde .....

**Gemeinde** Siegel 

**LEGENDE :**

-  Baumaßnahme zweibahnig
-  Baumaßnahme einbahnig
-  Knotenpunkt teilplangleich
-  Knotenpunkt plangleich
-  Knotenpunkt plangleich Kreisverkehr
-  Gemeindegrenze
-  A57 Bundesautobahn
-  B9 Bundesstraße
-  L380 Landesstraße
-  K33 Kreisstraße

**DECKBLATT 1**  
**KEINE WASSERSCHUTZZONE**

 Ingenieurbüro  
**Angenvoort + Barth**  
 Partnerschaft

Blumentalstraße 147a  
 47798 Krefeld  
 Tel.: 02151 / 36585-0  
 Fax: 02151 / 36585-29  
 e-mail: post@angenvoort-barth.de

Proj.Nr.: 17.51  
 bear.: 04.19 / St.  
 gez.: 04.19 / St.  
 gepr.: 04.19 / Ri.

		Tiefbauamt			
		41515 Grevenbroich, Schloßstraße 20 Tel.: 02181 - 601 6600 Fax.: 02181 - 601 6699 eMail: tiefbauamt@rhein-kreis-neuss.de			
Maßnahme:	Neubau der Anschlussstelle Dormagen-Delrath an der A57	Unterlage Nr.:	2a	Blatt Nr.:	1
	<b>Feststellungsentwurf</b>	Blattgröße (cm):	58,0 x 44,6		
		BAB - km:	92+743		
Planbez.:	Übersichtskarte	Maßstab:	1 : 25.000		
Datum:	Bearbeiter:	gezeichnet:	geprüft:	Vermerk	
Aufgestellt Grevenbroich, den 05.04.2019  I.A. Ludwig Kreisbaudirektor					
Pfad:					



**Sitzungsvorlage-Nr. 66/0418/XVII/2021**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Mobilitätsausschuss</b>	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Radwegekonzept an Kreisstraßen 2013 - Sachstandsbericht**

Der Rhein-Kreis Neuss betreibt seit vielen Jahren eine gezielte Förderung des Radverkehrs an Kreisstraßen. Unterstützend hierzu wurde im Dezember 2000 ein Ingenieurbüro mit der Erstellung eines Radwegekonzepts beauftragt, in dem die vorhandenen Radverkehrsanlagen entlang von Kreisstraßen kartiert, deren Zustand erfasst, analysiert sowie bewertet und Verbesserungsvorschlägen dargestellt wurden.

Dieses Radwegekonzept wurde im Frühjahr 2012 fortgeführt und aktualisiert.

Mit dem Radwegekonzept sind die planerischen Voraussetzungen für die Berücksichtigung baulicher Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Kreisstraßenbauprogramm des Rhein-Kreises Neuss geschaffen.

Im Laufe der letzten Jahre wurden die im Radwegekonzept aufgeführten Maßnahmen durch den Kreis kontinuierlich abgearbeitet und umgesetzt.

Seit dem Jahr 2012 wurden allein 11 Maßnahmen realisiert und dabei 10.420 m Radweg neu geschaffen, wofür ca. 2,683 Mio. € investiert wurden.

Für die Jahre 2021 bis 2023 sind weitere Neubaumaßnahmen vorgesehen. So u.a. der Neubau eines Radweges an der K42 zwischen Lüttenglehn und der L32 sowie der Lückenschluss an der K12 zwischen der L380 und der Reuschenberger Straße in Dormagen.

Die einzelnen Maßnahmen können der beigefügten Anlage entnommen werden, ebenso der Planungsstand der im Radwegekonzept aufgeführten noch umzusetzenden Maßnahmen.

**Anlagen:**

TOP 5 Anlage Übersicht Radwegeneubaumaßnahmen



## Umgesetzte und geplante Radwegneubaumaßnahmen 2012 – 2022

lfd. Nr.	Kreisstraße	Maßnahmen	Fertigstellung	Ausbaulänge [m]	Kosten [€]	Ausbauart
1.	K 8	Radweg OD Glehn	2012	1.100	270.000	Neubau
2.	K 43	Radweg Gustorf - Elsen	2012	2.000	713.000	Neubau
3.	K 27	Radweg zwischen Villau und Ramrath	2013	85	40.000	Neubau
4.	K 23	Radwegverbreiterung von Herrenshoff bis L 382	2014	250	110.000	Neubau
5.	K 31	Radweg zwischen Allrath und Barrenstein	2014	260	110.000	Neubau
6.	K 10	Radweg zwischen Barrenstein und Noithausen	2015	3.900	360.000	Neubau
7.	K 8	Radweg entlang der Lanzerather Straße	2016	80	40.000	Neubau
8.	K 37n	Radweg K 37 - L 380	2017	555	180.000	Neubau
9.	K 1	Radweg Zur Rheinfähre (K 9 - Deichtor)	2017	150	230.000	Neubau
10.	K 27	Radwegerneuerung zwischen Ramrath und Hönigen	2018	540	70.000	Erneuerung und Fahrbahnverbreiterung (Decke + Tragschicht)
11.	K 10	Radweg zwischen Oekoven und Barrenstein	2019	1.500	560.000	Neubau
12.	K42	Radweges zwischen Lüttenglehn und der L32	voraussichtlich Ende 2021	1.600	ca. 820.000	Neubau
13.	K12	Lückenschluss zwischen der L380 und der Reuschenberger Straße in Dormagen	voraussichtlich 2022/2023	1.650	ca. 690.000	Neubau

## Planungsstand der im Radwegkonzept aufgeführten noch umzusetzenden Maßnahmen

Ifd. Nr.	Kreis-straße	Ort	Teilstück	Mängel / Maßnahme	Sachstand
1.	K4	Kleinenbroich	L381 bis L361	Fehlende Radverkehrsführung	Aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit nicht durchgehend umsetzungsfähig. Die abschnittweise Umsetzung ist zurückgestellt, da Vorbehalte hinsichtlich der erforderlichen Querschnittsaufteilung bestehen.
2.	K4	Kaarst-Vorst	K34 bis K34	Fehlende Radverkehrsführung	Aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit nicht umsetzungsfähig. Alternative Routenführung vorhanden.
3.	K4	Kaarst-Vorst	K34 bis OD	Fehlende Radverkehrsführung	Aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit nicht umsetzungsfähig. Alternative Routenführung vorhanden.
4.	K12	Dormagen	L380 bis B9	Fehlender Radweg	Neubau voraussichtlich 2022/2023.
5.	K12	Dormagen	B9 bis KVP	Verbesserung der Querungssituation am Ortseingang Zons	Durch Bau eines KVP am Ortseingang Zons wurde die Querungssituation verbessert. Keine Unfallsauffälligkeiten mehr.
6.	K18	Dormagen	Math.-Gies.-Str. bis OD	Verbesserung der Querungssituation an der LSA	Signalisierung ist angepasst.
7.	K24	Grevenbroich	L213 bis L375	Fehlender Radweg	Förderantrag ist gestellt. Fehlender Grunderwerb.
8.	K27	Grevenbroich	K31 bis L142	Fehlender Radweg	Zurückgestellt, da nur als Gesamtmaßnahme mit der K31 und L69 sinnvoll.

**Sitzungsvorlage-Nr. 61/0411/XVII/2021**

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:  
Stationsbericht 2020 des VRR**

**Sachverhalt:**

Der VRR legt mit dem Stationsbericht 2020 zum vierzehnten Mal eine umfassende Darstellung des Zustandes der Stationen im VRR vor. Der Rhein-Kreis Neuss ist nicht Eigentümer der Stationen oder deren Zugänge.

Der Stationsbericht kann unter dem beigefügten Link abrufen werden.  
<https://zvis.vrr.de/bi/vo0050.asp? kvonr=6536>

Mittels fünf dafür geschulten Profitestern, die zeitweise von 7 Aushilfs-Profitestern unterstützt wurden hat der VRR die Stationen überprüft. Jede Station wird in der Regel 4 x pro Jahr (jeweils quartalsweise) geprüft, sodass zirka 1.200 Prüfungen vorgenommen werden. Davon abweichend wurde aufgrund von Corona in 2020 nur im 3. und 4. Quartal geprüft.

Im Vergleich zu den Vorjahren wurde im Jahr 2020 erstmals eine vollständig neue Erhebungs- und Bewertungssystematik angewandt, welche die Erwartungshaltung des Fahrgastes vermehrt in den Mittelpunkt der Betrachtung rücken soll. Die wichtigsten Neuerungen in diesem Zusammenhang sind nachfolgend dargestellt:

- Erwartungshaltung des Fahrgastes rückt in den Fokus (Schaffung einer „Ideal-Station“ aus Kundensicht)
- Betrachtung der Stationen als Gesamteinheiten; keine Unterscheidung mehr zwischen Bahnsteigen und Zugängen
- Bewertung unabhängig von den jeweiligen Zuständigkeiten
- Mindestausstattungsmerkmale sowie eine qualitative Bewertung hinsichtlich Schadensfreiheit und Sauberkeit als Kriterien
- Bezifferung der „Ideal-Station“ mit 100 %; prozentuale Abzüge für auftretende Mängel bzw. fehlender Ausstattung bei jeder einzelnen Station auf Basis der Erhebungen durch den VRR
- Barrierefreiheit wird erstmals berücksichtigt
- Bewertung in den Kategorien „Aufenthaltsqualität“, „Fahrgastinformation“ und „Barrierefreiheit“ sowie in einer gewichteten Gesamtbewertung

- vierstufige Ergebnisdarstellung löst Ampelfarben-Systematik ab

Die Gesamtbewertung der Stationen wird anhand folgender Stufen vorgenommen:

- Ausgezeichnet
- Ordentlich
- Entwicklungsbedürftig
- Nicht tolerierbar

Im Jahr 2020 lag das Verhältnis zwischen den Stationen, die in der Gesamtbewertung eine tendenziell positive Wirkung beim Fahrgast erzielen, zu den Bahnhöfen und Haltepunkten, die in der Außenwahrnehmung eher negativ bewertet wurden, bei ca. 40 % zu 60 %.

Zwischen dem VRR und den Infrastrukturbetreibern als Eigentümer der Stationen gibt es keine direkten vertraglichen Beziehungen.

Im VRR-Gebiet weist die Mehrheit der insgesamt 294 betrachteten Stationen einen optimierungsbedürftigen Charakter auf. Insbesondere in der Kategorie Aufenthaltsqualität befinden sich rund 75 % der Stationen in einem verbesserungswürdigen oder gar unzureichenden Zustand. Die Fahrgastinformation ist an den Bahnhöfen und Haltepunkten überwiegend gut: Nahezu 95 % der Stationen erreichten eine zufriedenstellende bis hervorragende Bewertung. Die Kategorie der Barrierefreiheit wiederum ist sehr differenziert zu betrachten. Zwar besitzen ca. 60 % aller Stationen einen stufenfreien Zugang zu den Bahnsteigen über Aufzüge oder Rampen sowie eine ausreichende Bahnsteighöhe von mindestens 76 Zentimetern über Schienenoberkante, dennoch besteht bei ca. 40 % der Stationen ein erhöhter bis sehr hoher Handlungsbedarf. Aufgrund der neuen Bewertungssystematik ist ein Vergleich mit den Vorjahresergebnissen an dieser Stelle nicht möglich.

Die Bewertung der einzelnen Stationen im Gebiet des Rhein-Kreises Neuss (Einzelkriterien/Gesamtbewertung) ist der beigefügten **Anlage** zu entnehmen.

Für den Rhein-Kreis Neuss schneiden die Haltepunkte der Regiobahn auf Kaarster Stadtgebiet insgesamt sehr positiv ab. Mit der höchsten Qualitätsstufe „Ausgezeichnet“ werden die Haltepunkte in Büttgen und Kleinenbroich bewertet. Unzureichende Haltepunkte der Kategorie „Nicht tolerierbar“ sind die Stationen Frimmersdorf, Jüchen und Neuss Rheinpark-Center.

Die Bewertung der Einzelkriterien im Kreisgebiet folgt der verbundweiten Verteilung. Während durchweg sehr positive Bewertungen im Bereich Fahrgastinformation bestehen, ergibt sich ein differenziertes Bewertungsbild in den Kategorien Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit. Die Zuständigkeiten für die Bahnhofsgebäude und Zugangsbereiche unterscheiden sich bei den einzelnen Stationen (DB Station & Service, Kommune, Private (**s. Anlage**)).

Neben den dargestellten Bewertungen der Stationen im Verbundraum wurde im Stationsbericht, wie auch bereits in den Vorjahren, die Beleuchtungssituation an den Bahnhöfen und Haltepunkten gesondert betrachtet. Weiterhin sind Informationen zu den Bahnhofsgebäuden sowie zu den Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen enthalten. Beiträge zu den Themengebieten Fahrgastbefragungen, Fahrgastinformation sowie Vertrieb sind dabei ebenso Bestandteil des Stationsberichtes wie ein umfassender Überblick über die Modernisierungsmaßnahmen bzw. dem barrierefreien Ausbau der Stationen.

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Stationsbericht des VRR zur Kenntnis.

**Anlagen:**

Bahnhofsgebäude\_Zugangsbereiche  
Übersicht\_RKN\_Stationsbericht\_2020



Anlage 3: Bahnhofsgebäude

Stadt / Kreis	Station	Eigentum	private bzw. öffentliche Nutzung	Zugang zu den Bahnsteigen durch das Bahnhofsgebäude
Kreis Kleve	Adekerk	privat	ja	nein
	Bedburg-Hau	privat	ja	nein
	Emmerich am Rhein	privat	ja	ja
	Empel-Rees	privat	ja	nein
	Geldern	privat	ja	ja
	Goch	Stadt Goch	ja	ja
	Kevelaer	Stadt Kevelaer	ja	ja
	Kleve	privat	ja	nein
	Nieukerk	privat	ja	nein
	Weeze	privat	nein	nein
	Erkath	privat	ja	nein
	Gullen	privat	ja	nein
	Haan	privat	ja	nein
	Hilden	Stadt Hilden	ja	ja
Hösel	privat	ja	nein	
Mettmann Stadtwald	privat	ja	nein	
Ratingen Ost	Stadt Ratingen	ja	nein	
Velbert-Langenberg	privat	ja	nein	
Kreis Recklinghausen	Castrop-Rauxel Hbf	privat	ja	ja
	Dorsten	privat	nein	nein
	Glückbeck West	Stadt Glückbeck	ja	ja
	Haltern am See	DB Station&Service AG	ja	ja
	Harvest-Dorsten	privat	ja	nein
	Recklinghausen Hbf	DB Station&Service AG	ja	ja
	Sythen	privat	nein	nein
Kreis Viersen	Dülken	privat	nein	nein
	Kalkenkirchen	privat	ja	nein
	Kempen (Niederhein)	privat	ja	ja
	Viersen	privat	ja	ja
	Alpen	privat	ja	nein
Kreis Wesel	Dingden	privat	ja	nein
	Dinslaken	DB Station&Service AG	ja	ja
	Friedrichsfeld	Stadt Voerde	ja	nein

Anlage 3: Bahnhofsgebäude

Stadt / Kreis	Station	Eigentum	private bzw. öffentliche Nutzung	Zugang zu den Bahnsteigen durch das Bahnhofsgebäude
Rhein Kreis Neuss	Hamminkeln	privat	ja	nein
	Millingen (Rheinberg)	privat	ja	ja
	Moers	privat	ja	nein
	Rheinberg	privat	ja	nein
	Voerde	privat	nein	nein
	Wesel	DB Station&Service AG	ja	ja
	Xanten	privat	ja	ja
	Gievenbröich	DB Station&Service AG	ja	ja
	Hochneukirch	privat	ja	nein
	Kappellen-Wevelinghoven	privat	ja	nein
Rhein Kreis Neuss	Meerbusch-Osterrath	privat	ja	nein
	Neuss Hbf	DB Station&Service AG	ja	ja
	Nievenheim	privat	ja	nein
	Norf	privat	ja	nein
	Rommerskirchen	privat	ja	nein



Stadt / Kreis	Station	Bewertung Aufenthaltsqualität	Bewertung Fahrgastinformation	Bewertung Barrierefreiheit	Gesamtbewertung	Anmerkungen zu den Bewertungen	Stufenfreiheit über: Aufzug / Rampe (bzw. höhengleicher Zugang)	Förderprogramme / Ausbaumaßnahmen	aktueller Projektstand
	Xanten						R		
Rhein-Kreis Neuss	Büttgen *						R		
	Dormagen						A	RRX-Ausbau	im Bau
	Dormagen Chempark						-		
	Frimmersdorf						R		
	Grevenbroich						A		
	Gustorf						R		
	Hochneukirch						-		
	Holzheim (b. Neuss) *						R		
	IKEA Kaarst						R	§ 13 ÖPNVG NRW	in Planung
	Jüchen						-		
	Kaarst Mitte/Holzbüttgen						R	§ 13 ÖPNVG NRW	in Planung
	Kaarster Bahnhof						R	§ 13 ÖPNVG NRW	in Planung
	Kaarster See						R	§ 13 ÖPNVG NRW	in Planung
	Kapellen-Wevelinghofen						R		
	Kleinenbroich						R	§ 13 ÖPNVG NRW	fertiggestellt
	Korschenbroich *						R	§ 13 ÖPNVG NRW	fertiggestellt
	Meerbusch-Osterath						R	MOF 2	in Planung
	Neuss Hbf						A	MOF 2	fertiggestellt
	Neuss Allerheiligen *						R		
	Neuss Am Kaiser						-	MOF 3	in Planung
	Neuss Rheinpark-Center *						-	MOF 3	in Planung
	Neuss Süd *						R	§ 13 ÖPNVG NRW	im Bau
	Nievenheim						R		
	Norf						A		
	Rommerskirchen						A	§ 12 ÖPNVG NRW (Aufzugsnachrüstung), MOF 3 (Modernisierung)	fertiggestellt, in Planung

Legende

	<b>Aufenthaltsqualität:</b> "hervorragend"
	<b>Aufenthaltsqualität:</b> "zufriedenstellend"
	<b>Aufenthaltsqualität:</b> "verbesserungswürdig"
	<b>Aufenthaltsqualität:</b> "unzureichend"

	<b>Fahrgastinformation:</b> "hervorragend"
	<b>Fahrgastinformation:</b> "zufriedenstellend"
	<b>Fahrgastinformation:</b> "verbesserungswürdig"
	<b>Fahrgastinformation:</b> "unzureichend"

	<b>Barrierefreiheit:</b> "kein Handlungsbedarf"
	<b>Barrierefreiheit:</b> "geringfügiger Handlungsbedarf"
	<b>Barrierefreiheit:</b> "erhöhter Handlungsbedarf"
	<b>Barrierefreiheit:</b> "sehr hoher Handlungsbedarf"

	<b>Gesamtbewertung:</b> "ausgezeichnet"
	<b>Gesamtbewertung:</b> "ordentlich"
	<b>Gesamtbewertung:</b> "entwicklungsbedürftig"
	<b>Gesamtbewertung:</b> "nicht tolerierbar"

\* Station mit Bahnhofspaten



**Sitzungsvorlage-Nr. 61/0416/XVII/2021**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Mobilitätsausschuss</b>	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Schnellbuslinie Korschenbroich-Grevenbroich-Dormagen**

**Sachverhalt:**

Im Mobilitätsausschuss am 4. Februar 2021 haben die Fraktionen CDU, FDP, UWG, Zentrum im Mobilitätsausschuss einen Antrag auf Aufnahme weiterer Schnellbuslinien in das Projekt "Regionales Schnellbuskonzept im VRR" gestellt. Der Antrag wurde von der Verwaltung mit der Bitte um Stellungnahme an den VRR weitergeleitet. In einer ersten Stellungnahme des VRR wurde mitgeteilt, dass die Aufnahme weiterer Linien in das Schnellbuskonzept wegen des fortgeschrittenen Verfahrenstandes nicht berücksichtigt werden können.

Mit Schreiben vom 25. Februar 2021 (**s. Anlage**) hat der Verkehrsverbund den Vorschlag als verkehrlich interessant bewertet und die Aufnahme in die Planung und Weitergabe zur Prüfung angekündigt.

**Anlagen:**

VRR\_Antwortschreiben\_Antrag\_MobilitätsA\_Schnellbuslinie\_RKN\_Mail\_v.\_26.01.21





Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR · 45801 Gelsenkirchen

Rhein-Kreis Neuss  
61.1 Kreisentwicklung  
Frau Ellen Spelter-Roschmann  
Lindenstraße 10  
41515 Grevenbroich

**Ihre E-Mail vom 26. Januar 2021**  
**Schnellbus / Antrag – CDU/FDP/UWG/FW-Z – Mobilitätsausschuss**  
**04/02/2021**

Sehr geehrte Frau Spelter-Roschmann,  
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Antrages einiger Fraktionen im Rhein-Kreis-Neuss zum Thema Schnellbuskonzept.

Wir haben uns nun mit dem Anliegen nochmals näher befasst und erachten die Vorschläge für durchaus verkehrlich interessant. Wir werden daher den Vorschlag planerisch aufnehmen, die nächsten Planungsschritte veranlassen und an den Gutachter SMA zur Prüfung geben. Wir gehen danach davon aus, dass wir die Vorschläge ins Potentialnetz integrieren können.

Mit freundlichen Grüßen

  
Ronald R.F. Lünser

  
i. V. Georg Seifert

**Ansprechpartner**

Ralf Dammann

**Telefon**

+49 209 1584-153

**Fax**

+49 209 1584123-153

**E-Mail**

dammann@vrr.de

**Unser Zeichen**

S4

Gelsenkirchen,

25. Februar 2021

---

**Verkehrsverbund  
Rhein-Ruhr AöR**

Augustastr. 1  
45879 Gelsenkirchen

www.vrr.de  
Telefon 0209 1584-0

Vorstand:  
Ronald R.F. Lünser  
José Luis Castrillo

Vorsitzender des  
Verwaltungsrates:  
Erik O. Schulz

Sitz der Gesellschaft:  
Ribbeckstraße 15 (Rathaus)  
45127 Essen  
Telefon 0201 8810-830

USt.-ID:  
DE 250 085 017

Handelsregister:  
Amtsgericht Essen  
HRA 8767

Bankkonto:  
Sparkasse Gelsenkirchen  
BIC: WELADED1GEK  
IBAN:  
DE30 4205 0001 0101 0935 00

Ⓜ Hbf Gelsenkirchen



**Sitzungsvorlage-Nr. 61/0433/XVII/2021**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Mobilitätsausschuss</b>	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Sachstandsbericht Machbarkeitsstudie und Raumanalyse Düsseldorf - Grevenbroich - Grevenbroich - Bedburg - Jülich - Aachen (S-Bahn Rheinisches Revier)**

**Sachverhalt:**

Für das zu entwickelnde Schienenstreckennetz wurde in Kooperation der Verkehrsverbünde VRR und NVR ein Antrag für eine Machbarkeitsstudie und Raumanalyse im Rahmen des Sofortprogramm Plus gestellt.

Die Machbarkeitsstudie und Raumanalyse gliedert sich in zwei aufeinander aufbauende Teilabschnitte (siehe Anlage):

a) Teilabschnitt Bedburg – Grevenbroich – Neuss – Düsseldorf (Federführung VRR AöR)

Ermittelt werden soll ein Betriebskonzept auf der bestehenden Bahnstrecke und die Einbindung in das S-Bahn-Netz im Raum Neuss – Düsseldorf zur besseren Verbindung des Kern-bereichs des Rheinischen Reviers an das Oberzentrum Düsseldorf und dass die Möglichkeiten der verkehrlichen Verknüpfung in Bedburg mit der S 12 Richtung Köln untersucht wird. Darauf aufbauend soll der notwendige Infrastrukturausbaubedarf unter Berücksichtigung des Güterverkehrs ermittelt werden. Darüber hinaus soll das zu erwartende Nachfragepotential ermittelt werden. Geschätzte Bearbeitungszeit 33 Monate.

b) Teilabschnitt Aachen – Jülich – Bedburg (Federführung NVR GmbH)

Ermittelt werden soll im Hinblick auf eine möglichst günstige Erschließung und attraktive Reisezeiten eine möglichst optimale Neutrassierung zwischen den Städten Bedburg, Jülich und Aachen, die jeweils schon durch ein Schienennetz angeschlossen sind. In der Gesamtbetrachtung der Achse Düsseldorf – Aachen soll dabei im Rahmen einer Korridoruntersuchung ein zukunftsorientierte Netzverknüpfung mit dem bestehenden Eisenbahnnetz untersucht und mögliche Verkehrs- und Betriebskonzepte erarbeitet werden. Darüber hinaus soll das zu erwartende Nachfragepotential abgeschätzt werden. Geschätzte Bearbeitungszeit 78 Monate. Der Aufsichtsrat der Zukunftsagentur Rheinisches Revier hat die Machbarkeitsstudie mit dem 2. Stern als tragfähiges Vorhaben ausgezeichnet. Derzeit werden Förderzugänge bei Bund und

Land gesucht, um nach Erhalt des 3. Sterns als „Zukunftsprojekt des Strukturwandels im Rheinischen Revier“ umgehend konkrete Förderanträge stellen zu können.

Neben dem regelmäßigen bilateralen Austausch mit den Projektpartnern sind Programmgespräche als zentraler Bestandteil im Prozess zur Weiterentwicklung des Projektes geplant, zu denen der Revierknoten Infrastruktur & Mobilität zukünftig alle Projektpartner- und -beteiligten in regelmäßigen Abständen einladen wird.

Diese Programmgespräche bieten die Gelegenheit zu einem grundsätzlichen Austausch über den Arbeitsstand, aber auch zu möglichen Herausforderungen und Fragestellungen, die sich im Qualifizierungsprozess ergeben.

Darüber hinaus soll die Projektbearbeitung durch einen intensiven öffentlichen Dialogprozess mit Kommunen, Bürgerinnen und Bürgern, Verbänden, etc. begleitet werden.

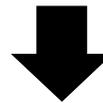
**Anlagen:**

MBS\_Revier\_-\_S-Bahn

## 3. Strukturwandelprojekte im Rhein-Kreis Neuss

### Revier – S-Bahn

- NVR und VRR haben im Kontext des Strukturwandels u.a. einen Antrag für eine Studien zum Streckenverlauf Aachen – Jülich – Bedburg – Düsseldorf (S-Bahn Rheinisches Revier) eingereicht
- Die Studie soll durch die beiden Aufgabenträger NVR und VRR in ihren jeweiligen räumlichen Zuständigkeitsbereichen durchgeführt werden
- Die Studie ist in nachfolgende zwei Teile aufgeteilt (die u.a. einen unterschiedlichen zeitlichen Bearbeitungshorizont haben)



Nahverkehr Rheinland



Verkehrsverbund  
Rhein-Ruhr

Klärung des Trassenverlaufs zwischen Jülich und Bedburg

Betrachtung der Gesamtachse Aachen – Jülich – Bedburg – Düsseldorf

Elektrifizierung Bedburg - Neuss

Modifizierung Betriebskonzept RB 39

Quelle: VRR (2021). o.S.; NVR (2021).o.S.

Grevenbroich, 28.01.2021



**Sitzungsvorlage-Nr. ZS 6/0436/XVII/2021**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Mobilitätsausschuss</b>	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Sachstandsbericht Gesamtregionales Radverkehrskonzept Rheinisches Revier**

**Sachverhalt:**

Das Projekt „Gesamtregionales Radverkehrskonzept“ wird als Strukturwandelprojekt federführend vom Zweckverband Landfolge Garzweiler bearbeitet. Kooperationspartner sind die Kreise des Rheinischen Reviers sowie die Städteregion Aachen und die kreisfreie Stadt Mönchengladbach.

Das Projekt wird durch das Bundesamt für Güterverkehr sowie das Land Nordrhein Westfalen gefördert. Das Projekt verfolgt folgende übergeordnete Ziele:

- Erstellung eines gesamtregionalen Radverkehrskonzeptes als Grundlage für weitere Maßnahmen des regionalen Radverkehrs im Rheinischen Revier
- Stärkung des Radverkehrs im Rheinischen Revier zur Entlastung anderer Verkehrsnetze
- Verbesserung der Verkehrsbeziehungen im Rheinischen Revier und zwischen den umliegende Oberzentren (Verbesserung der Anbindung an benachbarte Ballungsräume)
- Entwicklung eines Radverkehrsnetzes für Alltagsverkehre und Herstellung von Verknüpfungen zu Freizeitverkehren und touristischen Routen
- Verknüpfung des Radverkehrsnetzes des mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere mit den Haltepunkten des ÖPNV

Das Projekt wurde vom Zweckverband Landfolge Garzweiler an das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen Aachen/München vergeben.

Bis zum 31.12.2021 sollen im Rahmen der Konzeptentwicklung eine umfangreiche Bestandsanalyse, eine Netzplanung (Planung der idealtypischen Zielverbindungen und der Netzhierarchie und daraus resultierend eine Ableitung des Radverkehrsnetzes) sowie ein

Handlungskonzept mit konkreten Maßnahmen und Empfehlungen zur Verbesserung des Radverkehrs im Rheinischen Revier erstellt werden.

Bisher fanden zwei Workshops mit den beteiligten Kooperationspartnern und weiteren Akteuren zum Thema Bestandsaufnahme und kommender Netzplanung statt.

Die vom Nahverkehrs- und Straßenbauausschuss des Rhein-Kreises Neuss am 27.02.2020 beschlossenen vier Vorschläge für weitere Radschnellwege

- Verlängerung des geplanten Radschnellwegs Düsseldorf-Neuss bis Grevenbroich. Dort Anschluss an den Radschnellweg nach Mönchengladbach und Köln,
- Radschnellweg von Düsseldorf bzw. Neuss über Dormagen nach Köln,
- Radschnellweg von Düsseldorf über Neuss, Kaarst, Korschenbroich nach Mönchengladbach,
- Radschnellweg von Moers über Krefeld, Neuss nach Köln,

wurden von der Verwaltung als Prüfaufträge in das Projekt eingebracht.

Am 31.03.2021 fand ein Austausch mit den kreisangehörigen Kommunen nebst Projektvorstellung statt. Die kreisangehörigen Kommunen wurden aufgefordert, dem Kreis weitere, regionalbedeutsame Radwegeverbindungen und sonstige wichtige Themen aus ihrer Sicht zwecks Weitergabe und Einspielung in das Projekt zu melden. Darüber hinaus laufen weitere fachliche Abstimmungen, unter anderem mit dem ADFC.

Über den Fortgang des Projektes wird bei entsprechendem Projektfortschritt weiter berichtet.

**Sitzungsvorlage-Nr. 61/0437/XVII/2021**

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Positionspapier der IHK Mittlerer Niederrhein zum Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur**

**Sachverhalt:**

Unter dem Titel „Schiene 2030+ am Niederrhein“ wurde von der IHK Mittlerer Niederrhein ein Positionspapier entwickelt, welches die Forderungen der Wirtschaft zum Ausbau der Schienenverkehrswege in der Region zusammenfasst.

Neben einer Umsetzung von Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan und dem Großprojekt „Rheydter Dreieck“ enthält der Forderungskatalog auch ergänzende „kleinere“ Maßnahmen wie den zweigleisigen Ausbau des Kreuzungspunktes in Neuss Weißenberg. Das Positionspapier der IHK ist als **Anlage** beigelegt und steht mit Bedarfsanalysen unter folgendem link zur Einsichtnahme und Download bereit:

[IHK-Vollversammlung verabschiedet Positionspapier zur Schieneninfrastruktur \(ihk-krefeld.de\)](http://ihk-krefeld.de)

Die Verabschiedung ihres Positionspapiers will die IHK zum Anlass nehmen, die Gebietskörperschaften der Region, die Verkehrsverbände, die Deutsche Bahn AG, die verantwortlichen Ministerien und die politischen Vertreter in Land und Bund zu einer Schienenkonferenz für das Rheinland einzuladen. Die IHK verfolgt hiermit das Ziel, gemeinsam den regionalen Bedarf zu formulieren und gemeinsam Lösungen für den Ausbau des Netzes zu entwickeln.

**Anlagen:**

Positionspapier\_Schiene\_2030+\_am\_Niederrhein





# Schiene 2030+ am Niederrhein

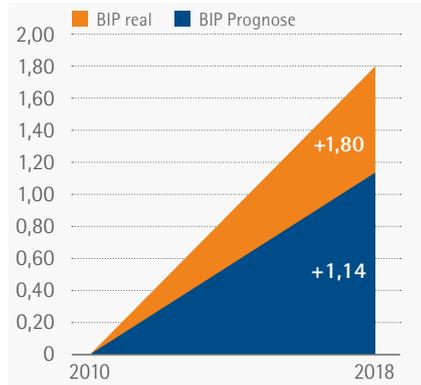
Bedarf | Potenziale | Perspektiven



Industrie- und Handelskammer  
Mittlerer Niederrhein

# Verkehr von der Straße auf die Schiene bringen

**Abb. 1: Bruttoinlandsprodukt (BIP) Entwicklung von 2010 bis 2018 in Prozent**



Das Bruttoinlandsprodukt hat sich zwischen 2010 und 2018 um 63 Prozent stärker entwickelt als prognostiziert.

Das Ziel des Klimaschutzes durch Verkehrsverlagerung trägt die Wirtschaft mit. Personen- und Güterverkehre auf die Eisenbahn zu verlagern, wird allerdings nur gelingen, wenn der Schienenverkehr sich zeit- und kostenökonomisch als Alternative zu anderen Fortbewegungsmöglichkeiten darstellen lässt.

Die Wirtschaft fordert seit Jahren die Stärkung der Ost-West-Schienenverbindungen zwischen den Binnenhäfen am Niederrhein und den ZARA-Häfen (Zeebrügge–Antwerpen–Rotterdam–Amsterdam).

Regionale Planungen sollen zur Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) führen. Hinzu kommen Bestrebungen, den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zu verbessern.

Alle Verkehre finden dabei auf einem gemischt genutzten Netz statt. Damit stehen alle Entwicklungen in gegenseitiger Konkurrenz um die vorhandenen Kapazitäten.

Das stetige Wachstum der Wirtschaft und damit die Zunahme des Schienengüterverkehrs (SGV) war bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Die Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zeigen sich als kundenorientierte Dienstleister, die einen wertvollen Beitrag zur Veränderung des Modal Splits leisten können. Sie benötigen dafür jedoch ausreichende Kapazitäten im Schienennetz. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Güter möglichst lange Strecken auf der Eisenbahn verbringen, ist dabei von der Wettbewerbsfähigkeit zum Straßengüterverkehr abhängig.

**Tab. 1: Drei Faktoren beeinflussen die Wirtschaftlichkeit des SGV maßgeblich:**

Streckenlänge	Fahrzeit	Aufstellbare Zuglänge
Die Länge der Fahrtstrecke ist von der Verfügbarkeit von Trassen abhängig. Bei fehlenden Durchfahrtmöglichkeiten ergeben sich Umwegfahrten mit zusätzlichen Kosten für Personal, Material, Energieverbrauch und Trassenentgelten.	Die Fahrzeit hat insbesondere Einfluss auf die Personalkosten und die notwendigen Vorhaltekosten für das Zugmaterial.	Die Zuglänge beeinflusst die Effizienz von Personalkosten und Kosten für die Traktion.

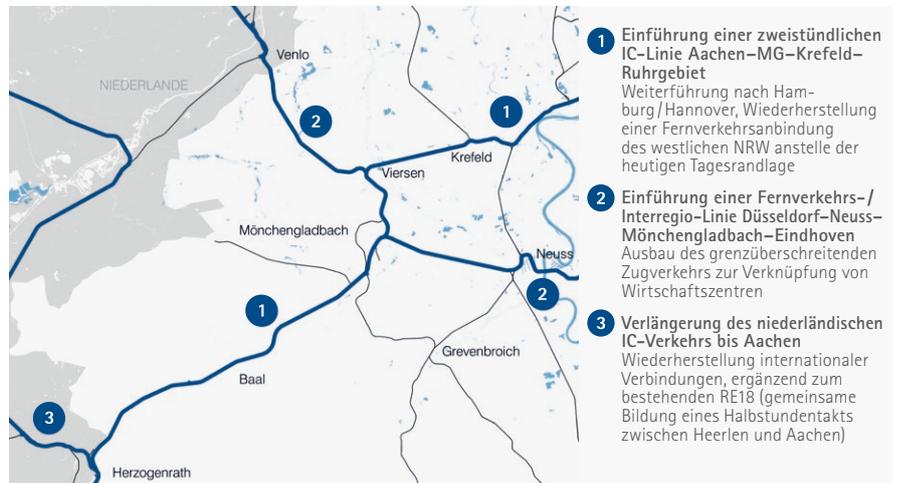
In dieser Broschüre sind alle Lösungsansätze zusammengestellt, die zu einem entsprechend resilienten Netz führen können. Grundlage ist eine gutachtliche Studie der Büros VIA Consulting & Development GmbH, Aachen und Railistics GmbH, Wiesbaden, die im Auftrag der IHK Mittlerer Niederrhein die Planungen für den Schienenpersonenverkehr und die perspektivische Entwicklung des SGV mit den Kapazitäten des Bestandsnetzes abgeglichen und mögliche Maßnahmen skizziert haben.



# Situation im Schienenpersonenverkehr (SPV)

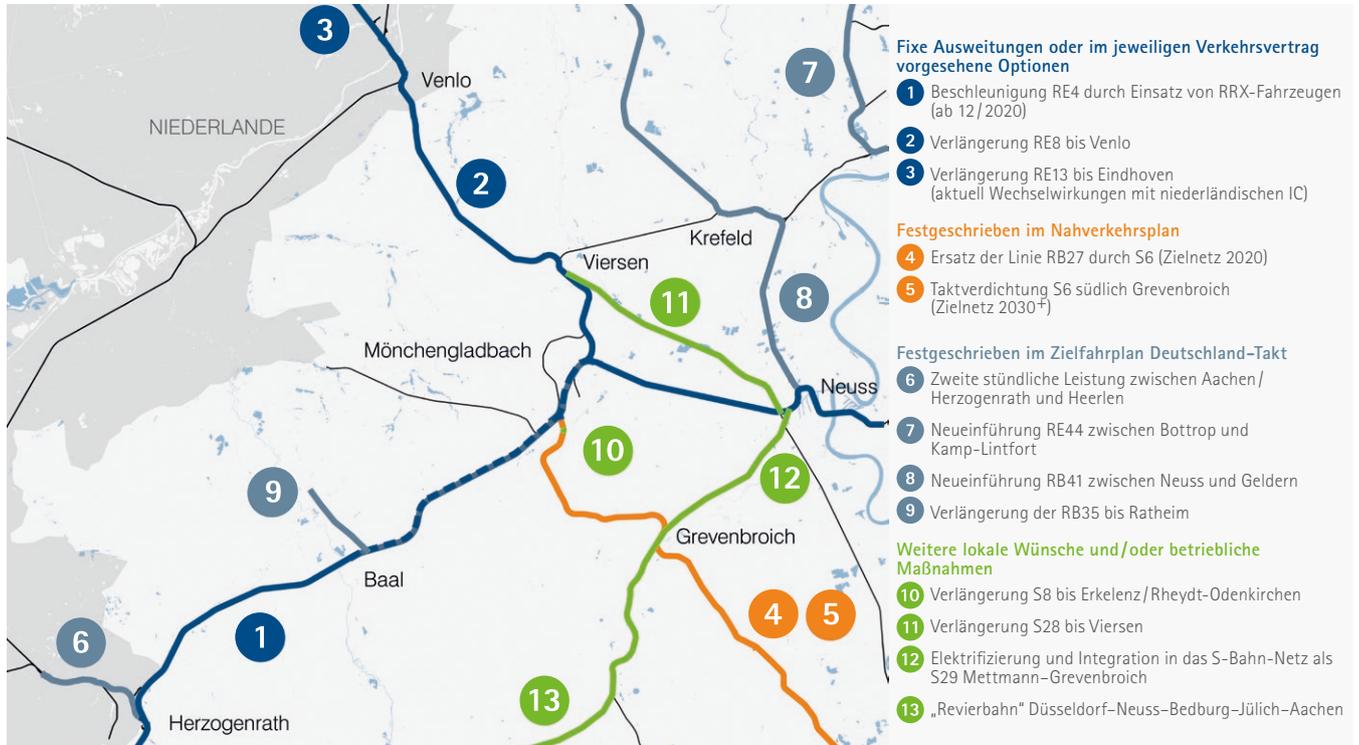
Mit Krefeld und Mönchengladbach liegen die beiden größten Städte Deutschlands ohne qualifizierten **Schiene****personenfernverkehr (SPFV)** in unserem Wirtschaftsraum. Selbst das im europäischen Verbund geplante Rock-Projekt „Universitätslinie Düsseldorf–Mönchengladbach–Eindhoven“ (Abb. 2) oder auch Wünsche für schnellen Personenfernverkehr zwischen Berlin und Antwerpen scheitern u. a. an dem (zu) dicht belegten Schienennetz. Neben der Einbindung in das Personenfernverkehrsnetz bestehen eine Reihe von Wünschen zur Verbesserung des **Schiene****personennahverkehrs (SPNV)** mit dem Ziel der Verlagerung von Berufs- und Kundenverkehren von der Straße auf die Schiene (Abb. 3). Auch hier schränken die Kapazitäten eine Angebotsverbesserung ein. Der überwiegende Teil dieser Angebote wäre durch Ausbauten im vorhandenen Netz umsetzbar. Lediglich für die Maßnahmen 11 (S28) bzw. 13 (Revierbahn) wären die Reaktivierung einer zurückgebauten Strecke bzw. ein Neubau erforderlich.

Abb. 2: Bessere Anbindung der Region an das Fernverkehrsnetz



- 1** Einführung einer zweistündlichen IC-Linie Aachen–MG–Krefeld–Ruhrgebiet  
Weiterführung nach Hamburg/Hannover, Wiederherstellung einer Fernverkehrsanbindung des westlichen NRW anstelle der heutigen Tagesrandlage
- 2** Einführung einer Fernverkehrs-/Interregio-Linie Düsseldorf–Neuss–Mönchengladbach–Eindhoven  
Ausbau des grenzüberschreitenden Zugverkehrs zur Verknüpfung von Wirtschaftszentren
- 3** Verlängerung des niederländischen IC-Verkehrs bis Aachen  
Wiederherstellung internationaler Verbindungen, ergänzend zum bestehenden RE18 (gemeinsame Bildung eines Halbstundentakts zwischen Heerlen und Aachen)

Abb. 3: Deutliche Angebotsausweitung im SPNV geplant

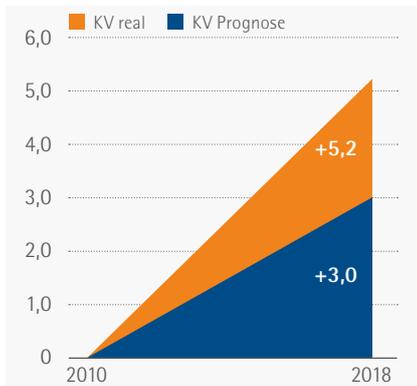


- Fixe Ausweitungen oder im jeweiligen Verkehrsvertrag vorgesehene Optionen**
- 1** Beschleunigung RE4 durch Einsatz von RRX-Fahrzeugen (ab 12/2020)
  - 2** Verlängerung RE8 bis Venlo
  - 3** Verlängerung RE13 bis Eindhoven (aktuell Wechselwirkungen mit niederländischen IC)
- Festgeschrieben im Nahverkehrsplan**
- 4** Ersatz der Linie RB27 durch S6 (Zielnetz 2020)
  - 5** Taktverdichtung S6 südlich Grevenbroich (Zielnetz 2030<sup>+</sup>)
- Festgeschrieben im Zielfahrplan Deutschland-Takt**
- 6** Zweite stündliche Leistung zwischen Aachen/Herzogenrath und Heerlen
  - 7** Neueinführung RE44 zwischen Bottrop und Kamp-Lintfort
  - 8** Neueinführung RB41 zwischen Neuss und Geldern
  - 9** Verlängerung der RB35 bis Ratheim
- Weitere lokale Wünsche und/oder betriebliche Maßnahmen**
- 10** Verlängerung S8 bis Erkelenz/Rheydt-Odenkirchen
  - 11** Verlängerung S28 bis Viersen
  - 12** Elektrifizierung und Integration in das S-Bahn-Netz als S29 Mettmann–Grevenbroich
  - 13** „Revierbahn“ Düsseldorf–Neuss–Bedburg–Jülich–Aachen

Die Umsetzung der Planungen und Wünsche im SPV würde die vorhandenen Kapazitäten ausschöpfen.

# Situation im Schienengüterverkehr (SGV)

**Abb. 4: Kombiverkehr (KV)**  
Entwicklung von 2010 bis 2018  
in Prozent



Der Kombiverkehr lag 2018 bereits 73 Prozent über den Prognosezahlen.

Die Verkehrsträger Straße und Schiene haben im Wirtschaftsraum Mittlerer Niederrhein an vielen Stellen ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Dabei dienen sie nicht nur als Verkehrsader für die Erreichbarkeit der Produktions- und Handelsstandorte. Vielmehr haben sie auch erhebliche Anteile an Transitverkehren zwischen den großen Seehäfen der Westrange (vorwiegend Rotterdam und Antwerpen) und den Ballungsräumen Mittel-, Ost- und Südeuropas zu verkraften.

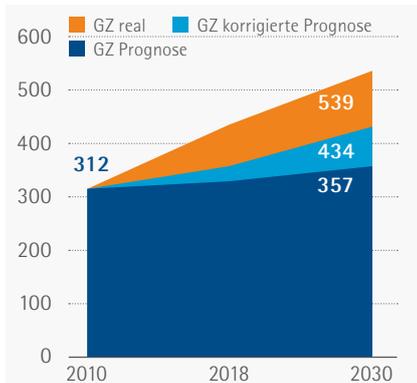
Basierend auf dem allgemeinen Wirtschaftswachstum hat sich auch das Aufkommen im Kombinierten Verkehr (KV) stärker entwickelt als im BVWP vorausgesagt. Die Steigerungsrate lag 73 Prozent höher als erwartet (Abb. 4).

Aufgrund der tatsächlichen Entwicklung wurden im Jahr 2018 die Prognosen für das Projektionsjahr 2030 deutlich angehoben.

Durch bauliche Veränderungen im Hafen Antwerpen und im niederländischen Schienennetz hat sich zudem der grenzüberschreitende SGV an dem für unseren Raum wichtigen Übergangspunkt Venlo/Kaldenkirchen überproportional entwickelt.

Allein die Entwicklung im Güterverkehr sorgt bereits heute für Engpässe im Schienennetz und führt zu überdurchschnittlichen Wachstumsraten insbesondere im Straßenverkehr.

**Abb. 5: Entwicklung des grenzüberschreitenden SGV über Venlo von 2010 bis 2030, Anzahl der Güterzüge pro Woche**



Der grenzüberschreitende SGV wird die korrigierten Prognosen um 24 Prozent übersteigen.

Die Zahl der Güterzüge pro Woche am Grenzübergang Venlo (Abb. 5)

- lag 2010 höher als angenommen,
- hat 2018 bereits die korrigierte Prognosezahl für 2030 erreicht und
- wird 2030 um 24 Prozent über der korrigierten Prognose liegen.

Der SGV ist zunehmend von Kombiverkehren mit Bezug zu den Umschlagterminals Straße/Schiene und Wasser/Schiene gekennzeichnet. Die Terminals in den Binnenhäfen Krefeld und Neuss sowie die Cabooter-Terminals in Venlo und Nettetal-Kaldenkirchen verzeichnen stetig wachsende Umschlagzahlen. Dabei liegt der Schwerpunkt bei der Zunahme der Containerverkehre.

Da die linksrheinischen Terminals auch als Hinterlandterminals der ZARA-Häfen fungieren, steigt ihr Zulauf in Abhängigkeit von den stetig zunehmenden Seehafenbewegungen.



# Das Bestandsnetz



Das bestehende Schienennetz basiert auf historischen Verkehrsbeziehungen und ist zusätzlich durch Stilllegung, Rückbau und Umnutzung auf seinen heutigen Umfang reduziert worden.

Der zunehmenden Bedeutung der Verkehre zwischen Rotterdam und Rhein-Ruhr wird mit dem Anschluss an die auf niederländischer Seite bereits fertiggestellte Betuwe-route inzwischen Rechnung getragen.

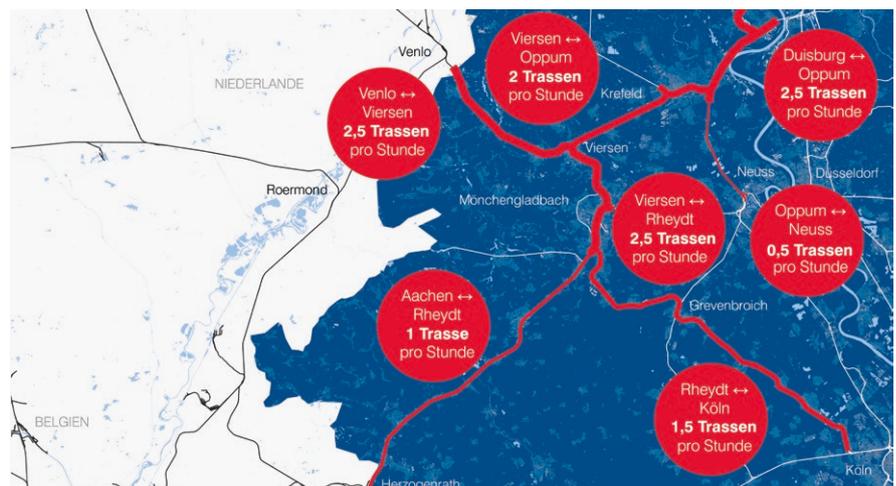
Lange Zeit wurde für eine entsprechend gute Verbindung zum Hafen Antwerpen durch die Neuerrichtung einer Strecke geworben.

Dadurch könnten zwar die erforderlichen Kapazitäten für den wachsenden Schienenverkehr geschaffen werden. Allerdings ist eine Realisierung bis 2030+ keinesfalls möglich. Am Beispiel der Betuwe-route sieht man, dass die immensen Kosten, die hohen Planungswiderstände und die unüberschaubaren Planungszeiträume solchen Projekten als kurz- und mittelfristige Lösungsansätze entgegenstehen. Aktuell werden jedoch unbedingt kurz- und mittelfristig erreichbare Lösungen zur Bewältigung der wachsenden Verkehrsmengen und Verlagerungsbedürfnisse benötigt. Den im Jahr 2030 für den SGV erforderlichen 13 Trassen (Trasse = Zeitfenster für Durchfahrt eines Zuges über seinen Laufweg) pro Stunde steht aus heutiger Sicht nur eine verfügbare Kapazität von 9 Trassen pro Stunde gegenüber (Abb. 7 und Tab. 2).

Abb. 6: Schienennetz in der Region Niederrhein



Abb. 7: Trassenmehrbedarf bis 2030



Tab. 2: Gegenüberstellung von Kapazitäten und Prognosezugzahlen

Relation	Prognosezugzahl 2030 Trassen / Std.	Realisierbare Kapazität Trassen / Std.	Abweichung zur Prognosezugzahl
Aachen–Duisburg	1,0	0,5	-0,5
Köln–Venlo	1,5	1,0	-0,5
Aachen–Neuss	0,5	0,5	
Neuss–Venlo	0,5	0,5	
Köln–Duisburg	2,0	2,0	
Venlo–Duisburg	1,0	0,5	-0,5
Duisburg–Aachen	1,0	0,5	-0,5
Venlo–Köln	1,5	0,5	-1,0
Neuss–Aachen	0,5	0,5	
Venlo–Neuss	0,5	0,5	
Duisburg–Köln	2,0	1,5	-0,5
Duisburg–Venlo	1,0	0,5	-0,5
<b>Gesamt</b>	<b>13,0</b>	<b>9,0</b>	<b>-4,0</b>

# Engpässe im Schienennetz



Bei Betrachtung des Netzes erkennt man vordergründig bereits Engpassituationen auf Strecken und Knoten:

- eingleisiger Schienenabschnitt Kaldenkirchen–Dülken,
- eingleisiger Abschnitt im Abzweig Rheydt,
- Y-Trennung des Schienenwegs nördlich des Bahnhofs Viersen,
- Mönchengladbach Hbf.

Weitere Beschränkungen ergeben sich im **Periphernetz** (Hafen- und Anschlussbahnen):

- Mit der Zunahme der Güterverkehrsströme müssen auch **Anschlussbahnen, Überholgleise und Rangierbahnhöfe** ausgebaut werden oder Pufferzeiten reduziert werden.

Ebenfalls einen Engpass bilden die **Serviceanlagen** der Bahninfrastruktur (Zugbildeanlagen, Vorbahnhöfe etc.):

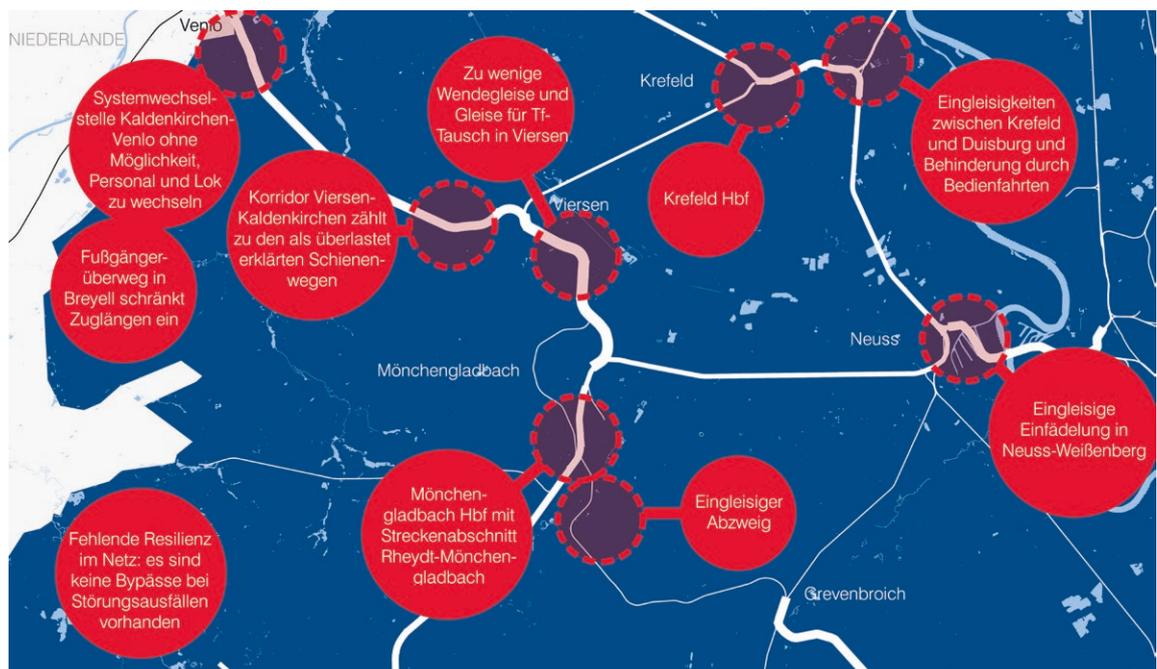
- Eine **Überlastung der Warte- und Überholgleise** führt zu anwachsenden Verspätungen, welche den gesamten Bahnverkehr beeinträchtigen; dies tritt häufig im morgendlichen Berufsverkehr auf, wenn sich nächtlicher Güterverkehr und Taktverstärker des SPNV überlagern.

Hinzu kommen **weitere** beispielhaft aufgeführte **limitierende Faktoren**:

- Grenzübergang Kaldenkirchen–Venlo: Systemwechselstelle ohne Möglichkeit, Personal und Lok zu wechseln,
- Fußgängerüberweg in Breyell schränkt die Zuglängen ein,
- starke Belegung Aachen–Düren mit SPV.

**Außerdem** führen fehlende Bypässe zu **mangelhafter Resilienz** bei Störungsausfällen auf Streckenabschnitten oder in Knoten.

Abb. 8: Engpässe im System Schiene



# Lösungsansätze durch Engpassbeseitigung

**Erforderliche Finanzierungsinstrumente zur Behebung der Beschränkungen und Hemmnisse außerhalb der Streckenengpässe müssen definiert werden.**



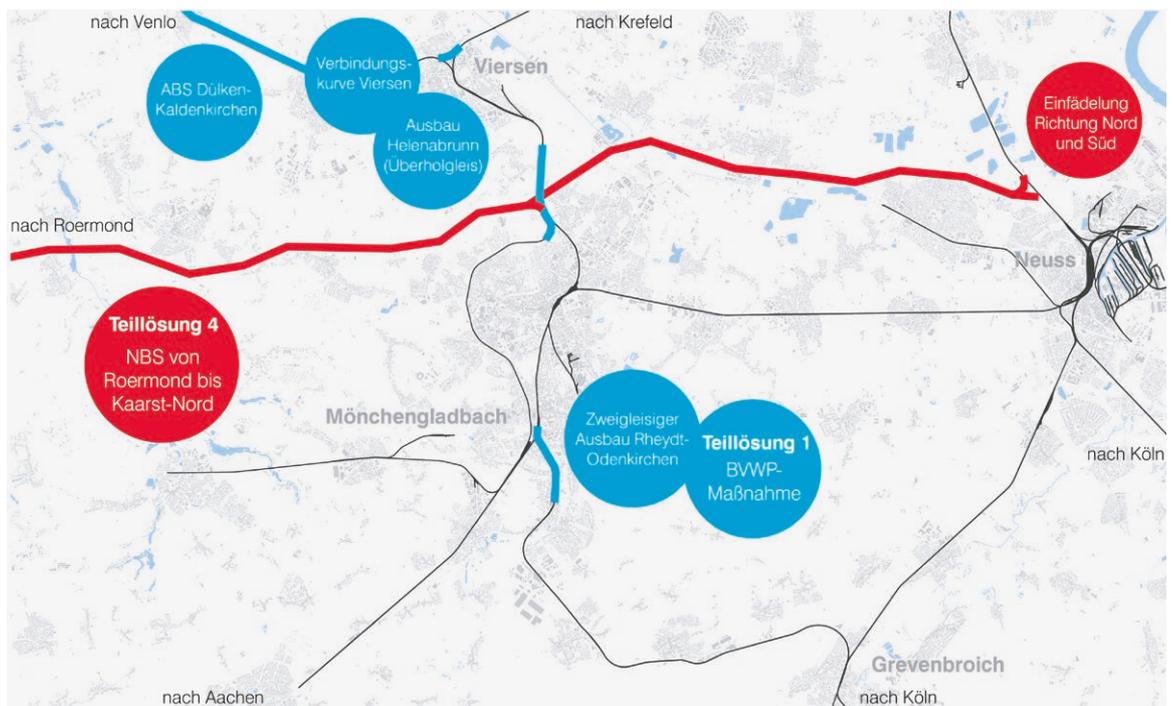
Durch Beseitigung aller Engpassfaktoren würde das Schienennetz ausreichend gestärkt, um den Bedarf 2030+ zu decken.

Im BVWP 2030 sind bereits einige Maßnahmen aufgeführt. Außerdem gibt es umfassende Untersuchungen zur Realisierung einer Neubaustrecke (NBS). Zudem bestehen Möglichkeiten zur Reaktivierung zurückgebauter Strecken. Schließlich bieten sich noch eine Reihe kleinerer Ausbauoptionen, die ebenfalls positive Wirkungen auf die Leistungsfähigkeit und Resilienz des Netzes hätten. (Abb. 9)

Tabelle 3 gibt einen Gesamtüberblick über alle Optionen zur Stärkung des Schienennetzes am linken Niederrhein.

Allen Maßnahmen außerhalb des Bundesverkehrswegeplans steht allerdings entgegen, dass grundsätzlich keine geeigneten Finanzierungsinstrumente bereitstehen.

**Abb. 9: Lösungsansatz „Neubaustrecke“ (Vorschlag der Wirtschaft) vs. „Dritter Weg“ (BVWP 2030)**



Tab. 3: Teillösungen zur Engpassbeseitigung

Maßnahme	Aachen-Duisburg	Venlo-Köln	Köln-Duisburg	Neuss-Venlo	Aachen-Neuss	Duisburg-Venlo	Weitere Effekte	Kosten-schätzung	Reali-sierungs-horizont	
<b>Teillösung 1: BVWP-Maßnahme</b>										
1a		■		■		■	nützt auch Personenverkehr	ca. 114,4 Mio. € <sup>1,2</sup>	mittelfristig	
1b	■	■			■		nützt auch Personenverkehr	ca. 16 Mio. € <sup>2,3</sup>	mittelfristig	
1c	■	■						ca. 20 Mio. € <sup>4</sup>	mittelfristig	
1d				■		■		ca. 19 Mio. € <sup>1,2</sup>	mittelfristig	
1e	■	■					nützt auch Personenverkehr	ca. 5 Mio. € <sup>4</sup>	kurzfristig	
1f							für Personenverkehr	ca. 1 Mio. € <sup>4</sup>	kurzfristig	
<b>Teillösung 2: Neubaustrecke (NBS) Rheydter Dreieck</b>										
2a							Umleitungsmöglichkeit für Verkehre Aachen-Köln	ca. 174 Mio. € <sup>5</sup>	langfristig	
2b	■	■			■		höhere Betriebsqualität	(ca. 174 Mio. €) + ca. 5 Mio. € <sup>4</sup>	langfristig	
2c	■	■*					*nur in Kombination mit 2d	ca. 25 Mio. € <sup>4</sup>	mittelfristig	
2d		■						(ca. 174 Mio. €) + ca. 50 Mio. € <sup>4</sup>	langfristig	
2e	■	■						ca. 5 Mio. € <sup>4</sup>	mittelfristig	
<b>Teillösung 3: NBS Neersener Kreuz</b>										
3ab	■**						**nur mit Reaktivierung Neersen-Krefeld	ca. 50 Mio. € <sup>4</sup>	langfristig	
3c				■		■		ca. 150 Mio. € <sup>4</sup>	langfristig	
3d	■			■		■		keine zusätzlichen Kosten	langfristig	
<b>Teillösung 4: NBS Roermond-Kaarst</b>										
4	NBS Roermond-Kaarst-Nord mit Einfädelung Kaarst in Nord- und Südrichtung						Entlastung für Verkehre BE/NL-Duisburg/Süddeutschland, ggf. auch für schnellen Personenverkehr		ca. 600 Mio. € <sup>6</sup>	sehr langfristig
4	Anschluss NBS an SGV-Umfahrung Mönchengladbach						Bei gleichzeitiger Nutzung der vollausgebauten Rheydter Kurve alternatives Routing über Grevenbroich möglich		bisher nicht berechnet	sehr langfristig
<b>Ergänzende Maßnahmen</b>										
5a			■	■			Lösung der Kreuzungskonflikte RE10-RB41	ca. 20 Mio. € <sup>4</sup>	mittelfristig	
5b	■		■			■		ca. 15 Mio. € <sup>4</sup>	mittelfristig	
5c	■			■		■		ca. 10 Mio. € <sup>4</sup>	mittelfristig	
5d	■			■		■		ca. 15 Mio. € <sup>4</sup>	mittelfristig	
5e	■		■			■	ergänzend zum zweigleisigen Ausbau	ca. 5 Mio. € <sup>4</sup>	kurzfristig	
5f	■			■		■		ca. 5 Mio. € <sup>4</sup>	kurzfristig	

1 [https://www.viersen.de/c125716c0029a475/files/presentation\\_ak\\_viersener\\_kurve\\_28.05.2018.pdf/\\$file/presentation\\_ak\\_viersener\\_kurve\\_28.05.2018.pdf?openelement](https://www.viersen.de/c125716c0029a475/files/presentation_ak_viersener_kurve_28.05.2018.pdf/$file/presentation_ak_viersener_kurve_28.05.2018.pdf?openelement)  
 2 Für (1a), (1b) und (1d) zusammen entstehen haushaltsrelevante Gesamtprojektkosten in Höhe von 210 Mio. € und Ausbaukosten in Höhe von 133 Mio. €;  
[https://www.bvwp-projekte.de/schiene\\_2018/2-025-V01/2-025-V01.html](https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-025-V01/2-025-V01.html)  
 3 Nahverkehr Rheinland (NVR) 2017: Machbarkeitsstudie S-Bahn Köln-Mönchengladbach  
 4 Eigene Schätzung  
 5 BMVI 2018: Bewertung der Schienenwegeausbauvorhaben des Potenziellen Bedarfs  
[https://rp-online.de/nrw/staedte/moenchengladbach/kein-eiserner-rhein-an-a-52\\_aid-13994619](https://rp-online.de/nrw/staedte/moenchengladbach/kein-eiserner-rhein-an-a-52_aid-13994619)  
 6

# Kleine Schritte führen zum Ziel

Kurz- und mittelfristig kann das Zusammenführen von Maßnahmen aus verschiedenen Teillösungen aus Tabelle 3 zur erforderlichen Verstärkung der Schiene führen:

Die Kombination der Teilprojekte 1 und 2 bietet in Kombination mit den „Ergänzenden Maßnahmen“ perspektivisch das erforderliche Verstärkungspotenzial von 13 SGV-Trassen im linksrheinischen Netz. Diese Herangehensweise bietet den Vorteil, dass je nach Planungsfortgang und Finanzierungssicherung einzelne Maßnahmen Schritt für Schritt umgesetzt werden können. Eine flexible Umsetzung kann damit angemessen zur Bewältigung der kontinuierlichen Aufwärtsentwicklung des Verkehrsaufkommens in den kommenden Jahren beitragen.

Abb. 10: Zusammenführung von Maßnahmen für ein resilientes Netz



## Die Wirtschaft begrüßt die Überlegungen zur Stärkung des SPV durch die Erweiterung des Angebots:

- Einführung einer zweistündlichen IC-Linie Aachen–Mönchengladbach–Krefeld–Ruhrgebiet mit Weiterführung nach Hamburg/Hannover
- Einführung einer Fernverkehrs- / Interregio-Linie Düsseldorf–Neuss–Mönchengladbach–Eindhoven
- Verlängerung des niederländischen IC-Verkehrs bis Aachen
- Beschleunigung RE4 durch Einsatz von RRX-Fahrzeugen
- Verlängerung RE8 bis Venlo
- Verlängerung RE13 bis Eindhoven
- Ersatz der Linie RB27 durch S6 (Zielnetz 2020)
- Taktverdichtung S6 südlich Grevenbroich
- Zweite stündliche Leistung zwischen Aachen/Herzogenrath und Heerlen
- Neueinführung RE44 zwischen Bottrop und Kamp-Lintfort
- Neueinführung RB41 zwischen Neuss und Geldern
- Verlängerung RB35 bis Ratheim
- Verlängerung S8 bis Erkelenz/Rheydt-Odenkirchen
- Verlängerung S28 bis Viersen
- Elektrifizierung und Integration in das S-Bahn-Netz als S29 Mettmann–Grevenbroich
- „Revierbahn“ Düsseldorf–Neuss–Bedburg–Jülich–Aachen



Durch eine Reihe kleinerer und mittlerer Maßnahmen kann die Stärkung des Schienennetzes so erfolgen, dass der gewünschten Angebotsverbesserung des Personenverkehrs und der zu erwartenden Steigerung des SGV nichts entgegensteht.

# Forderungen der Wirtschaft

Die Wirtschaft befürwortet die Änderung des Modal Splits für die Personenbeförderung und den Güterverkehr zugunsten der Schiene. Das bestehende Netz bietet jedoch auf Dauer nicht die erforderlichen Kapazitäten. Daher ist

- zur Sicherung des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene,
- zur Verbesserung des Modal Splits zugunsten der Schiene,
- zur Entlastung der Straßen und Brücken und
- zur Verbesserung der Klimabilanz

ein resilientes Schienennetz am linken Niederrhein durch Realisierung folgender Maßnahmen zu schaffen:

<b>Realisierung BVWP 2030 + ergänzender Kleinmaßnahmen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ABS Dülken–Kaldenkirchen</li> <li>■ Zweigleisigkeit Rheydt–Odenkirchen</li> <li>■ Ausbau Viersen–Helenabrunn</li> <li>■ Verbindungskurve Viersen</li> <li>■ Blockverdichtung Helenabrunn–Mönchengladbach</li> <li>■ Gleisteilung Mönchengladbach Hbf</li> </ul>
---	--

<b>NBS Rheydter Dreieck:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Große Rheydter Kurve mit Einfädelung SGV-Umfahrung Mönchengladbach</li> <li>■ Puffergleise vor Einfädelung auf die Hauptstrecken</li> <li>■ Zweigleisiger Ausbau der SGV-Umfahrung Mönchengladbach</li> <li>■ Überwerfung Viersen–Helenabrunn</li> </ul>
----------------------------------	---

<b>Ergänzende Maßnahmen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zweigleisigkeit Neuss–Weißenberg</li> <li>■ Zweigleisiger Ausbau Mühlenberg–Uerdingen</li> <li>■ Parallele Ein- und Ausfahrt Westkopf Krefeld</li> <li>■ Verlängerung Zweigleisigkeit Krefelder Güterbahn</li> <li>■ Überholgleis in Trompet</li> <li>■ Zusätzliche Überleitverbindung Krefeld Hbf</li> </ul>
----------------------------------	--

## Ihr Ansprechpartner

Wolfgang Baumeister  
Bereichsleiter Verkehr und Infrastruktur

☎ 02131 9268-531  
@ Wolfgang.Baumeister@mittlerer-niederrhein.ihk.de

## Ihre IHK Mittlerer Niederrhein vor Ort

Nordwall 39  
47798 Krefeld  
☎ 02151 635-0  
@ [ihk@mittlerer-niederrhein.ihk.de](mailto:ihk@mittlerer-niederrhein.ihk.de)

Bismarckstraße 109  
41061 Mönchengladbach  
☎ 02161 241-0  
@ [ihk@mittlerer-niederrhein.ihk.de](mailto:ihk@mittlerer-niederrhein.ihk.de)

Friedrichstraße 40  
41460 Neuss  
☎ 02131 9268-0  
@ [ihk@mittlerer-niederrhein.ihk.de](mailto:ihk@mittlerer-niederrhein.ihk.de)

**Sitzungsvorlage-Nr. 61/0445/XVII/2021**

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Bewerbung der Stadt Düsseldorf zum BMVI Förderaufruf „Modellprojekte Stärkung ÖPNV,,**

Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat sich mit einem Projektantrag zur Teilnahme am Förderprogramm „Modellprojekte Stärkung ÖPNV“ beworben. Das Projekt trägt den Titel „Regionaler Nahverkehr digital und smart, ReNa dus“ und beinhaltet folgende Teilprojekte:

- Teilprojekt 1: Stadtgrenzen überschreitende Ausweitung des On Demand Angebotes (1. Phase Düsseldorf-Ost, 2 Phase Einbeziehung Stadt Erkrath)
- Teilprojekt 2: MyZoneTicket – regional, digital, individuell und smart (individuelles Zonenticket, beschränkt auf Teile des Kreises Mettmann)
- Teilprojekt 3: Durchdigitalisierung der Auskunftssysteme durch Content-Management-System und Integration des Fahrdienstes
- Teilprojekt 4: Smart Parking – schnelle und effiziente Infrastrukturnutzung durch Kooperation Stadt/Wirtschaft (unter Einbeziehung des Gebiets des Rhein-Kreises Neuss)



Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 31.03.2021

61 - Amt für Entwicklungs- und Landschaftsplanung,  
Bauen und Wohnen

**rhein  
kreis  
neuss**

**Sitzungsvorlage-Nr. 61/0434/XVII/2021**

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Antrag der Fraktionen CDU, FDP, UWG und Zentrum vom 04.02.2021  
"Pendlersuchmaschine"**

**Sachverhalt:**

Basis für das Thema ist ein Antrag der Fraktionen von CDU, FDP, UWG/Freie Wähler und Zentrum für die Sitzung des Mobilitätsausschusses am 04.02.2021.

In der Sitzung des Finanzausschusses am 11.03.2021 wurde einstimmig beschlossen, für das Projekt zusätzliche Mittel von 80.000 Euro für 2021 mit der Verlängerungsoption um vier Jahre (Finanzplanung 2022 bis 2025) in den Haushalt einzustellen.

Der Kreisausschuss hat in seiner Sitzung am 17.03.2021 den Antrag zur Beratung zurück in den Mobilitätsausschuss verwiesen.

Der aktuelle Sachstand stellt sich aus Sicht der Verwaltung wie folgt dar:

Die Verwaltung hat über die „Stabsstelle Digitalisierung“ eine Markterkundung zwecks Erhalt eines Überblicks über vorhandene Angebote für Pendler-/Mitfahrplattformen eingeleitet.

Zentraler Aspekt bei der weiteren Bearbeitung des Projektes wird es sein, den konkreten Bedarf der Kunden im Rhein-Kreis Neuss an einer solchen Plattform bzw. die Marktrelevanz zu ermitteln. Hierzu könnte sich die Durchführung moderierter Workshops mit verschiedenen potentiellen Nutzergruppen unter Einbeziehung von externen Moderationen anbieten.

Weiteres Augenmerk ist auf Schnittstellen zu legen, damit Daten (Angebot, Nachfrage) bei Bedarf auch in andere Anwendungen übernommen bzw. kreisspezifische Suchmasken in andere Online-Portale platziert werden könnten (z. B. Kreishomepage).

**Anlagen:**

Antrag\_Pendler





**CDU**

**Freie  
Demokraten**  
Rhein-Kreis-Neuss **FDP**

**UWG**  
Unabhängige  
Wählergemeinschaften  
Rhein-Kreis-Neuss  
**FREIE WÄHLER**



Ö 11

---

Fraktionen im Kreistag des Rhein-Kreises Neuss

An den  
Vorsitzenden  
des Mobilitätsausschusses  
Herrn Erhard Demmer  
Oberstraße 91  
41460 Neuss

27. Januar 2021

**Antrag für die Sitzung des Mobilitätsausschusses am 04. Februar 2021**

Sehr geehrter Herr Demmer,

die Fraktionen von CDU, FDP und UWG/Freie Wähler-Zentrum bitten Sie den folgenden Antrag auf die Tagesordnung der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 04.02.2021 zu setzen.

**Antrag**

Die Verwaltung des Rhein-Kreis Neuss wird unter Bezugnahme auf die folgende Begründung gebeten, den Nutzen und das Potenzial einer geeigneten Plattform zur Organisation von Fahrgemeinschaften für Pendler („Mitfahrzentrale für Pendler“) zu ermitteln, nebst den von den Betreibern erhobenen jährlichen Nutzungsgebühren. Hierzu bitten die Fraktionen um die Prüfung, ob die vorsorgliche Einstellung eines Betrages von 250.000 Euro in den Haushalt bei einer Verlängerungsoption von vier Jahren (62.000 Euro p.a.) zielführend erscheint. Die Analyse sollte vorrangig solche Software-Anbieter in Betracht ziehen, deren Leistungsspektrum sich über das Kreisgebiet hinaus erstreckt.

**Begründung**

Mobilität im Dienst des Umwelt- und Klimaschutzes

Bundesweit nutzen bis zu 70% der Pendler das Auto für den Weg zur Arbeit oder Bildungsstätte und legen dabei durchschnittlich über 7.600 Kilometer im Jahr zurück. Damit ist der **tägliche Berufsverkehr der größte CO2-Verursacher** auf kommunaler

1

---

CDU-Kreistagsfraktion ▪ Münsterplatz 13a ▪ 41460 Neuss  
Telefon: 02131/718850 ▪ Telefax: 02131/718855 ▪ E-Mail: fraktion@cdu-rheinkreisneuss.de  
▪ Internet: www.cdu-rheinkreisneuss.de

FDP-Kreistagsfraktion ▪ Deutsch-Ritter-Allee 27 ▪ 41515 Grevenbroich  
Telefon: 02161/8299860 ▪ Telefax: 02161/8299861 ▪ E-Mail: info@fdp-rkn.de  
▪ Internet: www.fdp-rkn.de

Kreistagsfraktion UWG/Freie Wähler-Zentrum ▪ Am Hammerwerk 16 ▪ 41515 Grevenbroich  
Telefon: 02181/2131770 ▪ Telefax: 02181/2131771  
▪ Internet: www.uwg-fw-zentrumspartei.de



# CDU

# Freie Demokraten

Rhein-Kreis Neuss **FDP**



## Fraktionen im Kreistag des Rhein-Kreises Neuss

Ebene. Knapp 94% der Pendler fahren **alleine** – auch weil eine funktionierende Plattform zur Vernetzung für Mitfahrinteressierte fehlt. Erhebungen zu Pendlerströmen der Bundesanstalt für Arbeit, kurz vor Beginn der Corona-Pandemie durchgeführt, zeigen für den Rhein-Kreis Neuss:

	<i>Einwohner</i>	<i>Einpendler</i>	<i>Auspendler</i>	<i>Binnenpendler</i>	<i>Gesamtpendler</i>
Neuss	153.896	56.434	44.484	35.842	136.760
Dormagen	64.340	12.495	20.790	13.132	46.417
Grevenbroich	63.743	16.985	20.564	14.163	51.712
Meerbusch	56.415	12.884	20.489	7.085	40.458
Kaarst	43.493	8.548	16.361	5.244	30.153
Korschenbroich	33.251	6.739	13.703	4.030	24.472
Jüchen	23.294	3.002	9.816	2.598	15.416
Rommerskirchen	13.298	1.897	6.048	1.377	9.322
<b>Rhein-Kreis Neuss</b>	<b>451.730</b>	<b>83.248</b>	<b>128.993</b>	<b>115.916</b>	<b>328.157</b>

Eine moderne Mitfahrzentrale für Pendler (z.B. PENDLA) analysiert die Routen aller Pendler in der Umgebung, auch jenseits der kommunalen Grenzen des Rhein-Kreises Neuss und zeigt auf Basis der eigenen Route passende Mitfahrer an.

Die Mitfahrzentrale erweitert den vorhandenen ÖPNV um ein **flexibles Mobilitätsangebot** für Pendler. Jede einzelne Fahrgemeinschaft reduziert Fahrtkosten, mindert das Verkehrsaufkommen und entlastet die Umwelt. Somit leistet die Mitfahrzentrale einen entscheidenden und unmittelbar wirksamen Beitrag zu einer echten Verkehrswende.

### Nachhaltige Mobilität fördern

Mit dem Anschluss an eine überregional betriebene Mitfahrzentrale für Pendler würde der Rhein-Kreis Neuss als Auftraggeber (Vertragspartner) den Bürgerinnen und Bürgern ein eigenes Online-Portal zur Vermittlung von Fahrgemeinschaften zur Verfügung stellen, auch jenseits der kommunalen Grenzen des Kreisgebietes – als Beitrag zur umwelt- und klimafreundlichen Verkehrswende. Alle kreisangehörigen Kommunen erhalten automatisch auch Anschluss an die Mitfahrzentrale.



# CDU

# Freie Demokraten

Rhein-Kreis Neuss **FDP**



## Fraktionen im Kreistag des Rhein-Kreises Neuss

### Konzeptionelle Anforderungen

- kartenbasierter Routenvergleich von Fahrtstrecken
- kommunale Mitfahrzentrale mit dezidiertem Internet-Adresse
- Anschluss aller kreisangehörigen Kommunen
- Integration von Aus-, Binnen- und Einpendlern
- Wirtschaftsförderung durch Erweiterung des kommunalen Mobilitätsangebotes
- kurzfristige Einsatzbereitschaft
- **kostenfreie** Nutzung für alle angemeldeten Bürgerinnen und Bürger
- nahtlose Vernetzung mit umliegenden Kommunen und Landkreisen
- niedrige kommunale Bereitstellungskosten  
(z.B. bei PENDLA €0.01 pro Einwohner und Monat)
- Entfall kommunaler Installations- und Betriebsaufwendungen

Wichtig ist eine kostenlose Nutzung der Pendlerplattform für die Bürgerinnen und Bürger. Die Betriebskosten trägt der Rhein-Kreis Neuss im Rahmen der Daseinsvorsorge

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Dieter Welsink  
Vorsitzender der  
CDU-Fraktion  
im Kreistag  
des Rhein-Kreises Neuss

Dirk Rosellen  
Vorsitzender der  
Kreistagsfraktion der  
Freien Demokraten  
im Rhein-Kreis Neuss

Carsten Thiel  
Vorsitzender der  
Kreistagsfraktion von  
UWG/Freie Wähler-Zentrum  
im Rhein-Kreis Neuss

3

CDU-Kreistagsfraktion ▪ Münsterplatz 13a ▪ 41460 Neuss  
Telefon: 02131/718850 ▪ Telefax: 02131/7188555 ▪ E-Mail: fraktion@cdu-rheinkreisneuss.de  
▪ Internet: www.cdu-rheinkreisneuss.de

FDP-Kreistagsfraktion ▪ Deutsch-Ritter-Allee 27 ▪ 41515 Grevenbroich  
Telefon: 02161/8299860 ▪ Telefax: 02161/8299861 ▪ E-Mail: info@fdp-rkn.de  
▪ Internet: www.fdp-rkn.de

Kreistagsfraktion UWG/Freie Wähler-Zentrum ▪ Am Hammerwerk 16 ▪ 41515 Grevenbroich  
Telefon: 02181/2131770 ▪ Telefax: 02181/2131771  
▪ Internet: www.uwg-fw-zentrumspartei.de



**Sitzungsvorlage-Nr. 61/0435/XVII/2021**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Mobilitätsausschuss</b>	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Antrag der Fraktionen CDU, FDP, UWG/Freie Wähler und Zentrum vom  
09.03.2021**

**"Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzeptes"**

**Sachverhalt:**

Die Kreistagsfraktionen von CDU, FDP, UWG/Freie Wähler und Centrum haben für den Finanzausschuss am 11.03.2021 den als **Anlage** beigefügten Antrag zur Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzeptes gestellt.

Der Finanzausschuss hat beschlossen, dass für die Erstellung des Konzeptes Fördermittel aus der Richtlinie „Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements“ beantragt werden sollen. Die voraussichtlichen Eigenanteile des Rhein-Kreises Neuss bei einer Fördersumme von 200.000 € betragen 40.000 € und werden im Haushalt 2021 veranschlagt. Die Verwaltung wird in den kommenden Wochen ein Grundgerüst für die Erstellung eines Förderantrages in einem geeignetem Förderprogramm (Bund/Land) erarbeiten.

Die im Antrag aufgeführten Teilaspekte werden dabei berücksichtigt und integriert. Das integrierte Mobilitätskonzept für den Rhein-Kreis Neuss soll eine ganzheitliche Sichtweise auf Mobilität und Infrastruktur haben. Auf Basis eines übergreifenden, integrativen und technologieoffenen Ansatzes soll ein tragfähiges Infrastrukturzielnetz mit einer (digitalen) Vernetzung aller Verkehrsträger konzipiert werden.

Neben der Einbindung aller relevanten Stakeholder soll auch eine umfassende Bürgerbeteiligung erfolgen.

Das Mobilitätskonzept soll - ebenso wie alle Fragen des Themenkomplexes „Mobilität“ - zukünftig durch eine befristet einzustellende Koordinatorin/einen Koordinatoren bearbeitet werden.

**Anlagen:**

Antrag\_Mobilitätskonzept





**CDU**

**Freie  
Demokraten**  
Rhein-Kreis  
Neuss **FDP**



---

Fraktionen im Kreistag des Rhein-Kreises Neuss

An den  
Vorsitzenden  
des Finanzausschusses  
Herrn Stefan Schmitz  
Oberstraße 91  
41460 Neuss

09. März 2021

**Antrag für die Sitzung des Finanzausschusses am 11. März 2021**

**Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzepts**

Sehr geehrter Herr Schmitz,

die Fraktionen von CDU, FDP und UWG/Freie Wähler-Zentrum bitten Sie den folgenden Antrag auf die Tagesordnung der Sitzung des Finanzausschusses am 11.03.2021 zu setzen.

**Antrag**

Die Fraktionen von CDU, FDP und UWG/FW-Z beantragen die Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzeptes, das die stärkere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und -mittel, die Einbeziehung neuer Beförderungsformen im öffentlichen Verkehr, die stärkere Integration von Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Nahmobilität durch Mobilitätsmanagement und Digitalisierung, die Einrichtung von Mobilstationen sowie die besondere Berücksichtigung von Wasserstoffmobilität zum Gegenstand hat. Das Konzept soll einen konkreten Umsetzungs-, Zeit- und Kostenplan enthalten, landesweite Bezüge aufweisen sowie bislang nicht hinreichend bekannte und neue Informationen über Nutzerbedürfnisse und Nutzererwartungen erheben bzw. vertiefen.

Die Erstellung dieses Konzepts kann aus der Richtlinie [Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements \(FöRi-MM\)](#) (Runderlass des Ministeriums für Verkehr – IV B 3 vom 3. Mai 2019) gefördert werden.

---

1

CDU-Kreistagsfraktion ▪ Münsterplatz 13a ▪ 41460 Neuss  
Telefon: 02131/718850 ▪ Telefax: 02131/7188555 ▪ E-Mail: fraktion@cdu-rheinkreisneuss.de  
▪ Internet: www.cdu-rheinkreisneuss.de

FDP-Kreistagsfraktion ▪ Deutsch-Ritter-Allee 27 ▪ 41515 Grevenbroich  
Telefon: 02161/8299860 ▪ Telefax: 02161/8299861 ▪ E-Mail: info@fdp-rkn.de  
▪ Internet: www.fdp-rkn.de

Kreistagsfraktion UWG/Freie Wähler-Zentrum ▪ Am Hammerwerk 16 ▪ 41515 Grevenbroich  
Telefon: 02181/2131770 ▪ Telefax: 02181/2131771



**CDU**

**Freie  
Demokraten**  
Rhein-Kreis  
Neuss **FDP**



---

## Fraktionen im Kreistag des Rhein-Kreises Neuss

Für die bereitstehenden Fördermittel in Höhe von 200.000 Euro muss der Kreis einen Eigenanteil von 20 Prozent (40.000 Euro) leisten.

### **Begründung**

Die Fraktionen von CDU, FDP und UWG/FW-Z treten entschieden dafür ein, die Mobilitätsbedürfnisse und -anforderungen der Menschen und den Klima- und Umweltschutz durch ein attraktives Angebot in Einklang zu bringen. Es sind daher Wege zu finden, Wirtschaft und Klimaschutz durch substituierende Mobilität in überzeugender Weise miteinander zu verbinden und zu stärken.

Der Rhein-Kreis Neuss besteht aus insgesamt acht Kommunen mit unterschiedlich gewachsenen und oft unzureichend abgestimmten Mobilitätsstrukturen. Dabei will der Rhein-Kreis Neuss im Zusammenwirken mit der Zukunftsagentur Rheinisches Revier, dem VRR, Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Metropolregion Rheinland e.V. zu einer Modellregion für eine zukunftsorientierte, einheitliche und klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger und *Neue Mobilität 4.0* für alle Kommunen im Rhein-Kreis Neuss und 450.000 Menschen unterstützen.

Dazu soll noch in 2021 ein integriertes Mobilitätskonzept in beantragter Weise erstellt werden.

Um die Konzeption voranzutreiben, sind

1. bisherige Projekte fortzuführen und zu intensivieren;
2. alle Fragestellungen und heutige und zukünftige Entwicklungen in einem *Mobilitätskonzept Rhein-Kreis Neuss* zusammenzufassen;
3. vorhandene Strukturen im Bereich Wasserstraßen, Schiene, Straße und Fahrradweg als Basis zu nutzen und gegebenenfalls anzupassen;
4. zu bedenken, dass der Strukturwandel sinnvolle und oft jetzt erst denkbare Ergänzungen bietet;
5. Zukunftstechnologien von Mobilstationen, Drohnentechnologie und Flugtaxen sowie alternative Antriebsformen und Treibstoffe insbesondere Wasserstoff neben Elektro - und Hybridtechnologie zu berücksichtigen.

Der wirtschaftsstarke Rhein-Kreis Neuss mit seiner energieintensiven Industrie am Schnittpunkt Rheinland und Ruhrgebiet mit engmaschigen Energie- und Verkehrsinfrastrukturnetzen und großen industriellen Bedarfen an Transporten von



**CDU**

**Freie  
Demokraten**  
Rhein-Kreis  
Neuss **FDP**



---

## Fraktionen im Kreistag des Rhein-Kreises Neuss

Menschen und Güter hat insbesondere im Kontext des Strukturwandels das Potential zu einer Modellregion *Mobilität im Rhein Kreis Neuss (Rheinischen Revier)* zu werden.

Die erheblichen Potentiale, die dem Thema Mobilität (mit Hafen, Bahn und Autobahn) für den Rhein-Kreis Neuss innewohnen, zeichnen die Attraktivität der Region aus und sind Basis für mögliche heutige und zukünftige Entwicklungen. Sie sind auch als Motor für die Wirtschaftsstärkung und Erhalt bzw. Schaffung von Arbeits- und Ausbildungsplätzen zu verstehen.

Bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes sollte der Fokus liegen auf:

1. Bau und Nutzung von notwendigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen, damit Mobilität stattfinden kann, zum Beispiel Versorgungszentren rund um Mobilität.
2. Veränderte und hinzukommende Gewerbeflächen und -strukturen, aber auch neue Arbeitsplätze, bringen neue Verbindungsnotwendigkeiten: die Entwicklung eines Konzepts, dass diese Veränderungen berücksichtigt oder sogar herbeiführen kann.
3. Neue Schienenverbindungen (zum Beispiel doppelspurige, elektrifizierte und moderne Verbindungen von Düsseldorf/Neuss über Grevenbroich-Bedburg-(Köln)-Jülich-Aachen/Antwerpen) finden ihren Platz für zukünftige Entwicklungen. Sie sollen auch dem Güterverkehr dienen, um so die längst überfällige Entlastung eben dieses Segmentes aus den Benelux-Ländern zu erreichen. So können die vorhandenen Frachtzentren in den Güterbahnhöfen Köln-Eifeltor und Köln-Gremberg ebenso besser erreicht werden, wie die Häfen Neuss, Krefeld und Duisburg. Auch neuen Gewerbetreibenden beziehungsweise Unternehmen der Logistikbranche im Rheinischen Revier soll hiermit die notwendige Anbindung geboten werden.
4. Radschnellwege sind zu entwickeln, umzusetzen und dabei auch die Anforderungen von E-Bikes und Pedelecs in Bezug auf eine kostengünstige und einfach zugängliche Versorgung mit Energie durch Ladesäulen zu berücksichtigen. Dies sollte in Abstimmung mit der Metropolregion Rheinland, den Nachbarkommunen und Kreisen gegebenenfalls vernetzt in ein überörtliches Gesamtkonzept gestellt werden.

Neue Ideen, wie eine mögliche Überland-Straßenbahn in Verbindung mit neuen Busverbindungen zwischen den Wohn- und Wirtschaftszentren, zwischen Wohn – und Arbeitsplätzen des Rhein-Kreis Neuss und seiner Nachbarn, dürfen und sollen ebenfalls im Rahmen der Erarbeitung gedacht werden.



**CDU**

**Freie  
Demokraten**  
Rhein-Kreis  
Neuss **FDP**



---

## Fraktionen im Kreistag des Rhein-Kreises Neuss

Um eine Entwicklung des ländlichen Raums in neue Bahnen zu lenken, wäre beispielhaft die zügige Installation einer Schnellbuslinie quer durch den Kreis zwischen den S-Bahn-Knotenpunkten Korschenbroich und Dormagen sinnhaft. Die damit verbundene Anbindung zum Schloss Dyck und dem Straberger See soll garantieren, dass diese Route auch am Wochenende attraktiv ist.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Dieter Welsink  
Vorsitzender der  
CDU-Kreistagsfraktion  
im Rhein-Kreis Neuss

Dirk Rosellen  
Vorsitzender der  
Kreistagsfraktion der  
Freien Demokraten  
im Rhein-Kreis Neuss

Carsten Thiel  
Vorsitzender der  
Kreistagsfraktion von  
UWG/Freie Wähler-Zentrum  
im Rhein-Kreis Neuss

Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 30.03.2021

66 - Tiefbauamt

**rhein  
kreis  
neuss**

**Sitzungsvorlage-Nr. 66/0431/XVII/2021**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Mobilitätsausschuss</b>	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Haushaltswirksame Beschlüsse des Kreistages vom 24. März 2021**

Mit einstimmigen Beschlüssen des Kreistages vom 24. März 2021 zum TOP 6 wurden folgende Haushaltsansätze geändert und in den Mobilitätsausschuss verwiesen:

Nr. 38 Pflege und Unterhaltung der Bäume an den Kreisstraßen

Nr. 39 Unterhaltung Lichtzeichen und Beleuchtung

Auf die beigelegten Anlagen wird verwiesen.

Anlage 1 Vorlage\_20\_0408\_XVII\_2021\_Anlage\_Haushaltswirksame\_Beschluesse\_

Anlage 2 Beschlussprotokoll zu TOP 6

Anlage 3 Tischvorlage zu TOP 6\_Kreishaushalt 2021\_Nr. 38

Anlage 4 Tischvorlage zu TOP 6\_Kreishaushalt 2021\_Nr. 39



# Haushaltswirksame Beschlüsse des Finanzausschusses vom 11.03.2021

1. Änderungsliste

Stand: **23.03.2021**

S e i t e	PB	Produkt	Sach- konto	Bezeichnung	Ansatz neu 2021 EUR	Ansatz Entwurf + ÄL 2021 EUR	mehr(+) weniger(-) Erträge EUR	mehr(+) weniger(-) Aufwendungen EUR	Aufrechnung EUR
-----------------------	----	---------	----------------	-------------	------------------------------	---------------------------------------	---	--	--------------------

**Ergebnisplan Gesamtbetrag Entwurf vom 16.12.2020  
einschl. 1. Änderungsliste vom 18.02.2021**

**zu Beginn FA 11.03.2021**

**+ 572.250.750 + 572.250.750**

**0**

<b>010 Innere Verwaltung</b>									
<b>010</b>	<b>111 091</b>			<b>Allgemeine Personalwirtschaft</b>					
100			5431 (neu)	A Konzept "Rhein-Kreis Neuss als attraktiver Arbeitgeber"	20.000	0	0	+ 20.000	20.000
<b>020 Sicherheit und Ordnung</b>									
<b>020</b>	<b>126 010</b>			<b>Brandschutz</b>					
190			5291 0140	A überörtliche Ausbildung "Attraktivierung der Ausbildung durch digitale Ausstattung"	100.000	50.000	0	+ 50.000	70.000
196			5281 0000	A automatische Standortermittlung bei einem Notruf per Mobiltelefon	10.000	0	0	+ 10.000	80.000
196			4321 0000	E Refinanzierung über Rettungsdienstgebühr	10.000	0	10.000	+ 0	70.000
<b>030 Schulträgeraufgaben</b>									
<b>030</b>				<b>alle Schulen</b>					
214 ff.	versch.		5431 (neu)	A Machbarkeitsstudie "Regionale Versorgungsstrukturen stärken - kreiseigene Mensen/Kantinen heimisch versorgen"	50.000	0	0	+ 50.000	120.000
214 ff.	versch.		5... (neu)	A Einstellung zusätzlicher IT-Fachkräfte für Schulsupport gemäß Zusatzvereinbarung zum Digitalpakt Schule; Eigenanteil (10% der Fördersumme 382.143 €)	38.215	0	0	+ 38.215	158.215
214 ff.	versch.		5431 4(neu)	A Anschaffung von CO <sup>2</sup> Ampeln für alle Schulen (100-200 €/Stk.)	60.000	0	0	+ 60.000	218.215
214 ff.	versch.		5... (neu)	A Prüfung der Anwendung von Lüftungsanlagen nach dem "Mainzer Modell"	10.000	0	0	+ 10.000	228.215
270 ff.	231 versch.		5241 3000	A Bauunterhaltung Berufkollegs hier: Erneuerung Fahrradabstellplätze	100.000	0	0	+ 100.000	328.215
271 ff.	221 versch.		5019 0020	A Taschengelderhöhung FSJ/BFD	2.945	0	0	+ 2.945	331.160
<b>040 Kultur und Wissenschaft</b>									
<b>040</b>	<b>252</b>			<b>Kulturzentren Zons und Sinsteden</b>					
326 ff.			4321 0000	E Benutzungsgebühren und ähnliche Entgelte hier: Eintrittskostenfreiheit für die Kreismuseen	51.100	63.100	-12.000	+ 0	343.160

S e i t e	PB	Produkt	Sach- konto	Bezeichnung	Ansatz neu 2021 EUR	Ansatz Entwurf + ÄL 2021 EUR	mehr(+) weniger(-) Erträge EUR	mehr(+) weniger(-) Aufwendungen EUR	Aufrechnung EUR
	<b>040</b>	<b>281 011</b>		<b>Kulturpflege</b>					
196			5317 0000	A Zuschuss Stiftung Schloss Dyck für die Erneuerung des Informationsleitsystems im Park und der Gartenanlage	100.000	0	0	+ 100.000	443.160
196			4321 0000	E Gewinnung von Sponsoren für die Maßnahme	20.000	0	20.000	+ 0	423.160
196			5318 0000	A Zuschuss für die Restaurierung, Digitalisierung der Grevenbroicher Zeitung	10.000	0	0	+ 10.000	433.160
	<b>050</b>			<b>Soziale Leistungen</b>					
	<b>050 331 010</b>			<b>Förderung der Wohlfahrtspflege</b>					
378			5318 0140	A Förderung der Hospizarbeit	98.000	91.000	0	+ 7.000	440.160
378			5318 neu	A Einrichtung eines Sonderfonds für Verhütungsmittel für Menschen in besonderen Notlagen	40.000	0	0	+ 40.000	480.160
	<b>050 351 000</b>			<b>Allgemeine Sozialverwaltung</b>					
418			5... (neu)	A Einrichtung eines digitalen Sozialnavigators für den Rhein-Kreis Neuss	40.000	0	0	+ 40.000	520.160
418			5... (neu)	A Umsetzung eines 10-Punkte-Plans "Pflege"	100.000	0	0	+ 100.000	620.160
	<b>060</b>			<b>Kinder-, Jugend- und Familienhilfe</b>					
	<b>060 364 010</b>			<b>Familienbüro</b>					
469			5291 0130	A Familienkarte "Ausweitung der Maßnahmen"	38.000	18.000	0	+ 20.000	640.160
	<b>070</b>			<b>Gesundheitsdienste</b>					
	<b>070 414 010</b>			<b>Gesundheitsschutz und -pflege</b>					
479			5... (neu)	A Konzept zur Bindung von Hebammen	20.000	0	0	+ 20.000	660.160
	<b>080</b>			<b>Sportförderung</b>					
	<b>080 421 010</b>			<b>Sportförderung</b>					
493			5... (neu)	A Digitale Mitgliederwerbekampagne für Sportvereine	25.000	0	0	+ 25.000	685.160
493			5... (neu)	A Kostenübernahme von PCR-Schnelltests für Kaderathletinnen und -athleten	8.000	0	0	+ 8.000	693.160
493			5318 0470	A Steigerung Personalkostenzuschuss Sportbund Rhein-Kreis Neuss e.V. in Anlehnung an TVöD (WL-Antrag Nr. 1)	636.400	635.000	0	+ 1.400	694.560
	<b>090</b>			<b>Räumliche Planung und Entwicklung, Geoinformation</b>					
	<b>090 511 010</b>			<b>Kreisentwicklung/Strukturwandel</b>					
502			5... (neu)	A verschiedene Maßnahmen zum Klimaschutz (sowohl konsumtiv als auch investiv) wie beispielsweise energetische Sanierung von Gebäuden, Erhöhung Wald- und Biotopanteil etc. Zusammenfassung mehrerer Anträge	200.000	0	0	+ 200.000	894.560
502			5... (neu)	A Entwicklung eines integrierten Mobilitätskonzeptes	240.000	0	0	+ 240.000	1.134.560
502			4... (neu)	E Förderprogramm "Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements"	200.000	0	200.000	+ 0	934.560
502			5... (neu)	A Prüfung des Nutzen und Potenzials einer "Pendler-Plattform"	80.000	0	0	+ 80.000	1.014.560
502			5... (neu)	A Prämie für einen Umweltschutzpreis	4.000	0	0	+ 4.000	1.018.560
502			5... (neu)	A Hochschulstandort Rhein-Kreis Neuss	20.000	0	0	+ 20.000	1.038.560

S e i t e	PB	Produkt	Sach- konto	Bezeichnung	Ansatz neu 2021 EUR	Ansatz Entwurf + ÄL 2021 EUR	mehr(+) weniger(-) Erträge EUR	mehr(+) weniger(-) Aufwendungen EUR	Aufrechnung EUR
	<b>120 Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV</b>								
	<b>120 542 011 Betrieb/Unterhaltung Kreisstraßen</b>								
586			5242 0090	A Unterhaltung Grünflächen und Gehölze	320.000	250.000	0	+ 70.000	1.108.560
586			5242 0100	A Unterhaltung LZA und Beleuchtungsanlagen	150.000	115.000	0	+ 35.000	1.143.560
	<b>150 Wirtschaft und Tourismus</b>								
	<b>150 571 010 Wirtschaftsförderung</b>								
627			5291 0120	A Standortmarketing "Erarbeitung einer neuen Strategie"	135.000	95.000	0	+ 40.000	1.183.560
	<b>160 Allgemeine Finanzwirtschaft</b>								
	<b>160 611 010 Steuern, allg. Zuweisungen und Umlagen</b>								
645			4911 2020	E ao Ertrag aus weiterer Corona-Isolierung - Softphone-Lizenzen für Homeoffice = 71.000 € - Schutzsoftware beim mobilen Arbeiten = 65.000 € - sonst. Ordentliche Aufwendungen = 600.000 €	6.188.560	5.452.560	736.000	+ 0	-736.000

<b>Summe Veränderungen Finanzausschuss vom 11.03.2021</b>	<b>954.000</b>	<b>1.401.560</b>	
<b>Überschuss (+)/Fehlbedarf (-)</b>	<b>573.204.750</b>	<b>573.652.310</b>	<b>-447.560</b>

Unter Berücksichtigung der Beschlüsse des Finanzausschusses verbleibt im Ergebnisplan ein Fehlbedarf von -447.560 €  
Dies entspricht unter Zugrundelegung der Umlagegrundlagen 2021 in Höhe von 768.929.386 € 0,06% Punkte Kreisumlage.

Die Verpflichtung des § 75 GO NRW zum Haushaltsausgleich gilt als erfüllt, wenn der Fehlbedarf im Ergebnisplan und der Fehlbetrag in der Ergebnisrechnung durch Inanspruchnahme der Ausgleichsrücklage gedeckt werden können. Da dies der Fall ist, verbleibt es bei dem im Haushaltsentwurf einschließlich Veränderungsnachweis ermittelten Kreisumlage-Hebesatz von 34,56 v.H.

S e i t e	PB	Produkt	Sach- konto	Bezeichnung	Ansatz neu 2021 EUR	Ansatz Entwurf + ÄL 2021 EUR	mehr(+) weniger(-) Einzahlungen EUR	mehr(+) weniger(-) Auszahlungen EUR	Aufrechnung EUR
-----------------------	----	---------	----------------	-------------	------------------------------	---------------------------------------	--	--	--------------------

**Finanzplan 2021 Gesamtbetrag Entwurf vom 16.12.2020  
einschl. 1. Änderungsliste vom 18.02.2021**

a) Lfd. Verwaltungstätigkeit

+ 555.898.820 + 545.343.735

b) Investitions-/Finanzierungstätigkeit (68, 69, 78, 79)

+ 25.604.266 + 38.555.056

010 Innere Verwaltung										
	010	111 122			Gebäudebetrieb und Logistik					
##			7...	A	Einrichtung einer Abholstation für Dokumente	30.000	0		+ 30.000	30.000
##			7...	A	Erwerb und Montage von E-Bike-Ladesäulen an kreiseigenen Gebäuden	7.500	0		+ 7.500	37.500
090 Räumliche Planung und Entwicklung, Geoinformation										
	090	511 010			Kreisentwicklung/Strukturwandel					
502			7... (neu)	A	verschiedene Maßnahmen zum Klimaschutz (sowohl konsumtiv als auch investiv) wie beispielsweise energetische Sanierung von Gebäuden, Erhöhung Wald und Biotopanteil etc. Zusammenfassung mehrerer Anträge	1.000.000	0	0	+ 1.000.000	1.037.500

Summe <b>Veränderungen Investitionstätigkeit</b>							0	1.037.500	
--	--	--	--	--	--	--	---	-----------	--

Summe <b>Veränderungen lfd. Verwaltungstätigkeit</b> (Übertrag vom Ergebnisplan)						0	218.000	1.401.560	
---	--	--	--	--	--	---	---------	-----------	--

<b>Finanzplan 2021 neu</b>									
a) Lfd. Verwaltungstätigkeit						0	556.116.820	546.745.295	9.371.525
b) Investitions-/Finanzierungstätigkeit (68, 69, 78, 79)						0	25.604.266	39.592.556	-13.988.290

## Auswirkungen auf die Haushaltssatzung 2021

§ 1	<b>Ergebnisplan</b>	
	Gesamtbetrag der Erträge	573.204.750 €
	Gesamtbetrag der Aufwendungen	573.652.310 €
	<b>Finanzplan</b>	
	Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	556.116.820 €
	Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	546.745.295 €
	Einzahlungen aus Investitions- und Finanzierungstätigkeit	25.604.266 €
	Auszahlungen aus Investitions- und Finanzierungstätigkeit	39.592.556 €
§ 2	Gesamtbetrag der <b>Kredite</b>	12.440.000 €
§ 3	Gesamtbetrag der <b>Verpflichtungsermächtigungen</b>	0 €
§ 4	Verringerung der <b>Ausgleichsrücklage</b>	447.560 €
§ 5	Höchstbetrag der <b>Kredite zur Liquiditätssicherung</b>	75.000.000 €
§ 6 Zif. 1	<b>Hebesatz der Kreisumlage</b>	34,56 v.H
§ 6 Zif. 1 Satz 2	Soweit sich die kreisangehörigen Gemeinden durch Satzungsregelung an den <b>Netto- aufwendungen im Bereich des SGB II</b> beteiligen, werden der Umlagegrundlagen nicht erhoben. 50% der Nettoaufwendungen werden nach	1,59
§ 6 Zif. 2	<b>Mehrbelastung Musikschule Rhein-Kreis Neuss</b>	
	Grevenbroich	0,333 v.H
	Kaarst	0,285 v.H
	Korschenbroich	0,627 v.H
	Jüchen	0,309 v.H
	Rommerskirchen	0,519 v.H
§ 6 Zif. 3	<b>Hebesatz der Jugendamtsumlage</b>	25,907 v.H.



**Beschlussprotokoll zu TOP 6: Kreishaushalt 2021 – Beratung über den Entwurf**  
(Beschluss: FI/20210311/Ö6)

Lfd. Nr./ Be- schluss- Nr.	Antragsteller (Fraktionen)	Antrag (evtl. Begründung)	
<b>38</b>	Gemeinsamer Antrag der SPD und Bündnis 90/ Die Grünen	<p><b>Pflege und Unterhalt der Bäume an den Kreisstraßen</b> Seite 585 ff, Produkt 120.541.011 „Betrieb/Unterhalt von Kreisstraßen“ Sachkonto 5242 0090 „Unterhaltung Grünflächen und Gehölze“</p> <p>Erhöhung der o.g. Haushaltsstelle von 250.000 € auf 350.000 € (= + 100.000 €). Begründung: Abgestorbene Straßenbäume sollen durch resistente Baumarten ersetzt werden, schonenderer jährlicher Rückschnitt der Bäume statt mehrjähriger Pflegeintervalle,  Pflanzung von zusätzlichen Bäumen dort, wo keine verkehrstechnischen Sicherheitsbedenken bestehen.</p> <p>Nach Aussprache wurde der Antrag modifiziert: Der Haushaltsansatz wird von 250.000 € um 70.000 € auf 320.000 € erhöht. Weitere Einzelheiten sollen im zuständigen Fachausschuss dem Mobilitäts- und Straßenbauausschuss besprochen werden.</p>	<b>Einstimmig beschlossen</b>
<b>39</b>	Gemeinsamer Antrag der SPD und Bündnis 90/ Die Grünen	<p><b>Unterhalt Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen</b> Seite 585 ff, Produkt 120.541.011 „Betrieb/Unterhalt von Kreisstraßen“ Sachkonto 5242 0100 „Unterhalt Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen“</p> <p>Erhöhung der o.g. Haushaltsstelle von 115.000 € auf 150.000 € (= + 35.000 €). Begründung: Im Rahmen Mobilitätswende sollen die Schaltungen von Lichtanlagen an Kreisstraßen mit dem Ziel der Optimierung für den Rad- und Fußverkehr überprüft und angepasst werden.</p> <p>Aussprache: Landrat Petruschke führte aus, dass es nur wenige Lichtzeichenanlagen an Kreisstraßen gebe. Die Anordnung der Schaltung der Lichtzeichenanlagen falle jedoch in die Zuständigkeit der Städte und Gemeinde. Der Kreis sei lediglich außerorts für die Beleuchtung der Fahrbahn zuständig. Die Thematik soll im Mobilitätsausschuss besprochen und gemeinsam mit den Städten und der Gemeinde geprüft werden. Die SPD Fraktion gibt zu Protokoll, dass es Zielsetzung sei, ein kreisweites Konzept zu entwickeln, der Kreis soll hierzu auf die Kommunen zugehen.</p>	<b>Einstimmig beschlossen</b>



An den Vorsitzenden des  
Finanzausschusses des Kreistags des  
Rhein-Kreises Neuss  
Herrn Stefan Schmitz

Montag, 22. Februar 2021

### Sitzung des Finanzausschusses am 11. März 2021

## Antrag: Pflege und Unterhalt der Bäume an Kreisstraßen

Sehr geehrter Herr Schmitz,

die Kreistagsfraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bitten Sie, den folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten **Sitzung des Finanzausschusses am 11. März 2021** zu setzen.

### Beschlussvorschlag:

Die Kreistagsfraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beantragen eine Erhöhung der Haushaltsstelle 52420090 (Produkt: 120.542.011, Betrieb/Unterhaltung von Kreisstraßen) auf 350.000 Euro.

### Begründung:

Straßenbäume, die durch Trockenheit, Klimastress, Schädlinge und Krankheiten abgestorben sind, sollen zeitnah durch resistenteren Baumarten ersetzt werden. Bei der Pflege der Bäume ist der schonendere jährliche Rückschnitt dem bisher vorgenommenen mehrjährigen Pflegeintervall vorzuziehen. Nachpflanzungen sind nach dem aktuellen „Stand der Technik“ auszuführen, um ein gutes Anwachsen der Bäume zu gewährleisten. Zudem regen wir an dort, wo es keine verkehrstechnischen Sicherheitsbedenken gibt, zusätzliche Bäume an den Kreisstraßen zu pflanzen. Insgesamt sollen die Randstreifen zukünftig insektenfreundlicher angelegt und bewirtschaftet werden. Dadurch können durch die abschnittsweise Mahd Mehrkosten in der Pflege entstehen.

Bereits das Ergebnis 2019 (319.000 Euro) zeigt deutlich, dass die Reduzierung auf 235.000 Euro in 2020 bzw. Erhöhung auf 250.000 Euro im Ansatz 2021 nicht



**Fraktionsbüro**  
Platz der Republik 11  
41515 Grevenbroich

Tel. +49 2181 2250 20  
Fax +49 2181 2250 40  
kreistagsfraktion@spd-kreis-neuss.de



**Fraktionsbüro**  
Schulstr.1  
41460 Neuss

Tel. +49 2131 1666 81  
Fax +49 2131 1666 83  
fraktion@gruene-rkn.de

ausreichen werden, insbesondere bei einer qualitativen Verbesserung von Pflege und Unterhalt.

Mit freundlichen Grüßen

Simon Rock  
- Fraktionsvorsitzender (GRÜNE) -

Udo Bartsch  
- Fraktionsvorsitzender (SPD) -

gez. Joachim Quass  
- Kreistagsabgeordneter (GRÜNE) -

An den Vorsitzenden  
des Finanzausschusses  
Herrn Stefan Schmitz  
Kreisverwaltung

Mittwoch, 03. März 2021

### Sitzung des Finanzausschusses am 11. März 2021

## Antrag: Unterhalt Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen

Sehr geehrter Herr Schmitz,

die Kreistagsfraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bitten Sie, den folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten **Sitzung des Finanzausschusses am 11. März 2021** zu setzen.

### Beschlussvorschlag:

Die Kreistagsfraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beantragen eine Erhöhung der Haushaltsstelle 52420100 (Produkt: 120.542.011, Betrieb/Unterhaltung von Kreisstraßen) auf 150.000 Euro.

Im Rahmen der Mobilitätswende sollen die Schaltungen von Lichtsignalanlagen an Kreisstraßen überprüft und mit dem Ziel der Optimierung für den Rad- und Fußverkehr angepasst werden. Hierbei sind die aktuellsten Sicherheitsanforderungen und die Kriterien einer Beschleunigung der Radverkehre zu beachten. Insbesondere sind Vorrangschaltungen für den Radverkehr, längere Grünphasen für Fußgänger\*innen vorzunehmen.

Die Maßnahmen sollen im Mobilitätsausschuss unter Beteiligung des ADFC konkretisiert werden.

### Begründung:

Radverkehr nimmt eine zunehmende Bedeutung im Rahmen der Mobilitätswende ein. Gleichmaßen sind die Risiken für Radfahrer\*innen aus verschiedenen Gründen, u.a. der Zunahme von E-Biks/Pedelecs, steigend bis, je nach Altersgruppe, stark steigend.

Hieraus ergeben sich neue Anforderungen an die Gestaltung von Radwegen, Stellflächen für Räder, Umsteigesituationen wie auch Sicherungen von Straßenquerungen und an Lichtsignalanlagen.

Mit freundlichen Grüßen



Simon Rock  
- Fraktionsvorsitzender (GRÜNE) -



Udo Bartsch  
- Fraktionsvorsitzender (SPD) -

gez. Jürgen Peters  
- Kreistagsabgeordneter (GRÜNE) -

Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 30.03.2021

66 - Tiefbauamt

**rhein  
kreis  
neuss**

**Sitzungsvorlage-Nr. 66/0429/XVII/2021**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Mobilitätsausschuss</b>	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Verkehrsabhängige Ampelschaltung K 30 / Villestraße  
- Anfrage über den KTA Beyen**

Die besagte Lichtsignalanlage an der Kreuzung der K30 / Villestraße (L142) bei Hoisten befindet sich in der Baulast von Straßen NRW. Die geschilderte Problematik wurde an den Straßenbaulastträger weitergeleitet und nach Überprüfung durch die zuständige Firma konnte festgestellt werden, dass durch mehrere defekte Schleifen die Lichtsignalanlage nicht mehr verkehrsabhängig läuft. Die Reparatur wurde seitens des Landesbetriebes zwischenzeitlich beauftragt.



Von: Mankowsky, Karsten  
 Gesendet: Montag, 15. März 2021 16:28  
 An: Jakob Beyen <[jbeyen@aol.com](mailto:jbeyen@aol.com)>  
 Betreff: Re: Verkehrsabhängig Ampelschaltung K30/Einmündung Villstrasse

Sehr geehrter Herr Beyen,

Dankeschön für die Übersendung der Bürgeranfrage.

Ich werde Ihnen bis Ende der Woche eine substantielle Information zukommen lassen.

Bis dahin alles Gute

Karsten Mankowsky

Von meinem iPad gesendet

Am 15.03.2021 um 16:18 schrieb Jakob Beyen <[jbeyen@aol.com](mailto:jbeyen@aol.com)>:

Sehr geehrter Herr Mankowsky,

ich darf Ihnen einen Hinweis eines Hoistener Bürgers weiterleiten mit der Bitte, den Sachverhalt zu prüfen und mir eine Rückmeldung zu geben.  
 Die Ampelanlage steht auf der K 30.  
 Herzlichen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Jakob Beyen  
 Kreistagsabgeordneter

—Ursprüngliche Mitteilung—

Von:  
 An: [jakob.beyen@cdu-neuss.de](mailto:jakob.beyen@cdu-neuss.de)  
 Verschickt: Di, 9. Mrz 2021 13:11  
 Betreff: Verkehrsabhängig Ampelschaltung K30/Einmündung Villstrasse

Sehr geehrter Herr Beyen,  
 mit der Fertigstellung der K30 wurde uns Bürgern versprochen, dass eine verkehrsabhängige Ampelschaltung an der o.g. Kreuzung geschaffen würde. Noch am 21.11.2019 wurde nach einer Sitzung des Nahverkehrs- und Straßenbauausschusses stolz verkündet, dass "seit diesem Jahr ... alle Lichtsignalanlagen auf LED-Technik umgerüstet und verkehrsabhängig geschaltet" seien, wobei die Grünphasen-Anforderung über Induktionsschleifen in der Fahrbahn oder Videodetektoren an den Masten erfolge. Nach meinem Eindruck war dies auch bis zum letzten Jahr der Fall. Seit einigen Monaten beschleicht mich allerdings das Gefühl, dass die verkehrsabhängige Schaltung nicht mehr in Betrieb oder nicht mehr intakt ist. Insbesondere in verkehrsarmen Zeiten (spätabends, nachts) steht man sehr lange auf der K 30, obwohl auf der Villestrasse kein Verkehr ist.

Ich würde mich freuen, wenn Sie sich nach dem Sachstand erkundigen könnten.

Mit freundlichen Grüßen



**Sitzungsvorlage-Nr. 66/0476/XVII/2021**

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Änderung der Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen für den Rhein-Kreis Neuss**

**A. Allgemeines**

Die Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr werden nach § 51 Personenbeförderungsgesetz durch Rechtsverordnung festgesetzt. Zuständig dafür sind die Kreise und kreisfreien Städte. Die derzeit geltenden Beförderungsentgelte wurden im Dezember 2018 vom Kreistag beschlossen und gelten seit dem 01.02.2019.

**B. Antrag der Fachvereinigung auf Anpassung des Tarifes**

Am 23.12.2020 wurde der als Anlage beigefügte Antrag der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein gestellt.

Die Taxitarife haben sich seit 1991 wie folgt geändert:

In Kraft treten	Grundentgelt	Wegstreckenentgelt pro km
03.01.1991	3,00 DM	1,50 DM
22.10.1992	3,20 DM	2,00 DM
23.06.1994	3,40 DM	2,10 DM
01.06.1999	3,40 DM / 3,60 DM	2,10 DM / 2,30 DM
05.12.2000	3,60 DM / 3,80 DM	2,10 DM / 2,40 DM
01.11.2001	2,00 € (Tag) / 2,10 € (Nacht)	1,30 € (Tag) / 1,40 € (Nacht)
15.12.2007	2,10 € (Tag) / 2,30 € (Nacht)	1,40 € (Tag) / 1,50 € (Nacht)
01.11.2011	2,30 € (Tag) / 2,50 € (Nacht)	1,55 € (Tag) / 1,65 € (Nacht)
01.01.2015	2,75 € (Tag) / 3,00 € (Nacht)	1,86 € (Tag) / 2,00 € (Nacht)
01.02.2019	3,00 € (Tag) / 3,30 € (Nacht)	2,00 € (Tag) / 2,20 € (Nacht)

Vor einer Entscheidung über Änderungen sind die Gemeinden, die Industrie- und Handelskammer, die Fachgewerkschaft und die Verkehrsverbände zu hören. Dieses Anhörungsverfahren wurde durchgeführt.

### **C. Gesetzesnovelle zum Personenbeförderungsgesetz**

Zwischenzeitlich hat in seiner Sitzung am 26. März 2021 der Bundesrat dem vom Bundestag beschlossenen Gesetzentwurf für ein neues Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zugestimmt. Nach Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt wird das Gesetz, zum Teil auch erst einige Monate später in Kraft treten.

Nach Maßgabe der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes sind weitere Entgelte über die Rechtsverordnung zu regeln. Derzeit befindet sich die Verwaltung in der Prüfungsphase.

Über den aktuellen Sachstand berichtet die Verwaltung wie folgt:

Die Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi Mietwagen e.V. teilte schriftlich mit, dass das novellierte PBefG ein ganzes Bündel von Neuerungen enthalte, die für die praktische Umsetzung allerlei Herausforderungen bereithalten. Tarifkorridore für Taxen oder Mindesttarife für Mietwagen müssten sorgfältig kalkuliert und dabei den vom Gesetz beschriebenen Schutzzweck als Regelungsgrenze im Blickfeld behalten. Darüber hinaus arbeitet die Fachvereinigung mit Hochdruck an der gesetzlich neu einzuführenden „Kleinen Fachkunde“ für alle, die eine Fahrerlaubnis für Personenbeförderung beantragen, und kommen nach Ostern mit ersten Entwürfen für Schulungsinhalte und Prüfungsfragen auf das BM Verkehr zu. Dies ist aus Sicht der Fachvereinigung dringlicher, da die Rechtsgrundlage für die Ortskundeprüfung entfällt und keine Übergangslösung existiert.

### **D. Beteiligungsverfahren zur Anpassung des Taxitarifes**

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu dem o. g. Antrag geht die IHK Mittlerer Niederrhein in ihrer Stellungnahme auf die Steigerung des Mindestlohnes, der Anschaffungs- und Wartungskosten der Fahrzeuge, der Benzinkosten, der Fixkosten wie Versicherung und Eichung sowie die Situationsverschärfung des Taxigewerbes in der Corona-Pandemie ein. Insgesamt sieht die IHK Mittlerer Niederrhein den Antrag der Fachvereinigung als angemessen und die Umsetzung als dringend notwendig an.

Aus Sicht des Landesbetrieb Mess- und Eichwesen NRW bestehen aus eichrechtlicher Sicht keine Einwände und noch einmal auf die erforderlichen Zeitraum von vier Wochen zwischen Tarifveröffentlichung und Inkrafttreten eingehalten werden kann. Die Servicestellen der Hersteller und die Eichbehörde benötigen diesen Zeitraum für die Programmerstellung und -prüfung. Die Freigabe der Programmierung erfolgt frühestens vier Wochen nach Veröffentlichung.

Die Stadt Jüchen hält die vorgeschlagene Höhe für nicht angemessen und ist mit dem dargestellten Umfang nicht einverstanden.

Alle anderen angehörten Stellen äußerten entweder keine Bedenken oder gaben keine Äußerung zur Anhörung ab.

### **E. Empfehlung der Verwaltung**

Nach Auswertung der vorliegenden Stellungnahmen schlägt die Verwaltung eine Erhöhung der Taxitarife wie folgt vor, da ansonsten das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit gefährdet wäre:

**Bisherige Regelung****Vorschlag der Verwaltung**

## § 4 Abs. 1

Unabhängig von der Anzahl der Beförderten sind zu berechnen:

## § 4 Abs. 1

Unabhängig von der Anzahl der Beförderten sind zu berechnen:

## 1.)

a.) 3,00 € Grundentgelt einschließlich der Wegstrecke von 50,00 m in der Zeit von 6.00-22.00 Uhr

a.) 3,20 € Grundentgelt einschließlich der Wegstrecke von 45,45 m in der Zeit von 6.00-22.00 Uhr (Erhöhung: 6,67 %)

b.) 3,30 € Grundentgelt einschließlich der Wegstrecke von 45,45 m in der Zeit von 22.00-6.00 Uhr

b.) 3,50 € Grundentgelt einschließlich der Wegstrecke von 41,67 m in der Zeit von 22.00-6.00 Uhr (Erhöhung: 6,06 %)

## 2.)

a.) 0,10 € Wegstreckenentgelt für jede weiteren 50,00 m in der Zeit von 6.00-22.00 Uhr

a.) 0,10 € Wegstreckenentgelt für jede weiteren 45,45 m in der Zeit von 6.00-22.00 Uhr (Erhöhung: 10 %)

b.) 0,10 € Wegstreckenentgelt für jede weiteren 45,45 m in der Zeit von 22.00-6.00 Uhr

b.) 0,10 € Wegstreckenentgelt für jede weiteren 41,67 m in der Zeit von 22.00-6.00 Uhr (Erhöhung: 9,09 %)

## 3.)

a.) 0,10 € Warteentgelt je 17,14 Sekunden von der ersten bis zur fünften Minute

a.) 0,10 € Warteentgelt je 16,36 Sekunden von der ersten bis zur fünften Minute (Erhöhung: 4,76 %)

b.) 0,10 € Warteentgelt je 8,18 Sekunden ab der sechsten Minute

b.) 0,10 € Warteentgelt je 8,00 Sekunden ab der sechsten Minute (Erhöhung: 2,27 %)

## 4.)

6,70 € Zuschlag für die Beförderung von mehr als vier Fahrgästen mit einem Großraumtaxi oder für die konkrete Anforderung eines Großraumtaxis

7,00 € Zuschlag für die Beförderung von mehr als vier Fahrgästen mit einem Großraumtaxi oder für die konkrete Anforderung eines Großraumtaxis (Erhöhung: 4,48 %)

5.) Der Tarif für die Wartezeit findet als Mindesttarif auch bei langsamer Fahrt Anwendung.

Der Tarif für die Wartezeit findet als Mindesttarif auch bei langsamer Fahrt Anwendung.

Bei der Festlegung der Wegstreckenentgelte und Warteentgelte ist zu beachten, dass der Tarif immer auf 0,10 € Wegstreckenentgelt je km bzw. Warteentgelt je Sekunde umgerechnet werden muss. Andernfalls ist eine Programmierung durch die Eichbehörde nicht möglich.

In einem vor geraumer Zeit vom Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen in Auftrag gegebenen Gutachten wird empfohlen, für eine Kostenvergleichsbetrachtung eine Fahrstrecke von 5 km zugrunde zu legen.

Danach ergibt sich folgende Betrachtung der Fahrtkosten nach dem Vorschlag der Verwaltung:

	bisheriger Tarif	beantragter Tarif	Vorschlag der Verwaltung
Tag	12,90 €	14,80 €	14,10 €
Erhöhung		14,72 %	9,31 %
Nacht/Sonn- und Feiertag	14,20 €	16,20 €	15,40 €
Erhöhung		14,09 %	8,45 %

Die Rechtskraft zum 01.09.2021 basiert auf der Mitteilung des Landesbetriebs Mess- und Eichwesen NRW, die einen Zeitraum von vier Wochen ab Inkrafttreten der Rechtsverordnung zwecks Programmierung und Prüfung des Tarifs benötigt.

### **Beschlussempfehlung:**

Der Mobilitätsausschuss stimmt der Verwaltungsvorlage zu und empfiehlt dem Kreisausschuss/dem Kreistag die nachstehende Rechtsverordnung zu beschließen:

### **R e c h t s v e r o r d n u n g**

zur Änderung der Rechtsverordnung über die Festsetzung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen für den Rhein-Kreis Neuss vom 19.12.2018:

Aufgrund des § 51 Abs. 1 und 2 Personenbeförderungsgesetzes vom 21.03.1961 (BGBl. I S. 241) in der Fassung der Bekanntmachung der Neufassung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 147 des Gesetzes vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154) hat der Kreistag des Rhein-Kreises Neuss gemäß § 50 Abs. 3 der Kreisordnung am 30.06.2021 folgende Rechtsverordnung über die Festsetzung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen für den Rhein-Kreis Neuss beschlossen:

#### **Artikel 1**

Die Rechtsverordnung über die Festsetzung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen für den Rhein-Kreis Neuss vom 20.07.1977, zuletzt geändert durch eine Rechtsverordnung vom 19.12.2018 wird wie folgt geändert:

1. § 4 Abs. 1 soll folgende Fassung erhalten:

(1) Unabhängig von der Anzahl der beförderten Personen sind zu berechnen:

- a.) 3,20 € Grundentgelt einschließlich 45,45 m Wegstrecke in der Zeit von 6.00-22.00 Uhr  
3,50 € Grundentgelt einschließlich 41,67 m Wegstrecke in der Zeit von 22.00-6.00 Uhr  
sowie an Sonn- und Feiertagen

- 
- b.) 0,10 € Wegstreckenentgelt für jede weiteren 45,45 m in der Zeit von 6.00-22.00 Uhr  
0,10 € Wegstreckenentgelt für jede weiteren 41,67 m in der Zeit von 22.00-6.00 Uhr  
sowie an Sonn- und Feiertagen
  - c.) 0,10 € Warteentgelt je 16,36 Sekunden von der ersten bis zur fünften Minute
  - d.) 0,10 € Warteentgelt je 8,00 Sekunden ab der sechsten Minute
  - e.) 7,00 € Zuschlag für die Beförderung von mehr als vier Fahrgästen mit einem Großraumtaxi  
oder für die konkrete Anforderungen eines Großraumtaxis.
  - f.) Der Tarif für die Wartezeiten findet als Mindesttarif auch bei langsamer Fahrt Anwendung.

2. § 5 Abs. 3 erhält folgenden Inhalt:

Versagt der Fahrpreisanzeiger, so beträgt der Fahrpreis je angefangenen Besetzkilometer

- in der Zeit von 6.00-22.00 Uhr	2,20 €
- in der Zeit von 22.00-6.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen	2,40 €

## Artikel 2

Diese Rechtsverordnung tritt am 01.09.2021 in Kraft.

### Anlagen:

20210413 Taxentarif 2021 Mobilitätsausschuss Version 3 Anlage



<b>Aktuell gültiger Taxentarif</b>		
	<b>Rhein-Kreis Neuss</b>	
Grundgebühr	3,00 €	
Grundgebühr Nacht / Sonn- und Feiertags	3,30 €	
Wegstrecke Werktage 6-22 Uhr / km	2,00 €	
Wegstrecke Nacht / Sonn- und Feiertags / km	2,20 €	
Großraum	6,70 €	
Wartezeit bis 5 Min. / h	21,00 €	
ab 6. Min. / h	44,00 €	
<b>beantragter Taxentarif</b>		
	<b>Rhein-Kreis Neuss</b>	<b>%-Erhöhung</b>
Grundgebühr Werktage 6-22 Uhr	3,40 €	13,33%
Grundgebühr Nacht / Sonn- und Feiertags	3,80 €	15,15%
Wegstrecke Werktage 6-22 Uhr / km	2,30 €	15,00%
Wegstrecke Nacht / Sonn- und Feiertags / km	2,50 €	13,64%
Großraum	7,60 €	13,43%
Wartezeit bis 5 Min. / 0,10 € je...	23,50 €	11,90%
ab 6. Min. / 0,10 € je...	47,80 €	8,64%
<b>7% Taxentarif</b>		
	<b>Rhein-Kreis Neuss</b>	<b>%-Erhöhung</b>
Grundgebühr Werktage 6-22 Uhr	3,20 €	6,67%
Grundgebühr Nacht / Sonn- und Feiertags	3,50 €	6,06%
Wegstrecke Werktage 6-22 Uhr / km	2,20 €	10,00%
Wegstrecke Nacht / Sonn- und Feiertags / km	2,40 €	9,09%
Großraum	7,00 €	4,48%
Wartezeit bis 5 Min. / 0,10 € je...	22,00 €	4,76%
ab 6. Min. / 0,10 € je...	45,00 €	2,27%



Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 25.03.2021

66 - Tiefbauamt

**rhein  
kreis  
neuss**

**Sitzungsvorlage-Nr. 66/0422/XVII/2021**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Mobilitätsausschuss</b>	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Nachtrag aus der letzten Sitzung des Mobilitätsausschusses**

In der letzten Sitzung wurde seitens der SPD der Zustand des Radweges entlang der L 382 zwischen Korschenbroich Liedberg und Pesch angesprochen. Die Antwort des Landesbetriebes auf die Anfrage der Verwaltung wird als Anlage beigefügt.

Anlage 1 Sachstand Radweg L 382



**Von:** Manfred.Moess@strassen.nrw.de [mailto:Manfred.Moess@strassen.nrw.de]

**Gesendet:** Donnerstag, 18. März 2021 11:32

**An:** Kuska, Achim <achim.kuska@rhein-kreis-neuss.de>

**Cc:** Florian.Veen@strassen.nrw.de

**Betreff:** AW: Radweg L382

Sehr geehrter Herr Kuska,

die Sanierung des Radweges zwischen Liedberg und Pesch wurde zwischenzeitlich ausgeschrieben und befindet sich in der Vergabephase.

Eine bauliche Umsetzung wird dieses Jahr erfolgen, eine konkrete Aussage über den Baubeginn kann derzeit noch nicht getätigt werden.

Für weitere Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

*Manfred Möb*

**Landesbetrieb Straßenbau NRW**  
Regionalniederlassung Niederrhein  
SGL Betrieb/Verkehr

☎ Tel.: 02161 409-204

☎ Mobil: 0172 29 38 307

☎ Fax: 02161 409-387

✉ E-Mail: [manfred.moess@strassen.nrw.de](mailto:manfred.moess@strassen.nrw.de)



Rhein-Kreis Neuss  
Der Landrat

Rhein-Kreis Neuss · 41513 Grevenbroich

Landesbetrieb Straßen NRW  
Regionálniederlassung Niederrhein  
Beitenbachstraße 90  
41065 Mönchengladbach

Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionálniederlassung Niederrhein				
Datum: 10. März 2021				
			4	

**Amt 66 - Tiefbauamt**  
66.1 Bau von Kreisstraßen

**Herr Kuska**

Schloßstraße 20  
41515 Grevenbroich  
Zimmer: E.09

Telefon 02181 601-6634  
Telefax 02181 601-86634  
achim.kuska@rhein-kreis-neuss.de

**Aktenzeichen:**  
(bitte immer angeben)

*Ullrich 15/03/21*

18. Februar 2021

**Anfrage des Mobilitätsausschusses zum Radweg entlang der L 382**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der letzten Sitzung des Mobilitätsausschusses des Rhein-Kreises Neuss wurde der Zustand des o.g. Radweges thematisiert. Zuständigkeitshalber leite ich Ihnen diese Anfrage mit der freundlichen Bitte um zeitnahe Beantwortung weiter, ob kurz- oder mittelfristig eine Sanierung geplant ist.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

*Ludwig*  
Ludwig  
Kreisbaudirektor



**Sitzungsvorlage-Nr. 66/0420/XVII/2021**

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen: Projektsteuerungssitzung bezüglich des Planfeststellungsverfahrens K 33n AS Delrath**

Im Zeitraum November 2016 bis Juli 2018 haben auf Initiative des Rhein-Kreises Neuss insgesamt 6 Sitzungen der sogenannten „Projektgruppe zum Planfeststellungsverfahren AS Delrath“ stattgefunden. An den Sitzungen haben neben Vertretern des Rhein-Kreises Neuss Vertreter der Standortkommunen Neuss und Dormagen sowie Vertreter der RWE Power AG, der Ingenieurgesellschaft für das Verkehrswesen Bondzio Brilon Weiser (Verkehrsgutachter), des Planungsbüros Angenvoort und Barth sowie des Büros für Freiraum-, Garten- und Landschaftsplanung Schwarze und Partner (Artenschutzgutachter) teilgenommen.

Aufgabe und Ziel der Projektgruppe war - im Vorfeld der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen - die Planungen von RWE Power für das Gelände „Silbersee“ und die geplanten städtebaulichen Entwicklungen der Städte Neuss und Dormagen in unmittelbarer Nähe zum geplanten Neubau der AS Delrath einschließlich Verbindungsstr. K 33n zu erfragen, um ein aussagefähiges Ergebnis im Hinblick auf die damit voraussichtlich einhergehenden verkehrlichen, planerischen und artenschutzrechtlichen Auswirkungen etc. zu bekommen.

Des Weiteren sollten die Sitzungen dazu dienen, die von der geplanten Straßenbaumaßnahme unmittelbar Betroffenen über den aktuellen Stand der Planungen zu informieren. Im Einvernehmen mit den beiden Standortkommunen wurde als Ergebnis der Besprechungen die Vorzugsvariante für den geplanten Neubau der AS Delrath einschließlich der Verbindungsstr. K 33n festgelegt. Zudem wurden die von den Standortkommunen geplanten städtebaulichen Entwicklungen bei der Erstellung des Verkehrsgutachtens und bei der Ermittlung und Festlegung der Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt.

Nach Einreichung der Planfeststellungsunterlagen bei der Bezirksregierung Düsseldorf fanden keine Sitzungen der Projektgruppe mehr statt.

Anlage 3\_20170510\_Besprechungsprotokoll-2

Anlage 4\_20170914\_Besprechungsprotokoll-3

Anlage 5\_20171114\_Besprechungsprotokoll-4

Anlage 6\_20180306\_Besprechungsprotokoll-5

Anlage 7\_20180707\_Besprechungsprotokoll-6

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Kreistagsfraktion, Schulstr. 1, 41460 Neuss

FRAKTION IM RHEIN-KREIS NEUSS

An den Vorsitzenden des Mobilitätsausschusses  
des Rhein-Kreises Neuss  
Herrn Erhard Demmer  
demmer@gruene-rkn.de



Schulstraße 1  
41460 Neuss  
Tel: +49 (2131) 1666-81  
Fax: +49 (2131) 1666-83  
fraktion@gruene-rkn.de

Neuss, 25. März 2021

## **Anfrage: Projektsteuerungssitzung bezüglich des Planfeststellungsverfahrens K33n AS Delrath**

Sehr geehrter Herr Demmer,

im Rahmen der Planungen zum Planfeststellungsverfahren K33n, inklusive der Anschlussstelle Delrath, fanden diverse Projektsteuerungssitzungen statt, an denen unter anderem Vertreter\*innen des Rhein-Kreises Neuss, der Städte Dormagen und Neuss, verschiedener Gutachter\*innen, der Bezirksregierung Düsseldorf sowie der Eigentümerin des Entwicklungsgebiets Silbersee, der RWE Power AG, teilgenommen haben.

Vor diesem Hintergrund bittet Sie die Kreistagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN folgende Anfrage zur nächsten **Sitzung des Mobilitätsausschusses am 15. April 2021** zu beantworten:

1. Wann haben Projektsteuerungssitzungen stattgefunden?
2. Was war Gegenstand der jeweiligen Sitzung und welche Vertreter\*innen haben teilgenommen? Bitte fügen Sie der Antwort die Protokolle der Sitzungen bei.

Wir bedanken uns im Voraus und verbleiben  
mit freundlichen Grüßen

Simon Rock  
Fraktionsvorsitzender

gez. Kristina Neveling  
Kreistagsabgeordnete



## Besprechungsprotokoll

Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

**Thema:** Verkehrsuntersuchung zur Anschlussstelle Delrath  
**Ort:** Rhein-Kreis-Neuss

**1. Sitzung der Steuerungsgruppe** **04.11.2016, 10:00 Uhr**

Verkehrsplanung  
Verkehrstechnik  
Straßenplanung  
Bauleitung  
Immissionsschutz

### Teilnehmer:

- Herr Bijan Djir-Sarai, Rhein-Kreis Neuss
- Herr Detlev Boonstra, Rhein-Kreis Neuss
- Herr Ulrich Häke, Rhein-Kreis Neuss
- Herr Peter Tümmers, Technische Betrieb Dormagen
- Herr Gregor Nachtwey, Stadt Dormagen
- Herr Daniel Gürich, Stadt Dormagen
- Herr Hans Heinrich Rose, Stadt Neuss
- Herr Marcel Martin, RWE Power AG
- Herr Axel Ritter, RWE Power AG
- Herr Alexander Sillus, BBW GmbH
- Herr Frank Weiser, BBW GmbH

Fon: 0 234 / 97 66 000  
Fax: 0 234 / 97 66 0016

### Ergebnisprotokoll

bis

durch

Herr Djir-Sarai begrüßt die Teilnehmer der 1. Sitzung der Steuerungsgruppe zur Planung der Anschlussstelle Dormagen Delrath (A57/K33n). Die Sitzung dient dazu, den Sachstand der laufenden Arbeiten zu erläutern und die gemeinsamen Ziele zu besprechen. Aus diesem Grund hat der Kreis die beteiligten Städte und das RWE eingeladen. Die Einrichtung einer Steuerungsgruppe, die sich in Zukunft bei Bedarf treffen wird, wird von allen Anwesenden begrüßt.

Herr Sillus erläutert anhand einer Power-Point-Präsentation (liegt dem Protokoll als Anhang bei) die unterschiedlichen Aufgabenstellungen der Brilon Bondzio Weiser GmbH im Untersuchungsraum sowie den Stand der Untersuchungen zur geplanten Anschlussstelle Delrath.

Er weist darauf hin, dass die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung SVZ 2015, die für den gewünschten Aufbau eines aktuellen Verkehrsmodells und für die Erarbeitung einer aktuellen Verkehrsprognose von erheblicher Bedeutung sind, bislang nicht vorliegen. Erfahrungsgemäß kann damit gerechnet werden, dass die Ergebnisse der SVZ 2015 bis zum Jahresende 2016 vorliegen werden. Die eingetretene Verzögerung wirkt sich auf den Zeitplan des gesamten Projektes aus.

Herr Sillus stellt die Frage, welche Entwicklungen und Bauvorhaben nach Auffassung der Beteiligten in den Prognose-Nullfall aufgenommen werden sollen. Diese Frage hat eine besondere Bedeutung: Eine Berücksichtigung vieler, bereits in der Öffentlichkeit bekannter Entwicklungsvorhaben und eine

**Ergebnisprotokoll****bis****durch**

großzügige Schätzung des damit verbundenen Verkehrsaufkommens würden dazu beitragen, dass die Notwendigkeit der Anschlussstelle Delrath betont wird. Andererseits ist damit zu rechnen, dass die Prognose bei einer zu großzügigen Berücksichtigung ggf. auch solcher Entwicklungsvorhaben, die planungsrechtlich noch nicht hinreichend gesichert sind, angreifbar wird.

Es wird diskutiert, warum die schon vor einigen Jahren untersuchten Varianten jetzt erneut geprüft werden müssen und warum das Anforderungsprofil der Bezirksregierung offensichtlich höher definiert wurde als bei anderen Planfeststellungsverfahren. Aus dieser Diskussion entwickelt sich die Auffassung, dass es unverzichtbar ist, die Anforderungen der Bezirksregierung bestmöglich zu erfüllen. Dies ist auch im Hinblick auf die Diskussionen, die sich in der Bevölkerung und in der örtlichen Politik entwickeln werden, unausweichlich.

Es wird deutlich, dass sich aufgrund der zur Zeit noch nicht verfügbaren Daten aus der SVZ 2015 zwangsläufig eine Verlängerung der Bearbeitungszeit der Verkehrsuntersuchung ergibt. Nach dem gegenwärtigen Stand ist davon auszugehen, dass die Ergebnisse der Untersuchung bis Mitte 2017 vorliegen werden.

Auf Nachfrage von Herrn Weiser wird über die Varianten aus den Planfeststellungsunterlagen diskutiert. U. a. wird anstelle der Variante 4 mit einer westlichen Anbindung eine Variante auf der Ostseite der Autobahn (parallel zu dieser) vorgeschlagen. Auch eine Verschiebung der Anschlussstelle nach Norden oder Süden wird in die Diskussion gebracht.

Es zeigt sich, dass es sinnvoll ist, die Anzahl der intensiv zu prüfenden Varianten durch eine erste, grobe Vergleichsbetrachtung zu begrenzen. Sofern die Anzahl der intensiv zu prüfenden Varianten nicht vom angebotenen Umfang abweicht (6 Varianten), entsteht kein nennenswerter Zusatzaufwand bei der Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung.

Herr Nachtwey weist daraufhin, dass die Einbeziehung des Störfallbetriebs in die Abwägung zwischen den einzelnen Varianten unter der Annahme steht, dass der Störfallbetrieb tatsächlich berücksichtigt werden muss. Dies sei aber zunächst noch gar nicht abschließend geklärt.

Herr Weiser bietet an, weitere Variantenvorschläge auch noch in den nächsten Wochen entgegen zu nehmen.

Herr Sillus verdeutlicht nochmals den Bedarf, die einzelnen Bestandteile des Prognose-Nullfalls einvernehmlich zu definieren. Im Verlauf der Diskussion zu dieser Frage vereinbaren die Stadt Dormagen und die Stadt Neuss, sich zeitnah (möglichst in der 47. KW) abzustimmen. Dabei soll u.a. geklärt werden, ab welchem Planungsstand einzelne Vorhaben in den Prognose-Nullfall aufgenommen werden, d.h. ob dazu ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan ausreichend ist oder ob dafür ggf. ein Satzungsbeschluss benötigt wird.

**Ergebnisprotokoll****bis****durch**

Es wird darüber diskutiert, ob eine Abstimmung dieser und weiterer Fragen mit der Bezirksregierung bereits während der Erarbeitung des Prognose-Nullfalls zweckmäßig ist. Im Verlauf dieser Abstimmung könnte z.B. geklärt werden, ob die Aussagen des Regionalplans, des Flächennutzungsplans oder erst der Bebauungspläne Berücksichtigung finden.

Herr Rose (Stadt Neuss) schlägt vor, möglichst nicht zu viele andere Planungsvorhaben im Prognose-Nullfall zu berücksichtigen, um nicht dem Vorwurf auszulösen, die Notwendigkeit der Anschlussstelle sei gezielt hochgerechnet worden. Herr Sillus weist darauf hin, dass aufgrund des vorhandenen Störfallbetriebs auch bei einer eher zurückhaltenden Berücksichtigung anderer Planungsvorhaben Kritik an der Prognose aufkommen kann.

Herr Ritter (RWE) stellt die Frage, ob innerhalb der noch zu definierenden Planfälle auch Variationen der Nutzungsintensität einzelner Vorhaben möglich sind. Herr Sillus verneint dies wegen der erforderlichen Vergleichbarkeit der Planfälle untereinander.

Angebote zur Erarbeitung einer Rechtsexpertise liegen beauftragungsreif vor. Es besteht die Absicht, die Rechtsexpertise erst nach Vorliegen der Zahlen aus der Verkehrsuntersuchung in Auftrag zu geben. Kernfrage der Rechtsexpertise wird die Zulässigkeit der Anschlussstelle unter Berücksichtigung der Störfallbetriebs sein.

Herr Weiser schlägt vor, die Einbeziehung eines juristischen Experten auf die Begleitung der Verkehrsuntersuchung zu erweitern. Die Vertreter des Rhein-Kreis-Neuss sagen zu, diese Anregung zu prüfen.

Abschließend wird das weitere Vorgehen abgestimmt:

Nach der kurzfristig anstehenden Abstimmung der Städte Dormagen und Neuss, deren Ergebnisse an die Brilon Bondzio Weiser GmbH übermittelt werden sollen, sind regelmäßige Treffen der Steuerungsgruppe vorgesehen.

Herr Nachtwey fragt, ob die weiteren Untersuchungen, die noch erarbeitet werden müssen (Artenschutz etc.) erst nach Vorliegen der Verkehrsuntersuchung begonnen werden sollen. Die Vertreter des Rhein-Kreis-Neuss bestätigen dies. Erst nach Vorlage der Verkehrsuntersuchung bei der Bezirksregierung kann das weitere Vorgehen festgelegt werden.

Herr Djir-Sarai erkundigt sich nach dem Stand der Verkehrsuntersuchung für das Gewerbegebiet Silbersee. Herr Ritter (RWE) erläutert, dass aufgrund der Verzögerung bei der Anschlussstelle Delrath die Verkehrsuntersuchung bislang nur für den Planfall ohne Anschlussstelle erarbeitet wurde. Diese Arbeiten sind zu 90% abgeschlossen. Aufgrund der hohen Vorbelastung der B9 sei bei einer vollständigen Entwicklung des Gebietes mit Überlastungserscheinungen an den umliegenden Verkehrsanlagen zu rechnen.

Daher sei ein gestuftes Vorgehen konzipiert worden. Damit soll geklärt werden, welche zusätzlichen Nutzungen bei heutiger Verkehrsbelastung und

**Ergebnisprotokoll****bis****durch**

bei heutigem Ausbaustand des Straßennetzes vertretbar sind. Selbstverständlich habe man aber auch den zukünftigen Ausbaubedarf des Straßennetzes im Falle einer Realisierung der Anschlussstelle Delrath im Hinterkopf.

Abschließend wird festgestellt, dass es eine gute Voraussetzung für den Erfolg des Verfahrens ist, dass die verschiedenen im Untersuchungsgebiet laufenden Verkehrsgutachten auf der Basis ein und desselben Verkehrsmodells erarbeitet werden. Es besteht aber auch Einvernehmen, dass die Fragestellung insgesamt recht komplex ist.

Herr Djir-Sarai bedankt sich für die Teilnahme an der ersten Sitzung der Steuerungsgruppe und verabschiedet die Teilnehmer.

gez. Weiser, 09.11.2016

## Besprechungsprotokoll

Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

**Thema:** Verkehrsuntersuchung zur Anschlussstelle Delrath  
**Ort:** Rhein-Kreis-Neuss

**2. Sitzung der Steuerungsgruppe** 10.05.2017, 09:30 Uhr

Verkehrsplanung  
Verkehrstechnik  
Straßenplanung  
Bauleitung  
Immissionsschutz

### Teilnehmer:

- | Herr Bijan Djir-Sarai, Rhein-Kreis Neuss
- | Herr Ludwig, Rhein-Kreis Neuss
- | Herr Detlev Boonstra, Rhein-Kreis Neuss
- | Herr Ulrich Häke, Rhein-Kreis Neuss
- | Herr Peter Tümmers, Technische Betrieb Dormagen
- | Herr Gregor Nachtwey, Stadt Dormagen
- | Herr Daniel Gürich, Stadt Dormagen
- | Herr Hans Heinrich Rose, Stadt Neuss
- | Herr Marcel Martin, RWE Power AG
- | Herr Alexander Sillus, BBW GmbH
- | Herr Frank Weiser, BBW GmbH

Fon: 0 234 / 97 66 000  
Fax: 0 234 / 97 66 0016

### Ergebnisprotokoll

bis

durch

#### TOP 1: Begrüßung

Herr Djir-Sarai begrüßt die Teilnehmer der 2. Sitzung der Steuerungsgruppe zur Planung der Anschlussstelle Dormagen Delrath (A57/K33n). Die Tagesordnung wurde mit der Einladung versandt.

#### TOP 2: Sachstandsbericht zum Verkehrsgutachten

Herr Sillus erläutert anhand einer Power-Point-Präsentation (liegt dem Protokoll als Anhang bei) die Aufgabenstellung sowie den Stand der Untersuchungen. Er weist auf die Bedeutung einer zutreffenden Festlegung des Prognose-Nullfalls hin.

In der anschließenden Diskussion wird deutlich, dass hinsichtlich des geplanten Industrie- / Gewerbegebiets am Silbersee in Übereinstimmung mit den Ausweisungen des Regionalplans von einer vollständigen Nutzung ausgegangen werden muss. Die absehbaren weiteren gewerblichen Entwicklungen in Dormagen stehen in keinem Zusammenhang mit der geplanten AS Delrath.

Die mit dem Modell zu untersuchenden Varianten (vgl. beiliegende Präsentation) sind vollständig. Weitere Varianten (z.B. ein Vorschlag der Stadt Neuss aus dem Jahr 1993 sowie eine Variante mit einer Kombination der Anschlussstelle mit der vorhandenen T&R-Anlage) sollen aber im Text der Untersuchung angesprochen werden.

**Ergebnisprotokoll****bis****durch**

Herr Sillus bestätigt, dass die Ergebnisse der Untersuchung voraussichtlich bis September 2017 vorliegen werden.

**TOP 3: Ergebnisse der SVZ 2015**

Im zweiten Teil der Präsentation erläutert Herr Sillus die inzwischen vorliegenden Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015. An einzelnen Zählstellen liegen die aus eigenen Zählungen der BBW GmbH hochgerechneten DTV-Werte deutlich über denen der SVZ 2015. Dies ist bei den zur Zeit laufenden Arbeiten zur Fortschreibung und Kalibrierung des Analysemodells zu berücksichtigen.

**TOP 4: Sachstand Rechtsexpertise**

Herr Djir-Sarai berichtet, dass Prof. Uechtritz von der Kanzlei Gleis Lutz im Januar 2017 mit der Erarbeitung des Rechtsgutachtens beauftragt wurde. Das Ergebnis soll im Juli 2017 vorliegen und dann auch den Städten bekannt gegeben werden. Auf Nachfrage von Herrn Nachtwey führt Herr Djir-Sarai aus, dass die Beurteilung der Verkehrswichtigkeit der geplanten Anschlussstelle ein Auftragsbestandteil ist.

Herr Nachtwey weist darauf hin, dass die Stadt Dormagen kürzlich das Gutachten zum GHC-Lager in der Öffentlichkeit vorgestellt hat. Darin sind keine neuen Ergebnisse zum Seveso-Störfallbetrieb an der BAB 57 enthalten, stattdessen werden die bereits bekannten Ergebnisse des Seveso-Gutachtens darin der Vollständigkeit halber wiedergegeben.

**TOP 5: Verschiedenes**

Das von der RWE Power AG beauftragte Verkehrsgutachten zum GE-/GI-Gebiet Silbersee liegt inzwischen vor. Darin wurden mehrere Planfälle mit jeweils unterschiedlicher Nutzungs- bzw. Verkehrsintensität untersucht. Dabei wurde vorausgesetzt, dass es keine zusätzliche Anschlussstelle in Delrath gibt. Zusätzlich wurden qualitative Aussagen dazu getroffen, wie sich die Verkehrsströme im Untersuchungsraum voraussichtlich verändern, wenn eine zusätzliche AS in Delrath gebaut wird.

Herr Rose nimmt Bezug auf aktuell eingegangene Anfragen der BBW GmbH zu absehbaren Entwicklungen auf dem Neusser Stadtgebiet und sagt eine Übermittlung der relevanten Daten bis Ende des Monats zu.

Es wird vereinbart, die nächste Sitzung der Steuerungsgruppe im September 2017 durchzuführen, um die dann vorliegenden Ergebnisse zu besprechen.

Herr Djir-Sarai bedankt sich bei den Teilnehmern und schließt die zweite Sitzung der Steuerungsgruppe.

gez. Weiser, 17.05.2017

## **Protokoll über den 3. Besprechungstermin der Projektgruppe zum Planfeststellungsverfahren A 57, Anschlussstelle Delrath am 14.09.2017**

Herr Kreisdezentent Djir-Sarai begrüßte die zur kurzfristig angesetzten Besprechung erschienenen Vertreter der Stadt Neuss, der Stadt Dormagen, der RWE Power AG und des Rhein-Kreises Neuss und erläuterte anschließend den Projektstand wie folgt:

### **1. Verkehrsgutachten:**

- Fertigstellung Anfang Oktober 2017
- Vorstellung im Nahverkehrs- und Straßenbauausschuss in der Sitzung am 11.10.2017
- Vorstellung in der nächsten Sitzung der Projektgruppe am 14.11.2017

### **2. Rechtsgutachten:**

- Hinweis, dass dieses vorliegt und auf dem Postweg an die Bürgermeister und die Bezirksregierung Düsseldorf verschickt wurde.
- Aushändigung eines Exemplars an einen Vertreter der Stadt Neuss, der Stadt Dormagen und der RWE Power AG

### **3. Vermessung:**

- Ergebnis der Bestandsvermessung wird Ende Oktober 2017 erwartet.

Danach bat Herr Djir-Sarai Herrn Ludwig zum EU-weiten Ausschreibungsverfahren und zum Punkt 3 der Tagesordnung (Ablauf des weiteren Planverfahrens) zu berichten.

Herr Ludwig wies darauf hin, dass 3 Planungsbüros zur Abgabe eines Angebotes in Bezug auf die Planungsleistungen aufgefordert wurden und die Auftragsvergabe bei planmäßigem Verlauf des Vergabeverfahrens vermutlich Ende Oktober/Anfang November erfolgen wird.

Als Zeitraum für die Erstellung der Planung werden ca. 10 -12 Monate kalkuliert.

Der Zuschussantrag zur Finanzierung der geplanten Baumaßnahme wird der Bezirksregierung Düsseldorf fristgerecht zum 01.06.2018 vorgelegt.

Herr Gürich von der Stadt Dormagen fragte nach, wer die Abwägungsentscheidung zur Störfallproblematik vornehme.

Herr Ludwig und Herr Ritter von der RWE Power AG merkten an, dass dies in ihrer Funktion als Planfeststellungsbehörde Aufgabe der Bezirksregierung sei, aber vermutlich Herr Prof. Dr. Uechtritz in

Zusammenarbeit mit dem Antragsteller nochmals die Fakten aus den diversen Gutachten zusammentragen müssen, um die Abwägungsentscheidung der Bezirksregierung vorzubereiten.

Danach bat Herr Ludwig unter Hinweis auf Punkt 4 der Tagesordnung um Bekanntgabe der jeweiligen Ansprechpartner bei den Städten Neuss und Dormagen.

Für die Stadt Neuss ist Herr Rose und für die Stadt Dormagen Herr Koch für die Planung und den Bau der Anschlussstelle zuständig.

Bezüglich der Frage nach dem zuständigen Mitarbeiter für den Grunderwerb bei der Stadt Dormagen konnte niemand benannt werden, da man dort zurzeit evtl. rechtliche Bedenken im Hinblick auf die Wahrnehmung durch die Stadt Dormagen prüfe.

Diese Aussage stieß auf Verwunderung bei den Vertretern des RKN, da Herr Bürgermeister Lierenfeld die Übernahme dieser Aufgabe mit Schreiben vom 19.06.2017 angeboten und Herr Landrat Petrauschke diesem Vorschlag mit Schreiben vom 03.07.2017 zugestimmt hatte.

Herr Ludwig verwies darauf, dass beim Neubau der K 37 n in Kaarst so verfahren wurde, die Erfahrungen durchweg positiv gewesen seien und der Grunderwerb von der Stadt Kaarst reibungslos durchgeführt wurde.

Er betonte, dass er diese Vorgehensweise für die Anschlussstelle Delrath auch befürworten würde.

Bei Anwendung dieser Verfahrensweise ist jedoch Voraussetzung, dass eine Vereinbarung zwischen dem Rhein-Kreis Neuss als Vorhabenträger und der Stadt Dormagen schriftlich fixiert wird.

Die anwesenden Mitarbeiter der Stadt Dormagen werden die Angelegenheit in ihrem Hause vorab besprechen.

Der RKN wird eine Vereinbarung ausarbeiten und diese zusammen mit dem Grunderwerbsverzeichnis /Grunderwerbsplänen an Herrn Bürgermeister Lierenfeld übersenden.

Herr Ludwig stellte zum Ende der Besprechung an die Vertreter der Stadt Dormagen die Frage, ob bereits Gespräche mit der Fa. GHC stattgefunden hätten. Herr Gürich erklärte dazu, dass Herr BM Lierenfeld in persönlichem Kontakt zu den Entscheidungsträgern der Fa. GHC stehen würde, Einzelheiten seien ihm aber nicht bekannt.

Herr Gürich gab auf konkrete Nachfrage zu verstehen, dass eine Teilnahme des RKN an den Gesprächen mit der Fa. GHC zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll wäre.

Herr Kreisdezentent Djir-Sarai bedankte sich anschließend bei den Teilnehmern und schloss die Sitzung.

Boonstra  
Kreisangestellter

Zur Kenntnis genommen:

Ludwig  
Amtsleiter

Djir-Sarai  
Dezentent

## Besprechungsprotokoll

Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

**Thema:** Verkehrsuntersuchung zur Anschlussstelle Delrath  
**Ort:** Rhein-Kreis-Neuss

**4. Sitzung der Steuerungsgruppe** **14.11.2017, 10:00 Uhr**

Verkehrsplanung  
Verkehrstechnik  
Straßenplanung  
Bauleitung  
Immissionsschutz

### Teilnehmer:

- Herr Arnd Ludwig, Rhein-Kreis Neuss
- Herr Detlev Boonstra, Rhein-Kreis Neuss
- Herr Thien Bui, Rhein-Kreis Neuss
- Frau Tanja Plümäkers, Rhein-Kreis Neuss
- Herr Peter Tümmers, Technische Betrieb Dormagen
- Herr Hans Heinrich Rose, Stadt Neuss
- Frau Kristine Steen, RWE Power AG
- Herr Axel Ritter, RWE Power AG
- Herr Alexander Sillus, BBW GmbH
- Herr Frank Weiser, BBW GmbH

**Fon: 0 234 / 97 66 000**  
**Fax: 0 234 / 97 66 0016**

### Ergebnisprotokoll

bis

durch

#### TOP 1: Begrüßung

Herr Ludwig begrüßt die Teilnehmer der 4. Sitzung der Steuerungsgruppe zur Planung der Anschlussstelle Dormagen Delrath (A57/K33n) und erläutert die im Vorfeld versandte Tagesordnung.

#### TOP 2: Vorstellung des Verkehrsgutachtens

Herr Weiser erläutert anhand einer Power-Point-Präsentation (liegt dem Protokoll als Anhang bei) die Ergebnisse der inzwischen abgeschlossenen Untersuchungen.

Auf Rückfrage von Herrn Ludwig erläutert Herr Tümmers die Position der Stadt Dormagen zu den Varianten 1 und 1a. Bei der Bürgerinformationsveranstaltung am 09.11. in Delrath hat sich eine Präferenz der Teilnehmer für Variante 1 (ohne Sperrung des Zinkhüttenwegs) gezeigt. Eine abschließende Stellungnahme der Stadt ist im Februar 2018 zu erwarten. Ohne den Entscheidungen der Stadt Dormagen voraus greifen zu können oder zu wollen, halten die Teilnehmer zum derzeitigen Zeitpunkt die Variante 1 für die Wahrscheinlichste.

Herr Sillus beschreibt die Ergebnisse zu den in Dormagen diskutierten Varianten einer ortsnahen Umgehung / einer Entlastungsstraße südöstlich von Nievenheim, die bei der o.g. Veranstaltung ebenfalls vorgestellt wurden.

Herr Ludwig fragt nach den weiteren Plänen des RWE. Herr Ritter beschreibt die Situation wie folgt: Für eine Situation ohne AS Delrath wird eine teilweise

**Ergebnisprotokoll****bis****durch**

Nutzung der Fläche am Silbersee angestrebt mit nur 1/3 des Verkehrsaufkommens, das bei einer vollständigen Nutzung zu erwarten wäre. Zu diesem Szenario liegt eine Verkehrsuntersuchung vor.

Für die eine mit einer AS Delrath sind auf der Grundlage der inzwischen vorliegenden Ergebnisse noch weitere vergleichende Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen und zur Verkehrsabwicklung erforderlich. Die Brilon Bondzio Weiser GmbH wird dem RWE hierzu einen Vorschlag unterbreiten.

Das Büro BKR aus Aachen ist bereits damit beauftragt, Varianten zur inneren Aufteilung und Gestaltung sowie Vorschläge zur Anbindung an die bestehende bzw. geplante Straßenverbindung zwischen der geplanten AS Delrath und der B 9 zu entwickeln.

Es besteht Einvernehmen, dass in der noch zu erarbeitenden Verkehrsuntersuchung sowohl der Prognose-Nullfall (hier: mit AS Delrath und allen absehbaren Entwicklungen, jedoch ohne das Verkehrsaufkommen des GE-Gebietes Silbersee) als auch der Prognose-Planfall (dto., aber mit dem Verkehrsaufkommen des GE-Gebietes Silbersee) untersucht werden müssen, um den ggf. unterschiedlichen Ausbaubedarf der einzelnen Verkehrsanlagen ermitteln zu können.

Herr Rose weist auf zwei weitere Entwicklungsflächen der Stadt Neuss hin, die bei der Abfrage im Sommer 2017 nicht genannt wurden, jetzt aber in die Betrachtungen einbezogen werden sollen. Es handelt sich um gewerblich nutzbare Flächen östlich des Silbersees (ca. 400 Arbeitsplätze) und in Derikum (900 Arbeitsplätze).

Herr Sillus und Herr Weiser erwarten, dass eine zusätzliche Berücksichtigung dieser beiden Flächen keinerlei Auswirkungen auf die grundsätzlichen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung, insbesondere in Hinblick auf den Variantenvergleich, haben wird. Weder die Verkehrsbedeutung einer neuen AS Delrath noch die prognostizierten Entlastungswirkungen würden dadurch nennenswert beeinflusst.

Die Berücksichtigung der beiden Flächen ist aber mit einem nennenswerten Bearbeitungsumfang verbunden. Eine kurzfristige Ergänzung der aktuell vorliegenden Untersuchung ist nicht möglich. Es wird vereinbart, statt dessen eine ergänzende Untersuchung mit einem modifizierten Prognose-Nullfall und einem darauf aufbauenden Planfall 1 sowie ggf. weiteren Planfällen mit einer AS Delrath zu erarbeiten und die Ergebnisse in einem separaten Bericht darzustellen, der sich auf den bereits vorliegenden Bericht bezieht.

Die Brilon Bondzio Weiser GmbH wird der Stadt Neuss ein entsprechendes Angebot übermitteln.

**TOP 3: Aktueller Sachstand zum Planverfahren**

Herr Ludwig berichtet, dass die Planungsarbeiten zur neuen AS Delrath inzwischen vergeben sind und verdeutlicht, dass ab jetzt eine kontinuierliche Abstimmung zwischen den Planern erforderlich sein wird.

**Ergebnisprotokoll**

**bis**

**durch**

Ziel ist es, am 01.06.2018 einen Zuschussantrag im Rahmen der Planfeststellung zu stellen.

**TOP 4: Austausch und Verschiedenes**

Herr Rose bedankt sich für die gute Zusammenarbeit und verabschiedet sich aus der Steuerungsgruppe, da er noch in diesem Monat in den Ruhestand geht. Die Stadt Neuss wird zukünftig von Herrn Leukert in der Steuerungsgruppe zum Neubau der AS Delrath vertreten.

Herr Ludwig kündigt ein nächstes Treffen der Steuerungsgruppe für den Februar 2018 an.

Herr Ludwig bedankt sich bei den Teilnehmern und schließt die dritte Sitzung der Steuerungsgruppe.

gez. Weiser, 20.11.2017



## Besprechungsprotokoll

**Thema:** Verkehrsuntersuchung zur Anschlussstelle Delrath  
**Ort:** Rhein-Kreis-Neuss

**5. Sitzung der Steuerungsgruppe**      **06.03.2018, 10:00 Uhr**

### Teilnehmer:

- Herr Karsten Mankowsky, Rhein-Kreis Neuss
- Herr Arnd Ludwig, Rhein-Kreis Neuss
- Herr Detlev Boonstra, Rhein-Kreis Neuss
- Herr Thien Bui, Rhein-Kreis Neuss
- Frau Tanja Plümäkers, Rhein-Kreis Neuss
- Herr Peter Tümmers, Technische Betrieb Dormagen
- Herr Thomas Leuker, Stadt Neuss
- Frau Kristine Steen, RWE Power AG
- Herr Markus Ridder, Ing.-Büro Angenvoort + Barth
- Herr Alexander Sillus, BBW GmbH
- Herr Frank Weiser, BBW GmbH

Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrswesen mbH

Verkehrsplanung  
Verkehrstechnik  
Straßenplanung  
Bauleitung  
Immissionsschutz

Fon: 0 234 / 97 66 000  
Fax: 0 234 / 97 66 0016

**Ergebnisprotokoll**

bis

durch

### TOP 1: Begrüßung

Herr Mankowsky begrüßt die Teilnehmer der 5. Sitzung der Steuerungsgruppe zur Planung der Anschlussstelle Dormagen Delrath (A57/K33n) und erläutert die im Vorfeld versandte Tagesordnung.

### TOP 2: Erläuterungen zum Verkehrsgutachten

Herr Weiser erläutert, dass die erforderliche Überarbeitung des Verkehrsgutachtens im Hinblick auf die Berücksichtigung zusätzlicher Entwicklungsflächen (vgl. TOP 3) noch bevorsteht. Parallel erfolgt bereits eine Abstimmung mit Herrn Kubiczek von der Bez.-Reg. Düsseldorf. Hier geht es im Wesentlichen um Formulierungsfragen.

Herr Weiser verdeutlicht, dass neben den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens noch weitere, vertiefende Aussagen zum erforderlichen Ausbaustand der Verkehrsanlagen benötigt werden, die nur im Rahmen einer detaillierten verkehrstechnischen Untersuchungen abgeleitet werden können. Zum einen kann nur so die konkrete Erschließung des Silberseegeländes an den Zinkhüttenweg (bislang über einen nicht vertieft betrachteten Knotenpunkt) berücksichtigt werden. Zum anderen können nur so die gegenseitigen Einflüsse zwischen der Straßenplanung (Querschnitte, Anzahl und Länge zusätzlicher Abbiegestreifen an Knotenpunkten) und der Signalsteuerung (hier insbesondere Koordinierung) einfließen.

**Ergebnisprotokoll****bis****durch**

Die BBW GmbH wird ein entsprechendes Angebot an den Rhein-Kreis Neuss richten.

**TOP 3: Auswirkungen weiterer städtischer Entwicklungsflächen**

Die Auswirkungen weiterer städtischer Entwicklungsflächen (es handelt sich um gewerblich nutzbare Flächen östlich des Silbersees auf dem Gebiet der Stadt Neuss mit ca. 400 Arbeitsplätzen und in Neuss-Derikum mit ca. 900 Arbeitsplätzen sowie ein geplantes Recyclingwerk der Fa. Hydro Alu) sollen im Rahmen einer separaten Untersuchung ermittelt werden, die sich auf die bereits vorliegende Verkehrsuntersuchung bezieht.

Wie schon im Protokoll zur 4. Sitzung der Steuerungsgruppe festgehalten wurde, erwarten Herr Sillus und Herr Weiser, dass eine zusätzliche Berücksichtigung dieser beiden Flächen keinerlei Auswirkungen auf die grundsätzlichen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung, insbesondere in Hinblick auf den Variantenvergleich, haben wird. Daher kann sich die zusätzliche Untersuchung auf eine Aktualisierung der Vorzugsvariante beschränken.

Die BBW GmbH wird ein entsprechendes Angebot an die Städte Dormagen und Neuss richten. Die Kosten sollen zwischen den beiden Kommunen geteilt werden.

**TOP 4: Vorstellung des Planungsbüros Angenvoort + Barth**

Herr Ridder stellt das Planungsbüro vor und beschreibt die anstehenden Aufgaben sowie den Zeitplan (vgl. TOP 5).

**TOP 5: Zeitplan und Sachstand des Planverfahrens**

Herr Ridder beschreibt die Abhängigkeiten der einzelnen Bausteine des Planverfahrens. Folgende Termine werden festgehalten:

- Deadline für die Bekanntgabe von Entwicklungsmaßnahmen, die Einfluss auf die Verkehrsprognose haben: heute, 06.03.2018
- Aussagen zur grundlegenden Dimensionierung der Verkehrsanlagen (BBW GmbH an Angenvoort + Barth) bis Mitte April
- Zuwendungsantrag bis Ende Mai (darin enthalten: Achsen und Regelquerschnitte der zu planenden Straßen)
- Öffentliche Beteiligung Anfang Juli (04.07.2018)
- Fertigstellung und Einreichung der Planfeststellungsunterlagen

Frau Steen, RWE, weist darauf hin, dass die Ausarbeitung konkreter Pläne zur Gestaltung des GE-Gebietes Silbersee mit einer vollständigen Nutzung der verfügbaren Flächen (sog. „3/3-Lösung“) erst nach der Planfeststellung erfolgen wird.

**Ergebnisprotokoll**

**bis**

**durch**

**TOP 6: Austausch und Verschiedenes**

Herr Mankowsky bedankt sich bei den Teilnehmern und schließt die fünfte Sitzung der Steuerungsgruppe.

gez. Weiser, 15.05.2018



<b>Aktenvermerk</b>		Ingenieurbüro <b>Angenöort+Barth</b> 15.1 Partnerschaft 47798 Krefeld, Blumentalstraße 147a	
		Dateiname: 2018-07-17-1av.docx	
Projekt:	Neubau der AS Dormagen-Delrath an der A 57	Proj. Nr. 17.51	
Betreff:	Projektgruppe A 57		
Ort und Datum der Besprechung:	Grevenbroich, den 12.07.2018		
Teilnehmer:	s. Teilnehmerliste		
Verfasser:	Ridder	Verteiler:	gem. Teilnehmerliste

## 1 Veranlassung

Die Besprechung wurde durch Herrn Mankowsky eröffnet. Herr Ludwig schilderte zunächst kurz den Sachstand und teilte mit, dass der Schlussbericht des Verkehrsgutachtens vorliegt und verteilt wurde.

## 2 Ergebnis der Besprechung

Die Ergänzung des beauftragten Rechtsgutachtens wurde beauftragt. Die Ergebnisse werden für Ende August/Anfang September erwartet. Der derzeitige Termin für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung ist der 18.09.2018. Die Übergabe der Planfeststellungsunterlagen ist für Ende November 2018 geplant.

Vom Ing.Büro Angenöort+Barth wurden derzeitige Stand der Planung und die weiteren Schritte kurz erläutert. Die Linienführung der K 33n wurde im Flächennutzungsplan erarbeitet und begründet. Soweit sie von Belang sind, werden diese von der Stadt zur Verfügung gestellt. Weitere Informationen dazu hat ggf. Herr Koch. Im Anschluss an diese Ausführungen wurde vom Büro Schwarze & Partner, Herr Gehendges, der Zwischenbericht des Artenschutzgutachtens (Faunistisches Gutachten) vorgestellt.

Das Untersuchungsgebiet lässt sich grundsätzlich in zwei Bereiche teilen; südwestlich der A 57 und nordöstlich der A 57.

Im südwestlichen Bereich besteht eine sehr hohe Dichte an Feldlerchenaufkommen, Kiebitze und Rebhühner. Der Gesamtbedarf an CEF-Maßnahmen für die drei Tierarten beträgt rd. 9 ha Fläche. Die CEF-Maßnahmen sollten im Stadtgebiet Dormagen liegen. Aus fachlicher Sicht wären auch die angrenzenden Flächen auf Neusser Stadtgebiet geeignet.

Auf Dormagener Stadtgebiet stünden ca. 2-3 ha zur Verfügung. Eine Flächenzusammenführung für alle Tierarten ist denkbar. Im Abschlussbericht werden die Aussagen qualifiziert und müssen dann mit der Oberen Naturschutzbehörde abgestimmt werden.

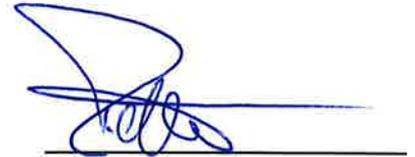
Auf der nordöstlichen Seite sind neben Nachtigall und Fledermaus besonders die Zauneidechsenvorkommen als relevant einzustufen. Die drei Gruppenschwerpunkte erfordern einen Ausgleich von 5-6 ha Fläche in einem max. Abstand von 500 m zum jetzigen Lebensraum (es muss eine räumliche Verbindung gegeben sein).

Für das Fangen und Versetzen der Tiere ist ein Ausnahmeverfahren erforderlich, das nur von der Oberen Naturschutzbehörde genehmigt werden kann. Wenn die notwendigen Flächen bekannt sind, das Verfahren genehmigt ist, können die Tiere gefangen und umgesetzt werden (Zeitraum min. 1 Jahr).

**3 Weitere Verfahrensweise**

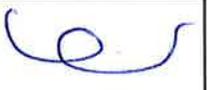
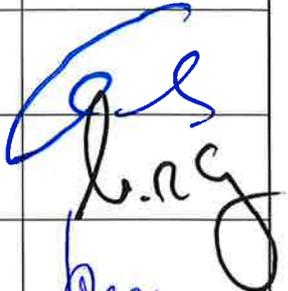
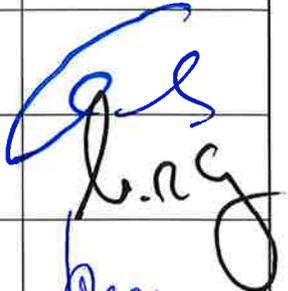
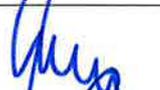
Um das Ausnahmeverfahren abzustimmen, wird der Rhein-Kreis Neuss einen Termin bei der Oberen Naturschutzbehörde anfragen. Der Teilnehmerkreis wird noch festgelegt.

Da die beiden Gutachten, K 33n und Gewerbegebiet Silbersee übergreifend sind und ein gemeinsames Konzept zur Lösung erforderlich wird, wird parallel ein Termin mit beiden Gutachtern ausgemacht, um eine Koordinierung zu erzielen. Der Termin wird vom Ing.Büro Angenvoort+Barth und dem RWE abgefragt.



Ing.Büro Angenvoort+Barth

# Anwesenheitsliste

Veranstaltung / Sitzung:		Proj. Nr.	17.51	
Projektgruppe A57		Datum:	12.07.2018	
Ort: Grevenbroich		Uhrzeit:	10:00	
	Name	Dienststelle / Firma email-Adresse	Telefon-Nr.	Unterschrift
1		Ing. Büro Angenvoort+Barth post@angenvoort-barth.de	02151-365850	
2	Lechnicht-Marx	Stadt Dormagen birke.lechnicht-marx@stadt-dormagen.de	02133/257-233	
3	Lewerenz	Stadt Dormagen regine.lewerez@stadt-dormagen.de	02133/257-361	
4	Grüschel	Stadtplanung Dormagen daniel.grueschel@stadt-dormagen.de	" - 612	
5	Naditzwey	Stadt Dormagen gregor.naditzwey@stadt-dormagen.de		
6	Steen	RWE Power AG kristina.steen@rwe.com	0221-480-22825	
7	Kühl	RWE Power AG antonia.kuehl@rwe.com	0221-480-22187	
8	Bui	Rhein-Kreis Neuss quang-thien.bui@rhein-kreis-neuss.de	02181/601-6011	
9	Ludwig	Rhein		
10	Maukowsky			
11	Boonstra	RKN		
12	Häke			
13	Leher	Stadt Neuss Hilmar.Lehner@stadt-neuss.de	02131 906113	
14	Ridder	Ing. Büro Angenvoort + Barth ridder@angenvoort-barth.de	02151-365850	
15	Lörner	RKN 61	6120	
16	Gehring	Schwarze und Partner	02151 / 5189411	



Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 30.03.2021

61 - Amt für Entwicklungs- und Landschaftsplanung,  
Bauen und Wohnen

**rhein  
kreis  
neuss**

**Sitzungsvorlage-Nr. 61/0432/XVII/2021**

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Anfrage der Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen  
„Planung trimodaler Nutzung des Entwicklungsgebiets Silbersee,,**

**Sachverhalt:**

Mit Datum vom 25.03.2021 hat die Kreistagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen, die als **Anlage** beigefügte Frage zur Entwicklung des Gebietes am Silbersee gestellt.

Die Verwaltung nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Rhein-Kreis Neuss leistet durch das Vorantreiben des Verfahrens zur Errichtung der Anschlussstelle Delrath einen Beitrag zur Realisierung einer leistungsfähigen Erschließung des geplanten Gebietes über die Straße.

Die weiteren notwendigen Schritte zur Entwicklung des Gebietes am Silbersee zu einem trimodalen Standort obliegen den Städten Dormagen und Neuss als Trägerinnen der kommunalen Planungshoheit im Zuge der Bauleitplanung.

**Anlagen:**

Anfrage\_Planung\_trimodaler\_Nutzung\_des\_Entwicklungsgebiets\_Silbersee



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Kreistagsfraktion, Schulstr. 1, 41460 Neuss

FRAKTION IM RHEIN-KREIS NEUSS

An den Vorsitzenden des Mobilitätsausschusses  
des Rhein-Kreises Neuss  
Herrn Erhard Demmer  
demmer@gruene-rkn.de



Schulstraße 1  
41460 Neuss  
Tel: +49 (2131) 1666-81  
Fax: +49 (2131) 1666-83  
fraktion@gruene-rkn.de

Neuss, 25. März 2021

## **Anfrage: Planung trimodaler Nutzung des Entwicklungsgebiets Silbersee**

Sehr geehrter Herr Demmer,

die überörtliche Planungsebene weist für das Entwicklungsgebiet Silbersee einen Standort zur trimodalen Verkehrsnutzung aus.

Vor diesem Hintergrund bittet Sie die Kreistagsfraktion von BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN folgende Anfrage zur nächsten **Sitzung des Mobilitätsausschusses am 15. April 2021** zu beantworten:

1. Welche Planungsschritte wurden bislang zur Entwicklung eines trimodalen Standortes eingeleitet?
2. Welche weiteren Planungsschritte sind seitens der Verwaltung geplant?

Wir bedanken uns im Voraus und verbleiben  
mit freundlichen Grüßen

Simon Rock  
Fraktionsvorsitzender

gez. Kristina Neveling  
Kreistagsabgeordnete



**Sitzungsvorlage-Nr. 66/0439/XVII/2021**

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Anfrage der SPD Fraktion vom 31.03.2021 zu Sachstandsberichten bei verschiedenen Themen**

Mit Schreiben vom 31.03.2021 bat die SPD Fraktion die Verwaltung um Bericht zu folgenden Punkten:

- Wiederherstellung der A61 zwischen AK Wanlo und AK Jackerath nach Beendigung des Braunkohleabbaus
- AS Delrath an der A57 (TOP Ö3)
- Baustellenmanagement bei der geplanten Deckenerneuerung der B9
- Planung weitere LKW-Stellplätze an Autobahnraststätten oder -Parkplätzen im Bereich des RKN
- Revier-S-Bahn incl. Umwandlung RB 39 in eine S-Bahn (TOP Ö7)
- Ausbau Schieneninfrastruktur im Bereich des RKN laut Forderung der IHK Mittlerer Niederrhein, u.a. Errichtung der Zweigleisigkeit im Raum Neuss- Weissenberg sowie ergänzende Maßnahmen an der Strecke Neuss-Krefeld (TOP Ö9)
- Ausbau / Elektrifizierung der Strecke der Regio-Bahn zwischen Neuss und Kaarst incl. Errichtung des geplanten Haltepunktes Neuss- Morgensternheide
- Stationsbericht VRR - Sanierung der Bahnhöfe im RKN, insbesondere Hbf Neuss, Bahnhöfe Jüchen, Gustorf, Frimmersdorf sowie Rheinparkcenter Neuss (TOP Ö5)
- Pünktlichkeit der Züge im RKN: RE, RB, S-Bahnen incl. Regio-Bahn (VRR-Qualitätsbericht)
- Radschnellwege im Bereich des RKN (TOP Ö8)

Die bisher nicht in der Tagesordnung separat behandelten Themen werden in den folgenden Mitteilungen (Unterpunkten) beantwortet.

**Anlagen:**

20210331 SPD Anfrage Sachstände

An den  
Vorsitzenden des  
Mobilitätsausschusses  
Herrn Erhard Demmer  
Kreisverwaltung  
41460 Neuss

**SPD-Kreistagsfraktion**  
Fraktionsgeschäftsstelle

**Willy-Brandt-Haus**  
Platz der Republik 11  
41515 Grevenbroich

**Tel:** 02181 / 2250 20

**Fax:** 02181 / 2250 40

**Mobil:** 0173 / 7674919

**Mail:** [kreistagsfraktion@  
spd-kreis-neuss.de](mailto:kreistagsfraktion@spd-kreis-neuss.de)

## Sachstandsberichte zu verschiedenen Themen

Sehr geehrter Herr Demmer,

wir bitten Sie, Sachstandsberichte zu den folgenden Themen auf die Tagesordnung der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 15. April 2021 zu nehmen:

- Wiederherstellung der A61 zwischen AK Wanlo und AK Jackerath nach Beendigung des Braunkohleabbaus
- AS Delrath an der A57
- Baustellenmanagement bei der geplanten Deckenerneuerung der B9
- Planung weitere LKW-Stellplätze an Autobahnraststätten oder -Parkplätzen im Bereich des RKN
- Revier-S-Bahn incl. Umwandlung RB 39 in eine S-Bahn
- Ausbau Schieneninfrastruktur im Bereich des RKN laut Forderung der IHK Mittlerer Niederrhein, u.a. Errichtung der Zweigleisigkeit im Raum Neuss- Weissenberg sowie ergänzende Maßnahmen an der Strecke Neuss-Krefeld
- Ausbau / Elektrifizierung der Strecke der Regio-Bahn zwischen Neuss und Kaarst incl. Errichtung des geplanten Haltepunktes Neuss- Morgensternheide
- Sanierung der Bahnhöfe im RKN, insbesondere Hbf Neuss, Bahnhöfe Jüchen, Gustorf, Frimmersdorf sowie Rheinparkcenter Neuss (Stationsbericht VRR)
- Pünktlichkeit der Züge im RKN: RE, RB, S-Bahnen incl. Regio-Bahn (VRR-Qualitätsbericht)

**Geschäftsstelle:**

Frau Brigitte Baasch, Referentin

**Mail:** [brigittebaasch.ktf@t-online.de](mailto:brigittebaasch.ktf@t-online.de)

Frau Gaby Schillings, Mitarbeiterin

**Mail:** [gabyschillings.ktf@t-online.de](mailto:gabyschillings.ktf@t-online.de)

**Kontoverbindung:**

Sparkasse Neuss

**IBAN:** DE87305500000059111054

**BIC:** WELA DE DN

**Öffnungszeiten:**

Montag bis Donnerstag

von 8:00 bis 15:30 Uhr

# SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS

KREISTAGSFRAKTION IM RHEIN-KREIS NEUSS

[www.die-spd-kreistagsfraktion.de](http://www.die-spd-kreistagsfraktion.de)

SPD-KREISTAGSFRAKTION | PLATZ DER REPUBLIK 11 | 41515 GREVENBROICH

- Radschnellwege im Bereich des RKN

Mit freundlichen Grüßen



Udo Bartsch, Vorsitzender



Horst Fischer, sachkundiger Bürger

**Geschäftsstelle:**

Frau Brigitte Baasch, Referentin

**Mail:** [brigittebaasch.ktf@t-online.de](mailto:brigittebaasch.ktf@t-online.de)

Frau Gaby Schillings, Mitarbeiterin

**Mail:** [gabyschillings.ktf@t-online.de](mailto:gabyschillings.ktf@t-online.de)

**Kontoverbindung:**

Sparkasse Neuss

**IBAN:** DE8730550000059111054

**BIC:** WELA DE DN

**Öffnungszeiten:**

Montag bis Donnerstag  
von 8:00 bis 15:30 Uhr

Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 31.03.2021

61 - Amt für Entwicklungs- und Landschaftsplanung,  
Bauen und Wohnen

**rhein  
kreis  
neuss**

## **Sitzungsvorlage-Nr. 61/0438/XVII/2021**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Mobilitätsausschuss</b>	15.04.2021	öffentlich

### **Tagesordnungspunkt:**

### **Wiederherstellung der A61 zwischen AK Wanlo und AK Jackerath nach Beendigung des Braunkohleabbaus**

#### **Sachverhalt:**

Nach den geänderten Rahmenvorgaben für die weitere Abbautätigkeit für den Tagebau Garzweiler II ist die Wiederherstellung der A 61 in ihrer ursprünglichen oder einer nach Osten versetzten Lage nicht mehr umsetzbar.

Die neue Leitentscheidung der Landesregierung für das Rheinische Revier trifft diesbezüglich folgende Formulierung:

„Durch den bundesgesetzlichen Kohleausstieg verändert sich die Geometrie des Tagebaus Garzweiler II deutlich. Das nach Ende der Auskohlung verbleibende Restloch, das im Wesentlichen die Lage des Restsees bestimmt, wird deutlich weiter östlich liegen, als bei der Ursprungsplanung des Tagebaus in 1995 vorgesehen. Dies gilt ebenfalls für die bisherigen Betrachtungen aufgrund der letzten Leitentscheidung 2016. In Folge erscheinen heute weder die damals vorgesehene Wiederherstellung der A 61 in ungefähr alter Trassenlage noch die zuletzt angedachte Variante eines nach Osten erweiterten Trassenkorridors umsetzbar. Die Landesregierung wird daher Gespräche mit der Bundesregierung führen, die zum Ziel haben, eine leistungsfähige Erschließung des Raums unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion der A 61 sowie eines aktuellen Immissionsschutzes sicherzustellen.“



Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 01.04.2021

66 - Tiefbauamt

**rhein  
kreis  
neuss**

**Sitzungsvorlage-Nr. 66/0446/XVII/2021**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Mobilitätsausschuss</b>	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Baustellenmanagement bei der geplanten Deckensanierung der B 9**

Die Mitteilung des Landesbetriebes Straßen NRW ist als Anlage beigefügt.

Anlage 1\_Anfrage Straßen NRW B 9 Baustellenmanagement

Anlage 2\_Antwort Straßen NRW



**Kuska, Achim**

---

**Von:** Kuska, Achim  
**Gesendet:** Donnerstag, 1. April 2021 10:52  
**An:** 'klaus.dahmen@strassen.nrw.de'; 'mareike.eibel@strassen.nrw.de';  
'kontakt.rnl.nrw@strassen.nrw.de'  
**Cc:** Ludwig, Arnd  
**Betreff:** Baustellenmanagement bei der geplanten Deckenerneuerung der B 9

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der anstehenden Ausschusssitzung des Mobilitätsausschusses des RKN bitte ich auf Wunsch der Politik um kurze Mitteilung zu folgender Thematik:

Baustellenmanagement bei der geplanten Deckenerneuerung der B 9

Für eine zeitnahe Beantwortung wäre ich dankbar.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Kuska

Rhein-Kreis Neuss  
Amt 66 - Tiefbauamt  
Schloßstr. 20  
41515 Grevenbroich  
Tel. 02181/601-6634  
Mail: achim.kuska@rhein-kreis-neuss.de



**Kuska, Achim**

---

**Von:** Mareike.Eibel@strassen.nrw.de  
**Gesendet:** Donnerstag, 1. April 2021 15:06  
**An:** Kuska, Achim  
**Cc:** Ludwig, Arnd; Klaus.Dahmen@strassen.nrw.de; Stephan.Huth@strassen.nrw.de; Ekkehard.Deussen@strassen.nrw.de  
**Betreff:** AW: Baustellenmanagement bei der geplanten Deckenerneuerung der B 9

Sehr geehrter Herr Kuska,

bezugnehmend auf Ihre Frage zum „Baustellenmanagement der geplanten Deckenerneuerung der B9“ kann ich Ihnen folgendes mitteilen:

Ursprünglich war die Sanierung der B9 zwischen Neuss-Uedesheim und Dormagen auf einer Länge von 6 km für das Jahr 2021 vorgesehen. Da die Baumaßnahmen trotz aller Optimierungen und Wochenendschichten für die gesamte Strecke, entlang derer die Deck- und Binderschicht saniert werden, mit einer Vollsperrung der Bereiche einer grundhaften Sanierung für einen Zeitraum von ca. 4 Wochen verbunden sind, hatte die RNL Niederrhein zwingend vorgesehen, wegen der hohen Verkehrsbelastung, der Bedeutung der B9 im Straßennetz und in Ermangelung von naheliegenden Umleitungsstrecken, diesen Bauabschnitt in den Sommerferien zu bauen. Aufgrund der Tatsache, dass sich in der Planungs- und Bauvorbereitungsphase noch weitergehende Mängel im vorhandenen Straßenaufbau gezeigt haben, wurde entschieden, die Baumaßnahme nach 2022 zu verschieben. Durch die Verschiebung der Maßnahme können die Ergebnisse der Baugrundaufschlüsse entsprechend eingearbeitet werden und das Risiko von Bauzeitverlängerungen reduziert werden.

Bei Rückfragen zögern Sie bitte nicht, mich anzurufen oder mir eine E-Mail zu schicken.

Bleiben Sie gesund!

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Mareike Anna Eibel  
Stellv. Projektleitung

Landesbetrieb Straßenbau NRW  
Regionalniederlassung Niederrhein  
Breitenbachstraße 90  
41065 Mönchengladbach

Baubüro Jüchen  
Alleestr, 11  
41363 Jüchen

Tel: 0173-6314090  
Fax: 02165 171985-20  
Email: [mareike.eibel@strassen.nrw.de](mailto:mareike.eibel@strassen.nrw.de)

[www.strassen.nrw.de](http://www.strassen.nrw.de)

-----



Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 01.04.2021

61 - Amt für Entwicklungs- und Landschaftsplanung,  
Bauen und Wohnen

**rhein  
kreis  
neuss**

**Sitzungsvorlage-Nr. 61/0441/XVII/2021**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Mobilitätsausschuss</b>	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Planung weiterer LKW-Stellplätze an Autobahnraststätten und –  
parkplätzen Im Bereich des Rhein-Kreises Neuss**

Im Bereich des Rhein-Kreises Neuss bestehen Ausbaupläne für die Rastanlage Vierwinden an der A46 (je 58 zusätzliche LKW-Stellplätze je Fahrtrichtung) und an der Anlage Geismühle an der A57 (zusätzlich 107 Stellplätze, der Ausbau erfolgt an der Ostseite auf Krefelder Stadtgebiet).

Der aktuelle Sachstand der Planungen wurde bei der Autobahngesellschaft des Bundes angefragt.



**Von:** Bebber, Joachim [<mailto:Joachim.Bebber@autobahn.de>]

**Gesendet:** Dienstag, 13. April 2021 10:03

**An:** Stiller, Martin <[martin.stiller@rhein-kreis-neuss.de](mailto:martin.stiller@rhein-kreis-neuss.de)>

**Cc:** Altay, Asuman <[Asuman.Altay@autobahn.de](mailto:Asuman.Altay@autobahn.de)>; Cleve, Norbert <[Norbert.Cleve@autobahn.de](mailto:Norbert.Cleve@autobahn.de)>; Zadel, Guido <[Guido.Zadel@autobahn.de](mailto:Guido.Zadel@autobahn.de)>; Halbauer, Imke <[Imke.Halbauer@autobahn.de](mailto:Imke.Halbauer@autobahn.de)>

**Betreff:** WG: LKW Abstellplätze an Autobahnen im Rhein-Kreis Neuss

Guten Morgen Herr Stiller,

bezüglich Ihrer Anfrage vom 31.03.2021 zu den Planungen weiterer LKW-Stellplätze an Autobahnraststätten oder -parkplätzen im Bereich des Rhein-Kreises Neuss durch die Autobahn GmbH möchte ich Ihnen folgenden Sachstand für einen Bericht vor dem Mobilitätsausschuss des Kreistages zur Verfügung stellen:

Die Grundlage zur Planung und zum Neubau von zusätzlichen LKW-Stellplätzen an Bundesautobahnen bildet ein mit dem Bundesverkehrsministerium abgestimmtes Lkw-Netzkonzept, welches sich am Bedarf der für 2030 prognostizierten Lkw-Parkstände orientiert, die sich ihrerseits aus dem für 2030 prognostizierten Lkw-DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke für Lkw) ergeben. Die Hochrechnung berücksichtigt u.a. den insgesamt zunehmenden Verkehr, z. B. aufgrund von Gewerbe- und Industrie-Ansiedlungen etc., außerdem wegen Baumaßnahmen absehbare Änderungen der Verkehrsflüsse in den betroffenen BAB-Netzbereichen.

Mit Stand 03/2021 ergibt sich folgender Bestand an Lkw-Stellplätzen auf den 16 Rastanlagen und 2 Autohöfen im Rhein-Kreis Neuss:

vorhandene Lkw-Parkstände (inkl. Misch-, Bus- und Groß- und Schwertransport-Stellflächen): **518**

vorhandene Lkw-Parkstände (wie vor, zusätzlich inkl. Autohöfe): **622**

Laut Lkw-Netzkonzept des Bundes sollen bis zum Jahr 2030 zusätzlich **282 neue Stellplätze** für Lkw auf Rastanlagen im Zuge von Autobahnen entstehen. Ein mögliches zusätzliches Potential an den vorhandenen bzw. zusätzlichen Autohöfen im untergeordneten Straßennetz ist darin nicht enthalten.

Aktuell befinden sich Planungen zur Erweiterung im Bereich der Tank- und Rastanlagen Vierwinden-Nord (Bauvorbereitung), Cloerbruch (Bauvorbereitung) und Geismühle (Planfeststellung) in der Bearbeitung. Bei den beiden erstgenannten T+R-Anlagen wird zur Zeit mit einer Umsetzung in den nächsten beiden Jahren ausgegangen. Der Planfeststellungsbeschluss zur T+R-Anlage Geismühle wird in diesem Frühjahr erwartet. Die Umsetzung soll in Abhängigkeit von dem in diesem Bereich zur Zeit betriebenen 6-streifigen Ausbau der A57 zwischen der AS KR-Oppum und dem AK Meerbusch ab dem Jahr 2024 erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen  
Jochen van Bebber

Geschäftsbereichsleiter Planung  
Niederlassung Rheinland  
der Autobahn GmbH  
Hansastraße 2, 47799 Krefeld  
Tel.: +492151 819-390  
Handy: +4915201590754  
[joachim.vanbebber@autobahn.de](mailto:joachim.vanbebber@autobahn.de)  
[www.autobahn.de](http://www.autobahn.de)



Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 01.04.2021

61 - Amt für Entwicklungs- und Landschaftsplanung,  
Bauen und Wohnen

**rhein  
kreis  
neuss**

## **Sitzungsvorlage-Nr. 61/0442/XVII/2021**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Mobilitätsausschuss</b>	15.04.2021	öffentlich

### **Tagesordnungspunkt:**

### **Ausbau / Elektrifizierung der Strecke der Regio-Bahn zwischen Neuss und Kaarst incl. Errichtung des geplanten Haltepunktes Neuss-Morgensternheide**

Der Planfeststellungsbeschluss für die Elektrifizierung des Westastes der Regiobahn von Neuss bis Kaarster See ist durch die Bezirksregierung Düsseldorf gefasst. Die Offenlage der planfestgestellten Unterlagen erfolgte in der Zeit vom 23.02.2021 bis 08.03.2021 bei den Städten Neuss und Kaarst.

Die Entwurfsplanung für den zusätzlichen Haltepunkt in Neuss-Morgensternsheide erfolgt durch die Stadt Neuss in Abstimmung mit der Regiobahn und ist noch nicht abgeschlossen.



Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 01.04.2021

61 - Amt für Entwicklungs- und Landschaftsplanung,  
Bauen und Wohnen

**rhein  
kreis  
neuss**

**Sitzungsvorlage-Nr. 61/0447/XVII/2021**

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Qualitätsbericht SPNV 2020 des VRR**

Der VRR hat den Qualitätsbericht 2020 für den SPNV im Verbundgebiet vorgelegt. Der Bericht enthält umfangreiche Informationen zur im Jahr 2020 erzielten Qualität auf den einzelnen RE-, RB- und S-Bahnlinien. Neben Auswertungen zu betrieblichen Qualitätsstandards wie Pünktlichkeit, Zugausfälle, Zugbildung/Behängung werden für jede Linie Aussagen zum Zustand der Fahrzeuge sowie zur Fahrgastinformation getroffen. Der Qualitätsbericht ist als **Anlage** beigefügt.

Im Gebiet des Rhein-Kreises Neuss verkehren folgende Linien mit Angabe des Betreibers:

RE 4 (DB-Regio), RE 6 (National Express, Anmerkung: in 2020 kein Betrieb im Kreisgebiet), RE7 (National Express), RE8 (DB-Regio), RE10 (Nordwestbahn), RE13 (Keolis), RB27 (DB-Regio), RB39 (Vias), S8 (DB-Regio), S11 (DB-Regio), S28 (Regiobahn).

Hinsichtlich der detaillierten Einzelbewertungen der jeweiligen Linien wird aufgrund der Vielzahl der Kriterien auf den beigefügten Bericht verwiesen.

Im groben Überblick (beste/schlechteste Linien) ergibt sich für die im Kreisgebiet verkehrenden Linien folgendes Bild:

**Pünktlichkeit**

Gemessen an der durchschnittlichen Verspätung pro Fahrt schneiden die Regiobahn S28 und die S11 sowie der RE 4 (beide DB-Regio) mit Verspätungen von unter einer Minute am besten ab. Die größten durchschnittlichen Verspätungen weisen der RE7 (National Express) mit mehr als drei Minuten und der RE10 der Nordwestbahn mit knapp 3 Minuten auf.

**Zugausfälle**

Hinsichtlich der unvorhersehbaren Zugausfälle gehören die RB39 (Vias) und die Regiobahn S28 verbundweit zu den Linien mit den geringsten Zugausfällen. Die meisten Zugausfälle im Kreisgebiet mit rund 3% gab es auf den RE-Linien 13 und 4 (Keolis bzw. DB-Regio). Eine Zugausfallquote von 3% entspricht dem Durchschnitt aller Linien im VRR. Hinsichtlich der

Zugausfälle schneiden die im Kreisgebiet verkehrenden Linien somit überdurchschnittlich gut ab.

### **Zugbildung und Sitzplatzverfügbarkeit**

Bei der Quote der Fahrten mit weniger als den geforderten Sitzplätzen erreichen die Regiobahn S28, der RB 39 von Vias und der RE 10 (Nordwestbahn) mit unter 2% die besten Werte. Die schlechtesten Werte weisen die auf der Achse Mönchengladbach-Köln verkehrenden Linien des RE8 und der RB 27 (beide DB-Regio) mit bis zu 10% auf.

### **Fahrgastbewertungen**

Bei den Befragungen zur Fahrgastzufriedenheit schneiden die Linien im Kreis überdurchschnittlich schlecht ab. In der Rangfolge aller 51 Linien im VRR erreicht der RE6 auf Platz 9 noch die beste Platzierung (Anmerkung: kein Betrieb im Kreis in 2020). Die nächstfolgenden Linien auf Rang 23 (RB39) und Rang 25 (S28) liegen bereits in der Mitte aller Linien. Dahingegen liegen der RE10 (Rang 47), der RE 13 (Rang 46), die S11 (Rang 44), die RB 27 (Rang 42) sowie RE4 und S8 (beide Rang 39) alle im unteren Viertel der Fahrgastzufriedenheit aller Linien im VRR-Gebiet

### **Anlagen:**

Anlage\_Qualitätsbericht\_SPNV\_2020



# Qualitätsbericht SPNV 2020

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr



**Die EVU im VRR in alphabetischer Reihenfolge:**

Abellio	Abellio Rail GmbH
DB Regio	DB Regio AG, Region NRW
Keolis	Keolis Deutschland GmbH & Co. KG mit der Marke „eurobahn“
National Express	National Express Rail GmbH
Nordwestbahn	NordWestBahn GmbH
Regiobahn	Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH
TRI	Train Rental GmbH
Vias	VIAS Rail GmbH

**Abkürzungsverzeichnis**

DB	Deutsche Bahn
ET	Elektrotriebwagen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
NRW	Nordrhein-Westfalen
QUMA	Name des VRR-eigenen Qualitätsmanagementsystems
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VT	Verbrennungstriebwagen

**Impressum**

**Herausgeber:**

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR  
 Augustastraße 1 · 45879 Gelsenkirchen  
 Telefon: 0209/1584-0  
 E-Mail: info@vrr.de  
 www.vrr.de

**Verantwortlich für den Inhalt:**

Burkhard Dedy (Fachgruppenleiter Vertragscontrolling SPNV –  
 Finanzierung/Qualität/Vertrieb)

Redaktion: Dominik Vaut, Wibke Hinz  
 Gestaltung: Sven Scholz

**Fotos/Bildnachweis:**

©VRR AöR

Vorwort	4
Einleitung	5
Pünktlichkeit	7
Zugausfälle	13
Zugbildung und Sitzplatzverfügbarkeit	18
Zustand der Fahrzeuge	22
Fahrgastinformation in Fahrzeugen	31
Fahrgastzufriedenheit	33
Testkund*innenuntersuchung im SPNV-Vertrieb	38
Zusammenfassung	44
Anteil der Zugkilometer nach EVU	45
Schienenschnellverkehrsplan	46
Linienkurzbeschreibung	48
Betriebliche Änderungen	49
Fahrzeugtypen im VRR	50

# Vorwort



Ronald R.F. Lünser  
VRR-Vorstandssprecher

## Liebe Leser\*innen,

der 15. SPNV-Qualitätsbericht des VRR zeigt die Leistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und des Vertriebsdienstleisters in einem ganz besonderen Jahr auf. Zum einen übernahm die Transdev Vertrieb GmbH als neue Partnerin den SPNV-Vertrieb von DB Regio. Zum anderen hat der VRR mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 über 2,20 Millionen Zugkilometer jährlich hinzu bestellt, Taktungen an einigen Stellen ausgedünnt, dafür an anderen Stellen aber verdichtet, neue Linien geschaffen und andere Linien umgelegt, um die wegfallenden Fahrten zu ersetzen und neue Direktverbindungen zu schaffen. Neue Fahrzeuge schaffen ein verbessertes Sitzplatzangebot. Die neue Taktung ist auch ein wesentlicher Baustein für die Verzahnung der S- und Regionalbahnen mit dem überregionalen Verkehr, wenn perspektivisch die heutigen Regionalexpress-Linien im Rahmen des Rhein-Ruhr-Express in einem 15-Minuten-Takt verkehren sollen.

Nicht alle Fahrgäste konnten das verbesserte SPNV-Angebot ausgiebig testen: Sei es zum einen wegen des schlechten Starts von Abellio auf den Linien S 3 und S 9 oder der verzögerten Betriebsausweitung der Linie RE 44 nach Moers. Gleichzeitig hat uns die Corona-Pandemie auf unterschiedliche Weise beschäftigt und vielleicht auch zu einer veränderten Lebensweise geleitet. Dennoch sollen Sie, liebe Reisende, auf den SPNV zählen können. Wann immer möglich, verkehren alle EVU auch im zum Redaktionsschluss dieses Qualitätsberichtes anhaltenden Lockdown nach dem von uns bestellten Fahrplan. Dennoch sind kurzfristige Ausfälle leider nie zu vermeiden – die Gründe sind mannigfaltig und werden im Bericht erläutert.

Ein Sturm und ein Brand eines LKW auf der A 40 zwischen Eisenbahnbrücken bei Mülheim an der Ruhr haben den Betrieb dann zusätzlich durcheinandergewirbelt: Beim Sturm im Februar dauerten die Störungen nur einige Tage, beim Brand dann doch leider mehrere Monate: Der LKW hat nicht nur die Fahrbahn auf der A 40 zerstört, sondern auch mehrere Eisenbahnbrücken über der Autobahn. Die Strecke zwischen Duisburg und Essen konnte zunächst gar nicht, dann nur in eine Richtung befahren werden. Zwei Brücken hat DB Netze mittlerweile ersetzt, sodass die Umleitungsverkehre über Gelsenkirchen und Oberhausen kurz nach Weihnachten eingestellt werden konnten. Seitdem fahren die Züge in beiden Richtungen im Regelverkehr. Einzig die Linien S 3 und RE 49 können weiterhin nicht die Strecke passieren, da diese beiden Brücken noch immer nicht ersetzt werden konnten.

All diese Herausforderungen hatten unterschiedliche Auswirkungen auf unsere Kund\*innen. Um die Leistungen von Abellio im Interesse unserer Fahrgäste möglichst schnell und nachhaltig zu verbessern, haben wir das Eisenbahnverkehrsunternehmen abgemahnt. Die darin ausgesprochenen Fristen hat das Unternehmen teilweise sogar vor Fristablauf eingehalten.

Ihnen, liebe Leser\*innen, wünschen wir eine informative Lektüre und danken allen SPNV-Akteuren in der Region für die Partnerschaft.

Ihr

Ronald R.F. Lünser

# Einleitung

Mit dem vorliegenden SPNV-Qualitätsbericht dokumentiert der VRR die Qualität des Schienenpersonennahverkehrs im Verbundraum auf Basis von aussagekräftigen Daten, die auf unterschiedliche Weise erhoben werden. So basiert der Bericht einerseits auf den Liefernachweisen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), andererseits auf Messungen und Erhebungen durch Mitarbeiter\*innen des VRR oder durch externe Unternehmen, die beispielsweise Fahrgastbefragungen durchführen.

## Datenerhebung

Liefernachweise sind teilweise automatisiert erhobene Datensätze der EVU zu Pünktlichkeit, Ausfällen, Zugbildung und dem Personal im Zug. Sie müssen immer zum Monatsende, für den jeweils vorherigen Monat, durch die EVU in die Datenbank „QUMA SPNV“ eingespielt werden. Die Qualitätsstandards wie beispielsweise die Sauberkeit der Züge und die Fahrgastinformationen können nicht automatisiert bewertet werden, dies übernehmen speziell geschulte Mitarbeiter\*innen des VRR. Dabei wird jede Linie mindestens 140 Mal pro Jahr objektiv anhand eines standardisierten Erhebungsbogens durch die sogenannten Profitester\*innen erfasst.

Fahrgastzufriedenheitsmessungen führt ein externes Unternehmen durch. Jede Linie wird in der Regel 315 Mal pro Jahr in drei Erhebungswellen in den Monaten Januar/Februar, Mai/Juni und September beurteilt – wegen der Corona-Pandemie wurden im Jahr 2019 von dieser Regel abweichende Befragungszeiträume gewählt. Bei der Messung handelt sich

um Befragungen der Reisenden anhand eines standardisierten Fragebogens zu einzelnen Qualitätsstandards und der Gesamtzufriedenheit mit einer Linie. Der VRR erfährt so, wie die Fahrgäste beispielsweise das Sitzplatzangebot und die Fahrgastinformationen im Regel- und Störfall bewerten. Außerdem erfasst der VRR, wie es um das Sicherheitsempfinden tags und nachts bestellt ist.

Um die Qualität der Vertriebsstellen in Bahnhöfen zu messen und zu überprüfen, führt ein externes Unternehmen im Auftrag des VRR Testkund\*innenuntersuchungen durch. Diese finden hauptsächlich zum Monatswechsel statt. Jede Vertriebsstelle wird mehrfach objektiv anhand von standardisierten Szenarien überprüft: Bewertet werden die Fachkompetenz der Vertriebsangestellten, die Broschürenauslage, die Wartezeit und weitere Qualitätskriterien.

## Datenüberprüfung

Um die erhobenen Daten auszuwerten, werden sie als Rohdaten in die Datenbank „QUMA SPNV“ eingespielt. Dort werden sie auf Plausibilität geprüft, mit den vertraglich vereinbarten Qualitätsstandards abgeglichen und ausgewertet. Der VRR hat „QUMA SPNV“ im Jahr 2006 fachlich gestaltet und gemeinsam mit einem externen Dienstleistungsunternehmen entwickelt. Seitdem wird die Datenbank kontinuierlich an den aktuellen Bedarf der Qualitätsverantwortlichen angepasst. Neben den Aufgabenträgern in NRW nutzen auch die in Rheinland-Pfalz, im Saarland und im Großherzogtum Luxemburg das System.





Der Fossa-Emscher-Express ersetzt die RB 44.

### Betriebliche Änderungen 2020

Zum Fahrplanwechsel 2019/2020 gab es einige betriebliche Änderungen im Schienenpersonennahverkehr: Zwei EVU konnten in europaweiten Ausschreibungen ihre Linien verteidigen: Abellio und DB Regio starteten im Dezember 2019 in neue Verkehrsverträge zu ihren alten Linien RE 16, RB 46 und RB 91 bzw. RE 8 und RB 27. Damit einhergegangen sind redesignte Fahrzeuge im Ruhr-Sieg-Netz und auf der Rhein-Erft-Bahn sowie Neufahrzeuge auf dem Rhein-Erft-Express. Zudem haben RE 8 und RB 27 die Betriebskonzepte getauscht. National Express übernahm den RE 6 (RRX) (Rhein-Weser-Express) und damit die zweite Linie des Vorlaufbetriebs zum Rhein-Ruhr-Express. Im Juni 2020 startete Abellio mit Unterstützung des Altbetreibers den Betrieb des NRW-Expresses: Der RE 1 (RRX) verkehrte somit nicht nur mit den Neufahrzeugen vom Typ Desiro HC, sondern auch mit den alten DB-Doppelstockwagen. Auf der sogenannten Haard-Achse wurden die Betriebskonzepte von Rhein-Haard-Express und Niers-Haard-Express angepasst: Der RE 2 verkehrt nun beschleunigt und bis ins Niedersächsische Osnabrück. Der RE 42 ist im Gegenzug zwischen Essen und Münster auf einen Halbstundentakt verdichtet worden und übernimmt damit die Halte, die der RE 2 nicht mehr anfährt.

Die Umstellung auf einen nachfragegerechten 15/30-Minuten-Takt bei den S-Bahn-Linien S 1, S 2, S 3, S 4 und S 9 sorgten dafür, dass neue Linien geschaffen wurden und andere Linien ebenfalls ihre Taktung oder den Linienweg änderten.

Der sogenannte Borkener wurde auf dem Streckenabschnitt zwischen Dorsten und Essen-Steele erweitert und fährt nun im Halbstundentakt, sodass zwischen Gladbeck und Essen ein angenäherter Viertelstundentakt von RE 14 und S 9 besteht. Der RE 49 ersetzt die weggefallene dritte Fahrt der S 9 südlich von Essen und bietet damit eine schnellere Verbindung auf dieser Strecke. Gleichzeitig ermöglicht der Wupper-Lippe-Express eine umsteigefreie Verbindung vom Niederrhein über Essen, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen bis an den Niederrhein. Auch die RB 33 wurde verlängert, sodass nun eine zweite Direktverbindung zwischen Niers und Ruhr besteht. Der neue Linienweg der RB 35 ermöglicht mit der neuen RB 32, dass die Fahrgäste der ehemals stündlich angefahrenen Halte im Essener Norden nun tagsüber von Montag bis Freitag zweimal pro Stunde reisen können. Der Fossa-Emscher-Express als Nachfolgelinie der RB 44 verbindet nun Bottrop mit Duisburg und Moers. Der Bocholter wurde in RE 19a umbenannt und zeigt, dass diese Linien bald in den RE 19 integriert wird.

Diese Änderungen bedeuteten den größten Fahrplanwechsel im VRR seit der Jahrtausendwende. Der VRR bestellte knapp 2,2 Millionen Zugkilometer (pro Jahr) hinzu, um das Angebot für den SPNV zu optimieren.

Eine Auflistung aller Linien im VRR befindet sich auf den Seiten 48 und 49. Diese beinhaltet neben der Liniennummer auch Linienamen, Verkehrsvertrag, Betreiber, gefahrenen Verlauf und die Zugkilometer im VRR pro Jahr.



Das Ruhr-Sieg-Netz wird weiterhin von Abellio betrieben.

## Pünktlichkeit

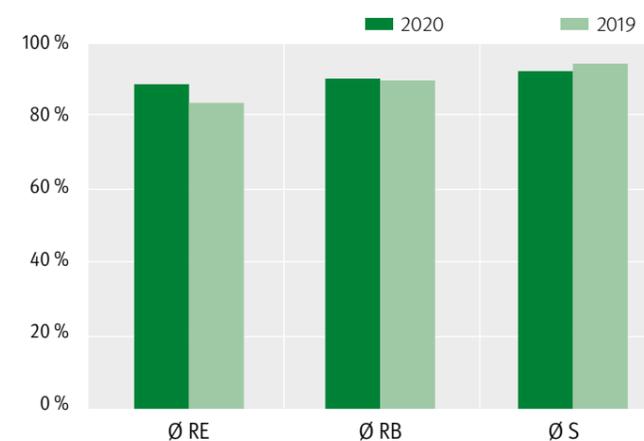
Die Pünktlichkeit der RE-, RB- und S-Bahn-Linien wird minutengenau gemessen. Die EVU melden jede verspätete Fahrt im Rahmen von monatlichen Liefernachweisen. Die Liefernachweisdaten werden in das Qualitätsmanagementsystem „QUMA SPNV“ eingespielt, dort auf ihre Richtigkeit und Plausibilität geprüft sowie mit den Erhebungen der VRR-Profitesster abgeglichen und ausgewertet.

Die Werte beziehen sich auf exakte Verspätungen, die am Haltepunkt gemessen werden. Eventuelle vertraglich vereinbarte Toleranzminuten finden hier keinerlei Berücksichtigung. Verspätungen, die durch Baumaßnahmen entstanden sind, fließen in die nachfolgend dargestellten Pünktlichkeitsdaten nicht ein.

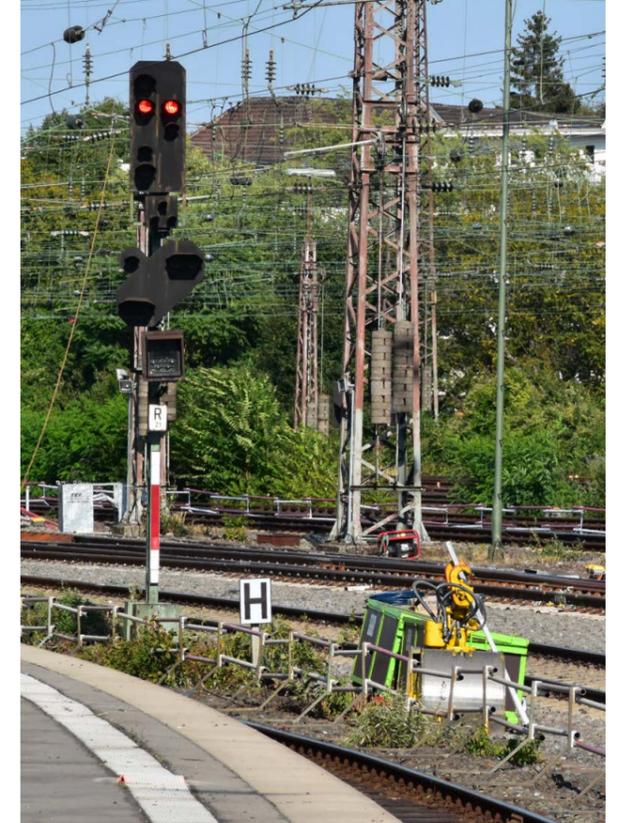
### Pünktlichkeitsquote je Produktgruppe

Betrachtet man speziell die Fahrten mit einer maximalen Verspätung von weniger als vier Minuten, dann bilden die RE-Linien mit einer durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote von 87,8 % zwar das Schlusslicht, allerdings hat sich die Situation gegenüber dem Vorjahr um 4,8 Prozentpunkt verbessert. 89,4 % aller Regionalbahn-Fahrten verlaufen 2020 gemäß dem NRW-weiten Standard planmäßig, was einer Verbesserung um 0,5 Prozentpunkte entspricht. Die S-Bahn-Linien fallen deutlich unter den Vorjahreswert (93,3 %): Für 2020 liegt die Quote bei 91,6 %.

Pünktliche Fahrten (inkl. Verspätungen bis 3:59 Min.)



In der folgenden Abbildung wird die Pünktlichkeit einer Linie im VRR-Verbindungsraum als Quote in Prozent dargestellt, gruppiert nach Verspätungsminuten: Die einzelnen Verspätungsintervalle sind an den NRW-weiten Standard angepasst, um die Werte aller Linien im Land besser vergleichen zu können. Die grau eingefärbten Balken bilden beispielsweise die Quote der pünktlichen und gering verspäteten Fahrten (bis einschließ-



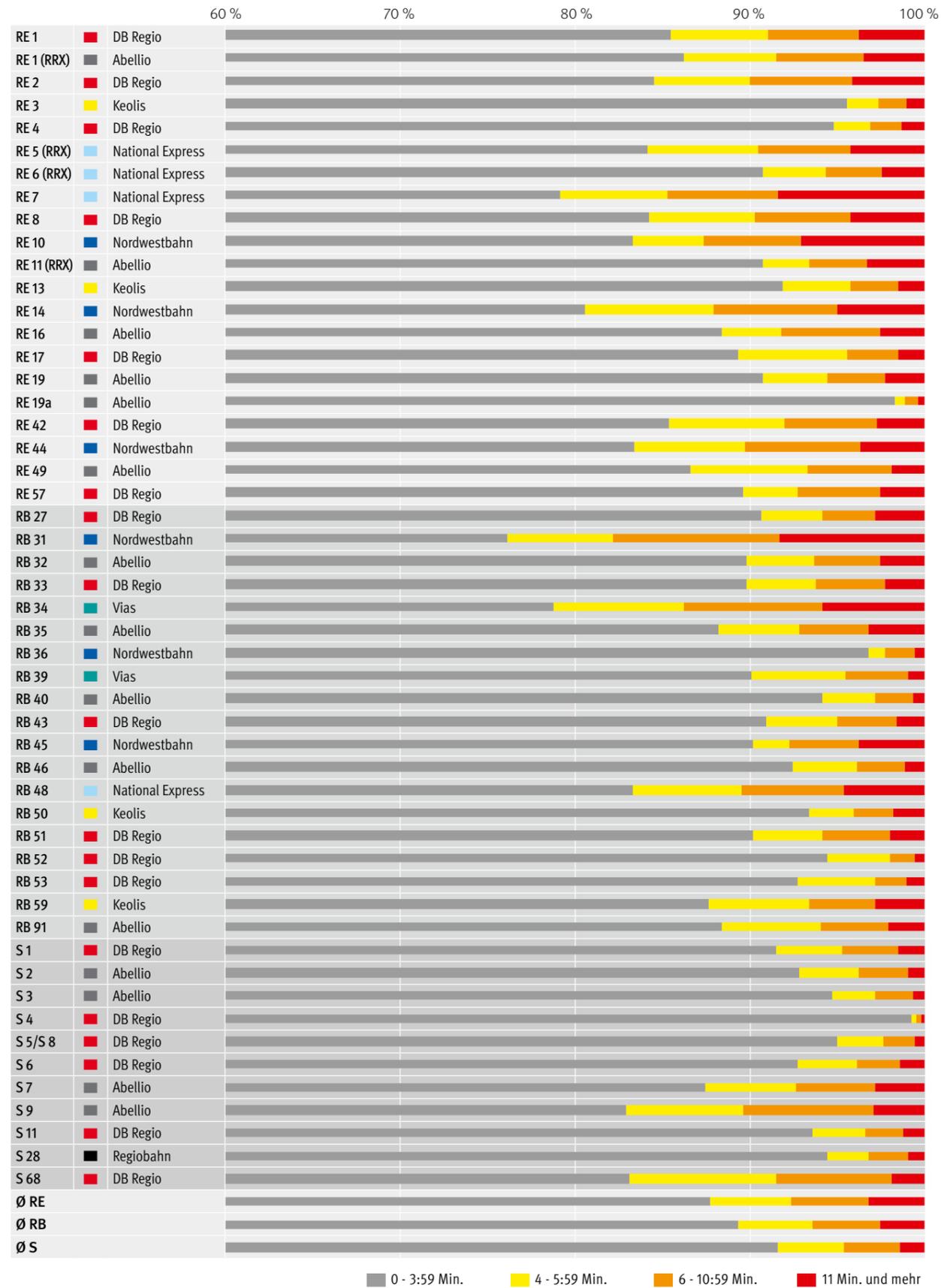
Verspätungen aufgrund von Baumaßnahmen fließen nicht in die Pünktlichkeitsdaten ein.

lich 3:59 Minuten verspätet) ab, die roten Balken die Quote der mit mehr als elf Minuten verspäteten Fahrten.

Ganz besonders deutlich verspätet sind die Linien, die sich Trassen mit Güter- sowie Fernverkehren teilen, in hoch belasteten Korridoren verkehren und durch enge Knotenpunkte wie Köln, Düsseldorf, Essen oder über eingleisige Strecken fahren müssen. Allen voran sind hier RB 34, RB 48, RE 2, RE 5 (RRX), RE 7, RE 8, RE 14, S 68 und S 9 zu nennen. Sie alle sind in unterschiedlichem Maß von den genannten Aspekten betroffen und deswegen auch von anderen Linien abhängig. Somit übertragen sich deren Unpünktlichkeiten auf die genannten Linien, die ihrerseits wieder Verspätungen übertragen. Auch eine schlechte Infrastruktur führt dazu, dass die Züge weniger pünktlich sind. Hiervon sind RB 31 und RE 10 im besonderen Maße betroffen, bei denen viele Bahnübergänge und eingleisige Strecken den Betrieb komplexer machen. Alle elf Linien haben gemein, dass der Anteil der Fahrten, die weniger als vier Minuten verspätet sind, unter 80 % liegt. Dies heißt im Umkehrschluss, dass über 20 % der Fahrten signifikant zu spät sind und Fahrgäste gegebenenfalls ihre Anschlusszüge verpassen.

Nur vier Linien weisen hohe Pünktlichkeitsquoten auf, die über 95 % liegen. Sie verkehren nahezu allein auf ihren Strecken und sind somit keinen oder kaum externen Behinderungen ausgesetzt. RE 19a und S 4, aber auch die RB 36 sind hier zu nennen, wobei letztere einen sehr eng getaktet Fahrplan besitzt, bei dem nur geringe Wendezeiten bestehen. Die vierte Linie ist der RE 3, obwohl auch er sich östlich von Dortmund die Trasse mit Fernverkehren teilen muss und in den stark belasteten Knoten Düsseldorf fährt. Hier wirken sich allerdings die langen Standzeiten in Dortmund und Duisburg sowie der Fahrzeitpuffer zwischen den beiden Stationen positiv auf die Stabilität des Fahrplanes aus: Hat der Zug mal Verspätung, kann er diese noch während der Fahrt zu einem gewissen Maß abbauen.

Pünktlichkeitsquote im VRR je Linie

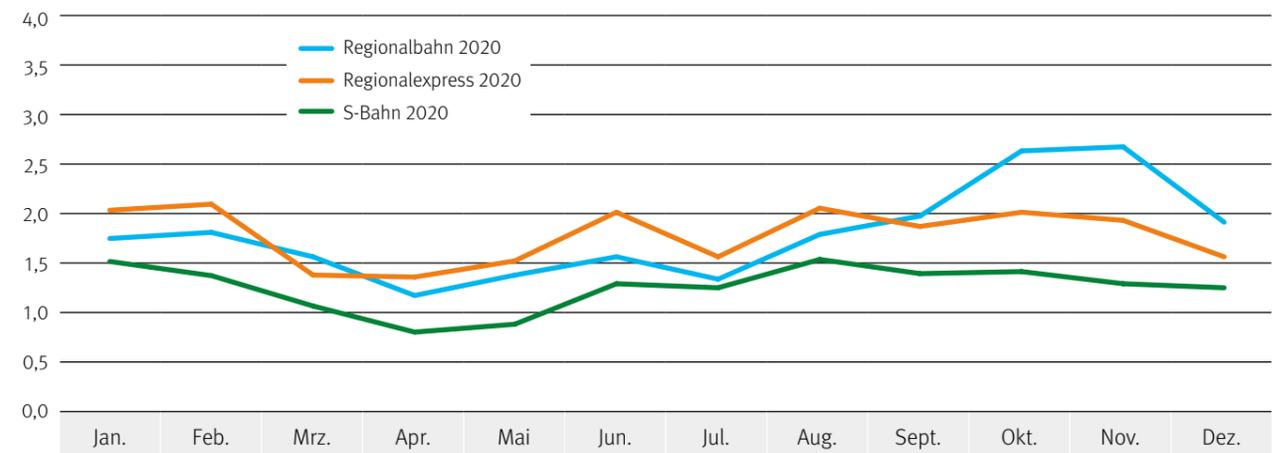


Pünktlichkeit im Jahresverlauf

Wie auch in den Vorjahren, entwickeln sich alle drei Produktgruppen im Verlauf des Jahres im Grunde ähnlich: Steigen die Verspätungen an, so sind alle Produktgruppen betroffen. Während des Corona-Fahrplans im April, als einige Linien in der Taktung ausgedünnt sind und beispielsweise der Knoten Essen nicht derart stark ausgelastet wie gewöhnlich ist, verkehren alle Produktgruppen im VRR am pünktlichsten. Im Juni, August und Oktober sind alle Produktgruppen gegenüber dem Vormonat wieder unpünktlicher. Das Ausmaß der Veränderung ist allerdings unterschiedlich, sodass trotz des ähnlichen Jahresverlaufs die Regionalexpress-Linien in sieben von zwölf Monaten und die Regionalbahnen in den Monaten Mai sowie September bis Dezember die unpünktlichsten Züge sind. Die S-Bahnen sind immer die pünktlichsten.



Durchschnittliche Verspätung je Fahrt [in Minuten] im Jahresverlauf



Die RB 31 verkehrt auf einer störanfälligen Infrastruktur und ist deswegen die unpünktlichste Linie im VRR.

Die S-Bahnen sind im Jahresmittel etwa eine Minute und 15 Sekunden verspätet. Im April fahren die Züge durchschnittlich 48 Sekunden verspätet, im Januar und August hingegen anderthalb Minuten. Die Regionalbahnen und Regionalexpress sind mit durchschnittlich einer Minute und 34 Sekunden schon deutlich unpünktlicher unterwegs. Im November liegt die Verspätung bei den RB-Linien bei durchschnittlich zwei Minuten und 40 Sekunden je Fahrt, im April bei einer Minute und zehn Sekunden als die Regionalexpress mit einer Minute und 20 Sekunden ihren pünktlichsten Monat haben. Am unpünktlichsten sind die RE-Linien im Februar: Die Verspätungswerte stiegen wie auch im Januar, Juni, August und Oktober auf über zwei Minuten.

Blick auf die einzelnen Unternehmen und deren Linien

Die nachfolgend beschriebenen Ergebnisse beziehen sich auf den kompletten Verlauf einer Linie. Wer der Verursacher einer Verspätung ist, spielt in der Betrachtung keine Rolle. Zu

dem sind die Gründe für unpünktliche Fahrten mannigfaltig: Neben einer verspäteten Bereitstellung der Züge durch das EVU können auch Störungen an Fahrzeugen und der Eisenbahninfrastruktur (z. B. defekte Weichen und ausgefallene Signale) zu Verzögerungen im Betriebsablauf führen.

Über alle Linien hinweg verspäten sich die Züge wie auch Jahr 2019 durchschnittlich um etwa eine Minute und 30 Sekunden. Erfreulich ist, dass die RE-Linien teilweise deutlich weniger verspätet sind als im Vorjahr. 2019 lag die durchschnittliche Verspätung pro Fahrt bei zwei Minuten und 20 Sekunden, im Jahr 2020 liegt der Wert bei einer Minute und 45 Sekunden. Regionalbahnen sind in diesem Jahr genauso unpünktlich wie die RE-Linien. Damit erhöht sich deren durchschnittliche Verspätung um etwa zwölf Sekunden.

### Regiobahn

Für die Regiobahn-Linie S 28 verzeichnet der VRR für das Jahr 2020 eine durchschnittliche Verspätung von 51 Sekunden pro Fahrt, eine Verschlechterung von zehn Sekunden im Vergleich zu 2019.

### Keolis

Die Fahrgäste warten durchschnittlich eine Minute und neun Sekunden bei Keolis auf den Zug. Keine Linie verschlechtert sich im Vergleich zum Vorjahr, sondern alle halten das Niveau (RB 50) oder werden bis zu einer halben Minute besser: Beim RE 13 warten die Fahrgäste im Schnitt eine Minute und 30 Sekunden.

### DB Regio

Bei DB Regio warten die Fahrgäste im Schnitt eine Minute und 23 Sekunden auf den Zug. Zwölf der 20 DB-Linien sind im Jahr 2020 pünktlicher unterwegs. Allen Voran verbessern sich die langlaufenden Linien RE 4, RE 57 und RE 1. Da der RE 1 nur bis Juni 2020 von DB Regio betrieben wird, ist zum Vergleich auch nur der Zeitraum von Januar bis Juni 2019 relevant: von ehemals zwei Minuten und 57 Sekunden durchschnittlicher Verspätung pro Fahrt sinkt der Wert auf zwei Minuten und drei Sekunden im Jahr 2020. Für den RE 57 ist innerhalb des VRR nur eine durchschnittliche Verspätung von einer Minute und einer Sekunde zu melden. Dies entspricht der Halbierung des Vorjahreswertes. Die größte Verbesserung hat der RE 4 vorzuweisen: Die Fahrten sind im Jahr 2020 anderthalb Minuten pünktlicher als im Jahr davor. Durchschnittlich warten die Fahrgäste etwas unter einer Minute auf den Wupper-Express. Die S 4 belegt nun nicht mehr den ersten, aber dafür den zweiten Platz unter allen VRR-Linien. Die Verspätung steigt von zehn auf 25 Sekunden. Die Linie fährt – wie zuvor genannt – fast ausschließlich allein auf ihrer Trasse. Die unpünktlichste DB-Linie ist der RE 2: Pro Fahrt warten die Fahrgäste im Schnitt zwei Minuten und 14 Sekunden auf die Ankunft des Rhein-Haard-Expresses – im Vorjahr waren es noch knapp zwei Minuten. Ebenfalls



über zwei Minuten im Schnitt verspätet sind neben dem bereits genannten RE 1 auch der RE 42 (zwei Minuten und 3 Sekunden) und die RB 27 (zwei Minuten und zehn Sekunden). Beide Linien verschlechtern sich um etwa 15 Sekunden.

### Abellio

Die Abellio-Linien verteilen sich in der Rangfolge aller Linien (siehe nachfolgende Grafik) in allen Bereichen. Im vorausgegangenen Jahr lag nur eine Linie unterhalb des VRR-weiten Mittelwerts, nunmehr sind es sogar sechs Linien. Dies hat allerdings unterschiedliche Gründe. Die unpünktlichste Linie ist die S 9, die insbesondere zu Beginn des Jahres eine hohe Durchschnittsverspätung aufweist: Neue Fahrzeuge, ungeübte Triebfahrzeugführende, Kurzwenden in Wuppertal-Vohwinkel und Bottrop aufgrund des eingeschränkten Betriebskonzeptes von Abellio, zwei eingleisige Streckenabschnitte und der Knoten Essen Hbf machen die Komplexität der Linie aus. Mit vielen dieser Einflüsse musste auch DB Regio schon umgehen, andere sind von Abellio beeinflusst und weitere durch Externe. So drücken auch Gleislagefehler und eine eingestürzte Brücke in Wuppertal und später auch indirekt der Brückenschaden in Mülheim an der Ruhr durch querende oder parallelverkehrende Linien die Pünktlichkeit der S 9. Die Fahrgäste warten im Schnitt zwei Minuten und 22 Sekunden auf die Ankunft dieser S-Bahn. Aus denselben Gründen hat auch die neue Linie RE 49 eine Verspätung von über zwei Minuten. Um eine halbe Minute unpünktlicher, nämlich eine Minute und 45 Sekunden, ist im Jahr 2020 die RB 35 unterwegs: Die Emscher-Niederrhein-Bahn weist insbesondere im vierten Quartal erhöhte Verspätungen auf. Diese sind darin begründet, dass wegen des Brücken-

neubaus in Mülheim an der Ruhr eine Vielzahl an Zügen umgeleitet werden und die Trasse der RB 35 blockieren. Die Fahrgäste warten häufig in Gelsenkirchen mehrere Minuten auf die Abfahrt ihres Zuges, der die Verspätung im weiteren Verlauf dann nicht mehr wett machen kann. In den übrigen Monaten liegt die RB 35 trotz des neuen Linienvorlaufs auf dem Vorjahresniveau. Der RE 1 (RRX) wird seit Juni auch von Abellio betrieben: Er schneidet mit zwei Minuten und 12 Sekunden besser ab als der NRW-Express in den Monaten Juni bis Dezember 2019, als DB Regio noch zwei Minuten und 55 Sekunden verspätet war. Trotz dieser Verbesserung senkt auch der NRW-Express die durchschnittliche Pünktlichkeit von Abellio gegenüber 2019 um sieben Sekunden auf eine Minute und 26 Sekunden. Dennoch ist diese EVU-weite Verspätung weiterhin besser als der VRR-Mittelwert von eineinhalb Minuten. Trotz aller soeben beschriebenen Verschlechterungen sind neun der 15 Abellio-Linien überdurchschnittlich pünktlich. Vier Linien weisen eine Durchschnittsverspätung von weniger als einer Minute auf. Hierbei sind die Linien RB 40, RB 91 und die S 3 aufzulisten, die nur zu etwa 55 bis 59 Sekunden durchschnittlich verspätet sind. Die beste Linie im ganzen Verbundgebiet wird auch von Abellio betrieben: Der RE 19a liegt auf dem Vorjahresniveau und hat im Mittel 36 Sekunden Verspätung.

### Vias

Die Pünktlichkeitswerte der beiden Linien RB 34 und RB 39 von Vias unterscheiden sich wiederholt deutlich. Bei der RB 39 liegt die Verspätung wie im Vorjahr weiterhin bei etwa anderthalb Minuten. Auf der RB 34 müssen die Reisenden

im Jahresvergleich hingegen erneut länger warten, um ihr Ziel zu erreichen: Die Verspätung beträgt durchschnittlich knapp drei Minuten – eine Verschlechterung um 25 Sekunden. Diese Verschlechterung reißt auch den Schnitt über alle gefahrenen Kilometer (wobei baustellenbedingte Verspätungen wie auch bei den anderen EVU hier nicht betrachtet werden) herunter: Im Schnitt zwei Minuten und 15 Sekunden mehr Reisezeit für die Vias-Fahrgäste im Jahr 2020.

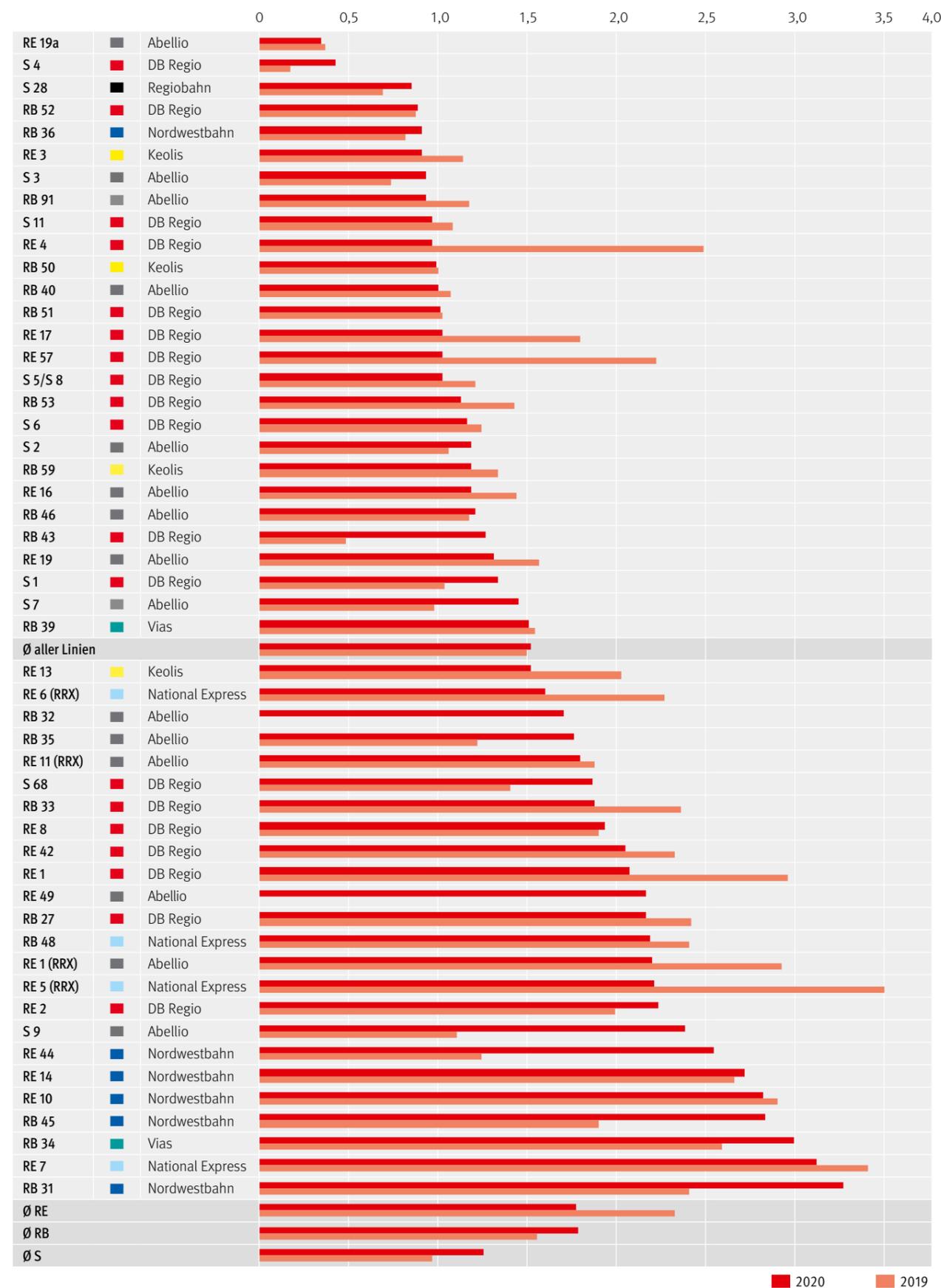
### National Express

Die Linien von National Express sind weiterhin sehr verspätungsanfällig. Sie werden oft vom Fernverkehr überholt und müssen den überlasteten Knoten in Köln passieren. Der RE 7 ist deswegen die zweitunpünktlichste Linie im VRR. Die Fahrgäste warten durchschnittlich etwa drei Minuten und sieben Sekunden auf den Rhein-Münsterland-Express. Auch die RB 48 wird häufig von anderen Linien beeinflusst. Dennoch ist auch hier eine leichte Verbesserung von etwa sieben Sekunden festzumachen: Die Rhein-Wupper-Bahn ist im Schnitt zwei Minuten und zwölf Sekunden verspätet. Genauso unpünktlich ist der Rhein-Express: Erfreulich ist aber, dass die Fahrgäste des RE 5 (RRX) im Jahr 2020 dafür sogar eine Minute und 17 Sekunden weniger warten müssen. Seit dem Jahr 2018 ist die Linie somit um fast zwei Minuten pünktlicher geworden. Auch der Rhein-Weser-Express als zweite Linie des RRX-Vorlaufbetriebs ist seit dem Wechsel von DB Regio auf National Express etwa 40 Sekunden pünktlicher unterwegs: Die durchschnittliche Verspätung liegt beim RE 6 (RRX) bei etwa einer Minute und 36 Sekunden. Alle Verbesserungen führen dazu, dass die Reisenden eine Minute und acht Sekunden weniger auf National-Express-Züge warten müssen: Die gemittelte Wartezeit abseits von Baumaßnahmen beträgt zwei Minuten und 16 Sekunden.

### Nordwestbahn

Bei der Nordwestbahn-Linie RB 36 verkehren die Fahrzeuge 2020 fast immer recht pünktlich (durchschnittlich 54 Sekunden Verspätung). Bei allen anderen Linien warten die Fahrgäste deutlich länger auf den Zug. Der RE 44 ist eine Minute und 18 Sekunden später unterwegs als seine Vorgängerin, die RB 44: Die Pünktlichkeit beträgt zwei Minuten und 32 Sekunden. Die RB 31 knackt die Drei-Minuten-Marke mit durchschnittlich drei Minuten und 15 Sekunden und verschlechtert sich um etwa 50 Sekunden. Da auch die übrigen Nordwestbahn-Linien Durchschnittsverspätungen zwischen den beiden genannten Beispielen aufweisen, planen die Fahrgäste im VRR bei diesem EVU die meiste zusätzliche Zeit für ihre Fahrten ein. Im Schnitt sind dies zwei Minuten und 30 Sekunden: eine marginale Verbesserung um zwei Sekunden im Vergleich zum Vorjahr.

Durchschnittliche Verspätung je Fahrt [in Minuten]



# Zugausfälle

Zwischen den Verkehrsunternehmen und dem VRR ist Folgendes als Zugausfall definiert:

- Komplettausfall einer Fahrt von der Start- bis zur Endhaltestelle
- Teilweiser Ausfall einer Fahrt ab und/oder bis zu einer Haltestelle entlang des Linienweges
- Umleitung einer Fahrt über nicht fahrplanmäßige Haltestellen und/oder Ausfall von einzelnen geplanten Halten
- Verspätung über Takt: Der Zug ist später unterwegs als der nächste vorgesehene Zug.

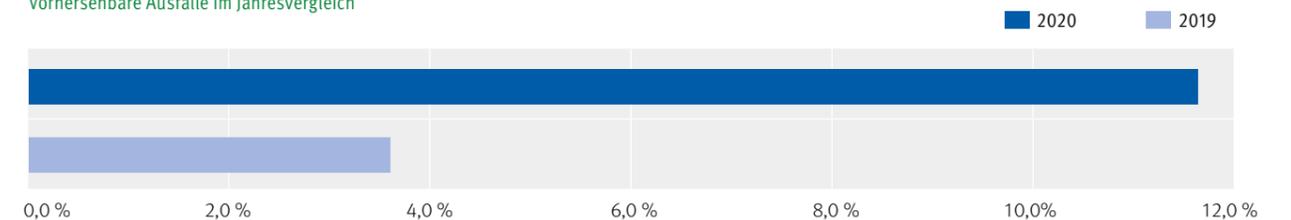
Es wird unterschieden zwischen vorhersehbaren und unvorhersehbaren Ausfällen. Die EVU haben keine direkte Einflussmöglichkeit auf den Anteil der vorhersehbaren Zugausfälle, da diese von Maßnahmen der Infrastrukturbetreiber abhängen: z. B. Baustellen bzw. Arbeiten an Gleisen, Weichen, Stellwerken und Bahnhöfen. Von den Infrastrukturbetreibern werden Baumaßnahmen zum Erhalt oder zur Verbesserung des Eisenbahnnetzes durchgeführt, die langfristig der Stabilisierung des Fahrbetriebes dienen. In der Regel wird dem Fahrgast

bei vorhersehbaren Zugausfällen ein adäquater Ersatzverkehr in Form von Bussen oder alternativen Fahrtmöglichkeiten im SPNV, beispielsweise durch Umleitungen, angeboten. Unvorhersehbare Ausfälle werden aufgrund von extremen Witterungsverhältnissen, akut auftretenden Schäden an der Strecke, Fahrzeugmängeln sowie durch technische oder organisatorische Probleme der EVU bei der Bereitstellung der Fahrzeuge oder der Disposition der Triebfahrzeugführer verursacht.

## Ausfallquote durch Baumaßnahmen im Jahresvergleich (vorhersehbare Ausfälle)

Zahlreiche kleinere Bautätigkeiten auf vielen Strecken im VRR, viele Bauarbeiten, die einige Tage andauerten, und der Neubau der Eisenbahnbrücke über die A 40 nach dem Brand eines LKW unter ebendieser führen 2020 zu einem enormen Anstieg der Quote der vorhersehbaren Ausfälle. Der Anteil an bestellten Zugkilometern, der aufgrund von Bauarbeiten entlang der Strecken im VRR ausgefallen ist, steigt enorm. Auch ausgefallene Fahrten aufgrund des mit dem Land NRW abgestimmten Corona-Fahrplanes lassen den Wert steigen. Von 3,54 % im Vorjahr steigt die Quote im Jahr 2020 auf 11,58 %. Dies bedeutet, dass mehr als jede zehnte Fahrt geplant ausfällt.

Vorhersehbare Ausfälle im Jahresvergleich



Auch wegen des sogenannten Corona-Fahrplans sind Ausfälle zu verzeichnen.



**Unvorhersehbare Ausfälle**

Die Gründe für ungeplante Ausfälle sind mannigfaltig. Dabei ist zu unterscheiden, ob der Betreiber der Linie selbst Schuld hat oder ob externe Einflüsse zu den Ausfällen führen. Eine derartige Zuordnung ist bei Ausfällen recht eindeutig, da es stets einen konkreten Grund gibt, warum eine Fahrt nicht stattfinden kann. Bei den Verspätungen ist es anders, weil dabei mehrere Faktoren Einfluss haben.

Je nach Linie können die Gründe unterschiedlich häufig auftreten: Bei einigen Linien ist die Infrastruktur veraltet und störanfällig. Stellwerke und Bahnübergänge funktionieren nicht, sodass die Züge die Stellen nicht passieren können. Aber auch Weichen- und Signalstörungen zeigen die infrastrukturellen Probleme auf, die zu Ausfällen führen können und zumeist sehr plötzlich auftauchen. Weitere externe Ursachen sind Unwetter, Personen, Tiere und Gegenstände im Gleis oder sogar Personenunfälle.

Neben externen und infrastrukturellen Problemen sind auch andere EVU häufig schuld an Ausfällen. Hierunter versteht man liegengebliebene Züge oder auch Überholungen durch den Fernverkehr, die dann zu hoher Unpünktlichkeit, zu den sogenannten Verspätungen über Takt oder zu vorzeitigen Wenden führen, bei denen die Züge nicht bis zum letzten Halt durchfahren.

Es gibt aber auch Gründe, die die EVU selbst verschulden. Hier sind beispielsweise kurzfristige Krankmeldungen in den frühen Morgenstunden oder aber auch ein genereller Personalmangel zu nennen. Sofern die Fahrzeuge nicht durch den Instandhalter bereitgestellt werden, sorgen die EVU selbst dafür, dass die geforderten Wagen auch zur Verfügung stehen. Defekte Türen, Motoren, ausfallende Klimaanlage und fehlende Ersatzteile sind häufig Gründe für Ausfälle.

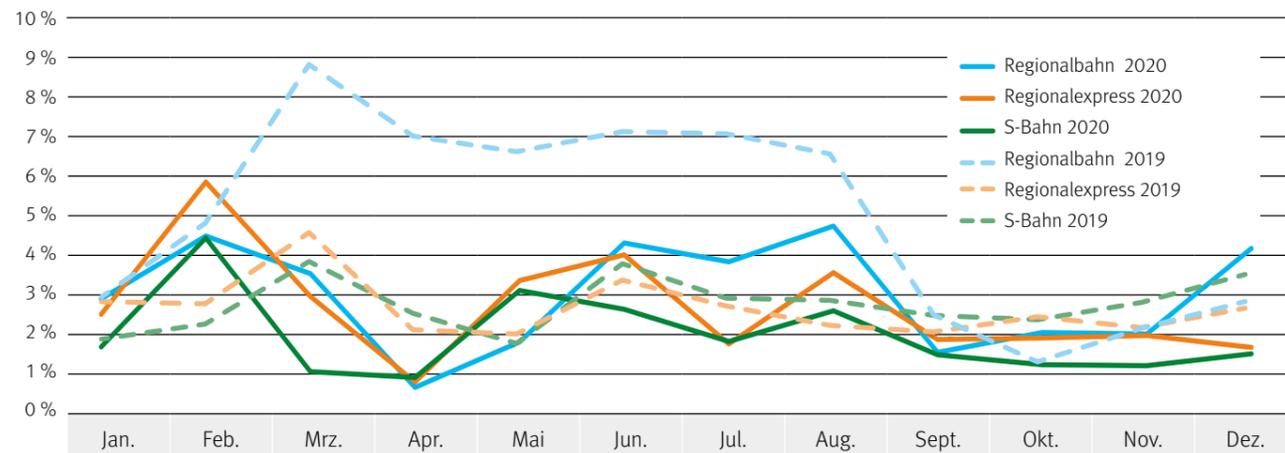
**Unvorhersehbare Ausfälle im Jahresverlauf**

Bei den unvorhersehbaren Ausfällen zeigt sich erfreulicherweise ein anderes Bild als bei den Ausfällen aufgrund von Bauarbeiten und des Corona-Fahrplans. Die Quote der Fahrten, die 2020 kurzfristig nicht stattfinden kann, stieg zwar auch, allerdings nur marginal um 0,07 Prozentpunkte auf 3,06 %.

Alle drei Produktgruppen entwickeln sich im Jahr 2020 anfänglich ähnlich. Sturm „Sabine“ im Februar lässt die Ausfallquote steigen, der Corona-Lockdown und der abgestimmte Corona-Fahrplan führen dazu, dass die Ausfallquote auf etwa ein Prozent fällt. Danach sind die Verlaufsspitzen allerdings stark von einzelnen Linien geprägt.

Nach einem nur kleinen Anstieg im Mai, sind die Ausfallquoten bei den Regionalbahnen in den Monaten Juni bis August deutlich erhöht und liegen zwischen 4,35 und 4,88 %. Insbesondere die RB 46 fällt mit Ausfallquoten von bis zu knapp 60 % stark ins Gewicht. Abellio hat nach der Aussprache einer Abmahnung aufgrund von Personalmangel und anhaltend schlechter Betriebsleistung insbesondere auf den Linien S 3 und S 9 die Betriebe auf den Linien neu priorisiert und den Halbstundentakt auf der Glückauf-Bahn zu einem Stundentakt ausgedünnt. Auch die S 3 und der RE 49 fallen im Mai und Juni für eine längere Zeit aus, dies führt zu den Spitzen bei den S-Bahn- bzw. Regionalexpress-Linien. Durch diese Maßnahmen werden Triebfahrzeugführende frei, die auf anderen Abellio-Linien den Betrieb stabilisieren. Nachdem im September wieder bei allen Produktgruppen die Quote bei unter zwei Prozent liegt, steigt der Anteil bei den Regionalbahnen wieder deutlich an. Im Dezember 2020 fallen fast erneut über vier Prozent aller bestellten Regionalbahnen aus: Grund ist dieses Mal die von DB Regio betriebene RB 43, die überdurchschnittlich (nämlich zu knapp 40 %) ausfällt.

Unvorhersehbare Ausfälle im Jahresverlauf aller Produktgruppen (Regionalexpress, Regionalbahn, S-Bahn)



Seit dem Jahr 2008 liegt die Jahresquote der Ausfälle bei der RB 91 kontinuierlich bei unter einem Prozent.

**Blick auf die einzelnen Unternehmen und deren Linien**

2020 kommt es auf 26 von den 51 Linien seltener als im Vorjahr zu unvorhersehbaren Zugausfällen. Dennoch steigt die Ausfallquote im VRR marginal um 0,07 Prozentpunkte auf 3,06 %. 38 Linien schneiden überdurchschnittlich gut ab. Bei sieben Linien liegt der Anteil der ausgefallenen Fahrten über der Fünf-Prozent-Marke, bei zwei Linien sind die Quoten sogar zweistellig. 2019 lag die schlechteste Ausfallquote bei 59,38 %, für 2020 beträgt sie 16,69 %. Die RB 46 ist mit diesem schlechten Wert das Schlusslicht in der Rangfolge. Im letzten Jahr war diese Linie diejenige, die am seltensten ausgefallen war. Eine andere Linie von Abellio verringert den Vorjahreswert von 0,92 % auf 0,69 % und fällt damit im Jahr 2020 am seltensten aus: die RB 91. Seit 2008 liegen die unvorhersehbar ausgefallenen Zugkilometer bei der Ruhr-Lenne-Bahn nie über einem Prozent.

Im Nachfolgenden werden die EVU mit ihren Linien vorgestellt, sortiert nach der Größe der Ausfallquote über alle Linien des jeweiligen Unternehmens, beginnend mit der kleinsten.

**Vias**

Die Fahrgäste von Vias müssen 2020 selten vergebens auf ihre Züge warten. Die RB 39 liegt mit einer Ausfallquote von 1,10 % auf Platz 2, die RB 34 rangiert auf Platz 14 (1,95 %). Gemessen am Gesamtvolumen fallen bei Vias nur 1,25 % der bestellten Zugkilometer unvorhersehbar aus: eine marginale Verschlechterung um 0,03 Prozentpunkte.

**Regiobahn**

Die Regiobahn-Linie S 28 fällt 2020 häufiger als im Vorjahr aus. Ein Anteil von 1,28 % bedeutet eine kleine Verschlechterung um 0,28 Prozentpunkte.

**DB Regio**

Die Reisenden von DB Regio warten im Jahr 2020 seltener vergebens auf ihren Zug. Die Quote sinkt von 2,87 % auf 2,31 %. Dabei sind allerdings die Linien sehr differenziert zu betrachten, da sie in der Rangliste sehr verteilt sind. Nur eine Linie fällt bemerkenswert häufiger aus als im Vorjahr: die bereits benannte Linie RB 43. Bei der Emschertal-Bahn steigt aus betrieblichen Gründen der Anteil an unerwarteten Ausfällen um 2,72 Prozentpunkte auf 5,98 %. Deutlich weniger als im Vorjahr fällt die S 68 aus. Die Quote von 6,08 % ist zwar weiterhin sehr hoch, allerdings fällt die Linie 13,38 Prozentpunkte seltener unvorhersehbar aus und ist somit für die Fahrgäste zuverlässiger. Das ist für diese bekannt problematische Linie der beste Wert seit 2016. Die übrigen 16 Linien von DB Regio schneiden überdurchschnittlich gut ab, wobei die S 4 (1,14 %), der RE 57 (1,60 %) und der RE 17 (1,65 %) die zuverlässigsten Linien des Unternehmens sind.

**National Express**

Bei National Express ist auffällig, dass der Großteil der unerwartet ausgefallenen Zugkilometer eher selten die ganze Fahrt betreffen. Bei RB 48 und RE 7 sind viel häufiger nur Teilschnitte betroffen, bei RE 5 (RRX) und RE 6 (RRX) sind mehr Ausfallkilometer bei Umleitungen und den sogenannten Verspätungen über Takt zu verzeichnen. Das heißt, dass entweder viele Fahrgäste den Zug nicht erreichen, weil die Fahrt an einem anderen Bahnhof hält oder weil ein anderer Zug, der in die gleiche Richtung fährt, vorher kommt. Insgesamt gesehen fallen 2020 bei National Express 2,44 % aller bestellten Zugkilometer unvorhersehbar aus, im Vorjahr waren es noch 2,82 %. Im unternehmensweiten Linienvergleich müssen die Fahrgäste beim RE 5 (RRX) am häufigsten spontan umplanen:

## Zugausfälle

Beim Rhein-Express liegt die Quote der hier beschriebenen Ausfälle bei 3,08 %. Beim RE 6 (RRX) ist der Anteil geringer: Er beträgt 1,92 %. Beide Linien fallen im Vergleich zum Vorjahr um 1,91 bzw. 1,77 Prozentpunkte seltener aus. RB 48 und RE 7 liegen sehr eng beieinander und kommen auf Ausfallquoten von 2,56 und 2,57 %.

## Nordwestbahn

Der Betreiber Nordwestbahn schneidet im Jahr 2020 deutlich besser ab als im Jahr 2019. Während 2019 noch 7,96 % aller Zugleistungen ohne Baustellenbezug ausfielen, verzeichnet der VRR im Jahr 2020 eine deutliche Verbesserung um 5,31 Prozentpunkte: Die Quote beträgt 2,65 %. Alle Nordwestbahn-Linien schneiden besser als der VRR-weite Mittelwert ab, wenngleich der geringste Anteil der unerwarteten Ausfälle bei 2,20 % liegt. Bei RB 45 (2,20 %), RE 44 (2,90 %) und RB 36 (2,36 %) sinken die Jahresquoten dabei deutlich um 7,06, 27,35 und sogar 57,02 Prozentpunkte.

## Keolis

Bei Keolis fallen im Vergleich zum Vorjahr einige Züge wieder häufiger unerwartet aus. Der Anteil steigt von 1,75 auf 2,85 %. Für die RB 50 sinkt die Ausfallquote wiederholt: So lag sie 2018 noch bei 4,15% und steht nun bei 1,99 %. Bei allen anderen Linien müssen die Fahrgäste im Jahr 2020 häufiger spontan umplanen als im Jahr zuvor. Im ersten Quartal ist die Fahr-



Bei National Express sind es selten Komplettausfälle, eher Teilausfälle und Verspätungen über Takt.



Die RB 36 ist im Vergleich zum Vorjahr zuverlässiger gefahren.

zeugverfügbarkeit wegen des Werkstattstreiks eingeschränkt, sodass hier überproportional häufig Fahrten betroffen sind als in den anderen Quartalen des Jahres 2020.

## Abellio

Bei Abellio müssen sich die Reisenden am häufigsten von allen EVU um alternative Reisemöglichkeiten kümmern. 4,84 % aller bestellten Leistungen fallen im Jahr 2020 unerwartet aus. Insbesondere im ersten Halbjahr des Jahres sorgen Personalmangel, Verspätungen über Takt und Probleme mit der Infrastruktur für Ausfällen. Hinzu kommen die eingangs beschriebenen Stabilisierungskonzepte und Corona-Fälle oder -quarantäne, die, wie bei allen EVU, auch hier zu Abweichungen vom bestellten Fahrplan führen. Doch nicht in allen Netzen läuft es bei Abellio schlecht, die Linien müssen differenziert betrachtet werden.

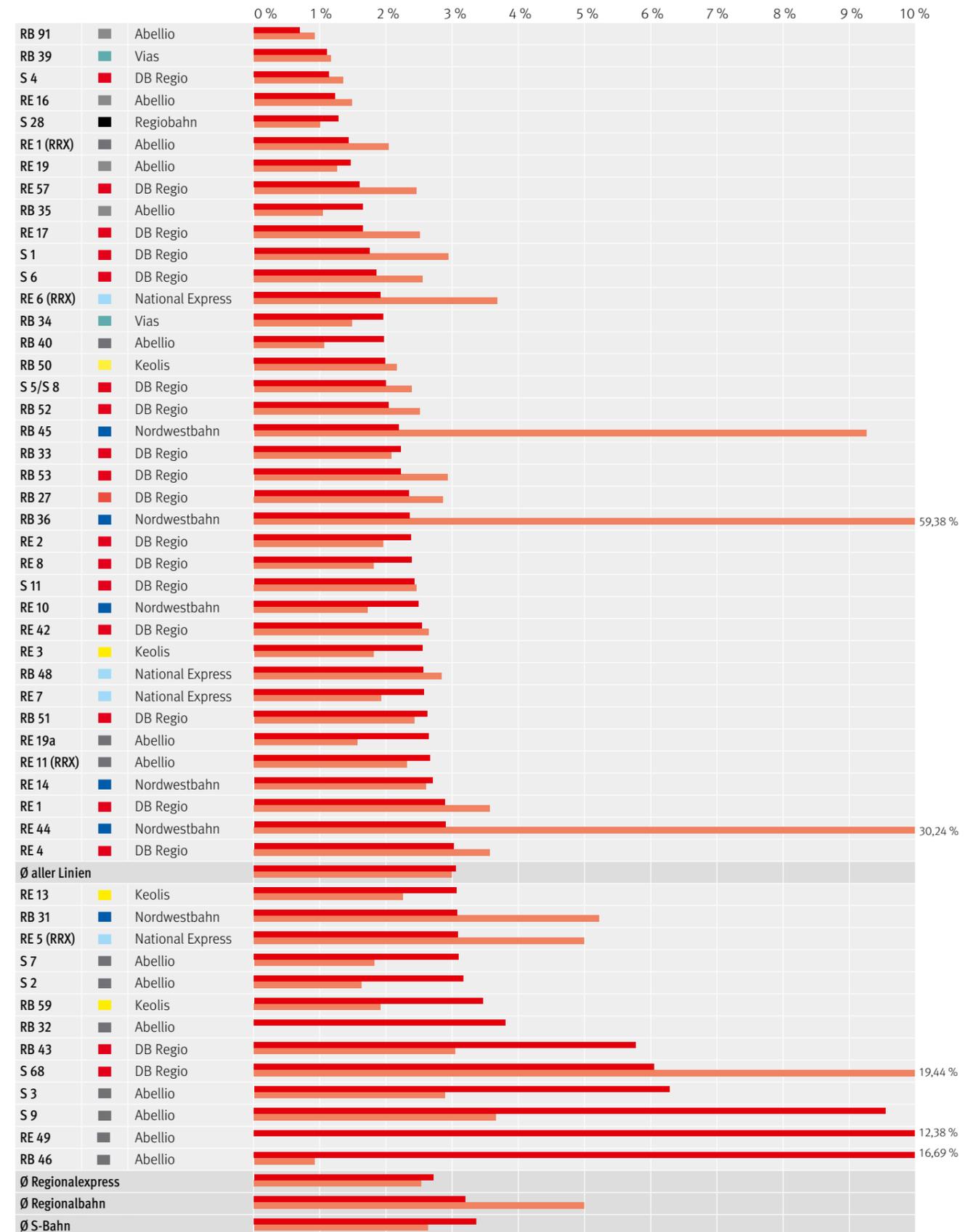
Die RB 91 fällt am seltensten von allen VRR-Linien unerwartet aus, die RB46 hingegen am häufigsten (16,69 %). Einige Linien aus dem Netz der S-Bahn Rhein-Ruhr sind ebenfalls häufig betroffen – allen voran der RE 49 (12,83 %), S 9 (9,55 %), S 3 (6,29 %), die die letzten Plätze belegen. Bei der RB 40, die ebenfalls zu diesem Netz gehört, fallen hingegen nur 1,97 % der Fahrten unvorhersehbar aus. Im Vergleich zum selben Vorjahreszeitraum ist der RE 1 (RRX) seltener „ausgefallen“ als noch zu DB-Zeiten, wobei „ausgefallen“ nicht ganz korrekt ist. Die Quote von 1,44 % (Verbesserung um 0,60 %-Punkte) setzt sich meist aus sogenannten Verspätungen über Takt und Umleitungen zusammen: Nur selten sind ganze oder Teile einer Fahrt ausgefallen.



Die Glückauf-Bahn ist im Jahr 2019 am seltensten und im Jahr 2020 am häufigsten ausgefallen.

## Zugausfälle

Quote der unvorhersehbaren Ausfälle im VRR



■ 2020 ■ 2019

# Zugbildung und Sitzplatzverfügbarkeit



Der VRR bestellt bei den EVU für jede Fahrt eine bestimmte Anzahl von Sitzplätzen. Teilweise ist diese auf einer Linie über die ganze Betriebszeit gleichbleibend, wie beispielsweise bei der S 6, die konstant mit zwei Fahrzeugen des Typs ET 422 bestellt ist. Bei anderen Linien hingegen wird in der Hauptverkehrszeit oder bei längeren Verläufen die Sitzplatzkapazität erhöht: Für den RE 10 sind zwischen Kleve und Düsseldorf bis zu 390 Sitzplätze vorgesehen, was einer Dreifachtraktion des Fahrzeugtyps LINT 41 entspricht. In der Schwachverkehrszeit sind die Züge nur mit 130 Sitzplätzen unterwegs.

Die EVU melden in den monatlichen Liefernachweisen jeden abweichenden, tatsächlich eingesetzten Zug, der nicht den bestellten Anforderungen genügt. Dies kommt beispielsweise vor, wenn weniger Wagen oder ein anderer Fahrzeugtyp eingesetzt werden. Die Liefernachweise werden im Qualitätsmanagementsystem „QUMA SPNV“ mit den Erhebungen der VRR-Profitester\*innen abgeglichen und so auf ihre Richtigkeit und Plausibilität überprüft.

Beschrieben werden hier nur die Fahrten, die mit weniger Sitzplätzen geleistet wurden als vom VRR bestellt. Züge, die

aufgrund von Fahrzeugschäden komplett ausgefallen sind, werden in dieser Statistik nicht berücksichtigt. Auch Fahrten, die mit einem anderen Fahrzeugtyp und somit einer abweichenden Qualität, aber dennoch mit den bestellten Sitzplätzen erbracht wurden (zum Beispiel zwei LINT statt ein ET 1440 bei der S 5), fließen in die hier aufgeführten Daten nicht mit ein. Die angegebenen Quoten ergeben sich aus den mit weniger Sitzplätzen erbrachten Zugkilometern gegenüber den insgesamt gefahrenen Kilometern. Nicht bei allen Linien ist es überhaupt möglich, weniger Sitzplätze als die bestellten zur Verfügung zu stellen. Denn das EVU beschafft im Zuge von Vergaben gezielt Fahrzeuge, die den Anforderungen der aus geschriebenen Linien bzw. Netze entsprechen. Dies ist beispielsweise bei RB 36, RB 46 und S 2 der Fall. Die Fahrzeuge, die von den jeweiligen EVU auf diesen Linien eingesetzt werden können, verfügen alle über mindestens die Anzahl an Sitzplätzen, die der Verkehrsvertrag vorsieht. Zudem findet bei diesen Linien weder eine Stärkung noch eine Schwächung zu bestimmten Verkehrszeiten statt.

## Blick auf die einzelnen Unternehmen und ihre Linien

Für das Jahr 2020 verzeichnet der VRR erfreulicherweise erneut weniger Kilometerleistungen, die nicht mit den geforderten Sitzplätzen geleistet wurden. Der Anteil verringert sich um 1,40 Prozentpunkte: Lag die Quote im Jahr 2019 bei 5,27 %, so fällt sie für das Jahr 2020 mit 3,87 % deutlich besser aus. Bei den RE-Leistungen sind 0,86 Prozentpunkte mehr an Fahrten mit geringeren Kapazitäten unterwegs als im Vorjahr: Der Anteil steigt auf 6,02 %. Gleichzeitig ist der Anteil an Fahrten mit zu geringen Sitzplatzkapazitäten bei den Regionalbahnen mit 2,56 % auf Vorjahresniveau. Bei den S-Bahnen hat sich die Situation 2020 deutlich um 4,30 Prozentpunkte verbessert: Die Abweichungen belaufen sich auf 2,14 %.

## Regiobahn

Die Regiobahn-Linie S 28 liegt weiterhin auf einem überdurchschnittlich positiven Niveau. Der gute Wert des Vorjahres (0,47 %) verbessert sich dennoch marginal: Im Jahr 2020 weisen nur noch 0,43 % aller gefahrenen Kilometer zu geringe Kapazitäten auf.

## Vias

Einen ähnlich guten Wert wie die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft weist auch Vias vor: Bei nur 0,76 % aller Fahrten auf der RB 39 finden die Reisenden weniger als die geforderten Sitzplätze vor.

## Nordwestbahn

Anders als in den vergangenen Jahren befinden sich nicht alle Nordwestbahn-Linien oberhalb des VRR-Durchschnitts. Insgesamt werden im Jahr 2020 sogar beinahe doppelt so viele Fahrten mit weniger als den geforderten Kapazitäten gefahren: Der Anteil liegt bei 2,34 %. Insbesondere der „Fehlstart“ auf dem RE 44 fällt hier ins Gewicht: Beim Fossa-Emscher-Express sind im ersten Quartal 2020 29 % aller Fahrten minderkapazitativ. Das EVU setzt auf dem eingekürzten Linienabschnitt zwischen Oberhausen und Bottrop Fahrzeuge ein, die für die Anzahl an Fahrgäste trotzdem ausreichend sind. Aber auch auf dem RE 14, der nun halbstündlich zwischen Essen und Dorsten und weiterhin stündlich bis Borken verkehrt, steigt die Quote um 2,44 Prozentpunkte auf einen Wert von 3,33 %.

## National Express

Beim EVU National Express kommt es auf den Linien RB 48 und RE 7 im Vergleich zum Vorjahr teils deutlich seltener zu Abweichungen bei der Sitzplatzverfügbarkeit. Die Fahrgäste der Rhein-Wupper-Bahn finden im Jahr 2020 bei 6,73 % (-1,11 Prozentpunkte) aller Fahrten nicht die geforderten Sitzplätze vor, dies entspricht dem Wert des Jahres 2018. Beim Rhein-Münsterland-Express liegt der Anteil bei 3,90 % (-4,39 Prozentpunkte) und somit sehr nah am VRR-weiten Durchschnitt. Der Unfall im Dezember 2017 bei Meerbusch-Osterath führt weiterhin dazu, dass ein Fahrzeug dauerhaft ausfällt. National Express hat deswegen eine Ersatzwagen-Garnitur aus sogenannten n-Wagen im Einsatz.

Bei den beiden RRR-Vorlauf-Linien RE 5 (RRX) und RE 6 (RRX) werden die Fahrzeuge vom Fahrzeughersteller Siemens instandgehalten und dem EVU zur Verfügung gestellt. Die Fahrzeuge des Typs Desiro HC verkehren überwiegend in Doppeltraktion. Fehlt bei den bestellten Doppeltraktionen ein Fahrzeug, fehlen somit gleich 400 Sitzplätze.

Beim Rhein-Express steigt die Quote leicht auf 1,78 %. Beim Rhein-Weser-Express, der seit Dezember 2019 nicht mehr von DB Regio mit Dostos betrieben wird, fällt der Anteil an Fahrten, der mit weniger als der geforderten Kapazität geleistet wurde, um 10,41 Prozentpunkte. Dies stellt eine deutlich erhöhte Zuverlässigkeit dar. Im Jahr 2020 erbringt National Express 3,22 % aller gefahrenen Zugkilometer abweichend, eine deutliche Verbesserung um 3,60 Prozentpunkte.

## DB Regio

Von den 17 DB-Linien, bei denen die Kapazität vom geforderten Soll abweichen kann, verschlechtert sich die Quote im Jahr 2020 bei acht Linien. Bei fünf von diesen Linien beträgt die Verschlechterung nicht einmal 0,5 Prozentpunkte. Deutlich negativer fallen die Quoten allerdings wieder bei den Linien RE 17 und RE 57 aus. Seit einigen Jahren ist der Anteil bei diesen beiden Linien des Sauerland-Netzes sehr hoch, da die vertraglich vereinbarten Fahrzeuge des Typs LINK häufig nicht

zur Verfügung stehen und DB Regio deswegen seit Jahren Ersatzfahrzeuge bereitstellt. Mehr als jede zweite Fahrt leistet das Unternehmen mit diesen Ersatzfahrzeugen und deswegen fehlen immer einige Sitzplätze gegenüber dem vertraglichen Soll. Auch bei der RB 27 finden die Reisenden deutlich häufiger als im Vorjahr weniger Sitzplätze vor. Die Quote steigt um 2,80 Prozentpunkte auf 8,80 %. Fehlt bei der Rhein-Erft-Bahn ein Wagen, so fehlt auch die Hälfte der Sitzplätze. Auch beim RE 8, der zweiten Linie zwischen Rhein und Erft, sind oftmals zu wenig Sitzplatzkapazitäten vorhanden: Die Quote fällt leicht von 11,05 auf 10,15 %. Dies liegt an den Baumaßnahmen, die rechtsrheinisch den Betrieb häufig trennen: Auf beiden Seiten der Baustelle sind dann Pendelbetriebe eingerichtet, die mehr Fahrzeuge binden als bei einem Regelbetrieb benötigt werden.

Sehr positiv haben sich die Abweichungen auf der S 68 entwickelt: Trotz der noch immer hohen Quote von 8,26 %, ist dieser Wert um 52,49 Prozentpunkte gefallen. Auch auf S 1 und S 6 verringert sich die Abweichungsquote deutlich um 14,86 und 9,94 Prozentpunkte. In den letzten Jahren stand die S 5 / S 8 immer wieder im Fokus der Fahrgäste, der Presse und auch des Aufgabenträgers. Für das Jahr 2020 stellt der VRR eine Abweichungsquote von 1,89 % fest. Dies entspricht einer deutlichen Verbesserung von 4,11 Prozentpunkten. Es gibt jedoch einzelne Monate, bei denen sich die Abweichungen häufen.

Insgesamt fährt DB Regio im Jahr 2020 3,77 % aller geleisteten Zugkilometer mit weniger als den geforderten Sitzplätzen. Dieser Wert ist noch immer besser als die VRR-weite Durchschnittsquote von 3,87 %.



Ersatzwagen von National Express auf der Rhein-Wupper-Bahn.



Zu Jahresbeginn streikten bei Keolis die Werkstattmitarbeitenden.

**Keolis**

Schon etwas häufiger als bei den fünf bereits genannten Betreibern finden die Fahrgäste auf Keolis-Linien verringerte Kapazitäten vor: Bei 4,52 % (eine Verschlechterung um 0,84 Prozentpunkte) aller Fahrten fehlen Sitzplätze. Besonders fällt hierbei auf, dass die Linien des Maas-Rhein-Lippe-Netzes im ersten Quartal des Jahres 2020 hohe Abweichungsquoten haben: Beim RE 3 liegt die Quote bei 11,39 %, beim RE 13 beträgt sie 11,82 % für die angesprochenen Monate. Der Grund hierfür war der Streik in der Werkstatt, der bis Februar andauerte.

**Abellio**

Bei elf Abellio-Linien sind kapazitative Minderleistungen möglich. Bei sechs ebendieser Linien bestätigt sich 2020 das gute Ergebnis aus dem Vorjahr. Dennoch werden im Jahr 2020 4,63 % aller von Abellio erbrachten Zugkilometer mit weniger als den geforderten Sitzplätzen geleistet. Die Auswirkungen auf den Fahrgast sind hierbei unterschiedlich: Mal fehlen nur wenige Sitzplätze, in den seltensten Fällen die Hälfte der geforderten Kapazität.

Die RB 91 entwickelt sich zum vierten Mal in Folge schlechter (12,21 %; +3,37 %-Punkte). Auch der RE 16 verkehrt öfters mit geringeren Kapazitäten: Die Quote liegt bei 6,23 %. Gibt es Fahrzeugausfälle im sogenannten Ruhr-Sieg-Netz, zu dem die beiden Linien gehören, verkehren die Ruhr-Sieg-Bahn und der

Ruhr-Sieg-Express beispielsweise in Einzel- anstatt in Doppeltraktion zwischen Essen/Hagen und Letmathe; es fehlt hierbei dann der Flügelzug nach Iserlohn. Damit die Fahrgäste dennoch nach Iserlohn reisen können, wird in solchen Fällen ein Pendelbetrieb zwischen Letmathe und Iserlohn umgesetzt. Dies bedeutet zwar, dass den Fahrgästen zwischen Essen/Hagen und Letmathe weniger Sitzplätze zur Verfügung stehen, jedoch fallen so keine Verbindungen aus. Dies ist auch an der erneut sehr guten Ausfallquote der RB 91 von unter einem Prozent erkennbar (siehe Kap. 3).

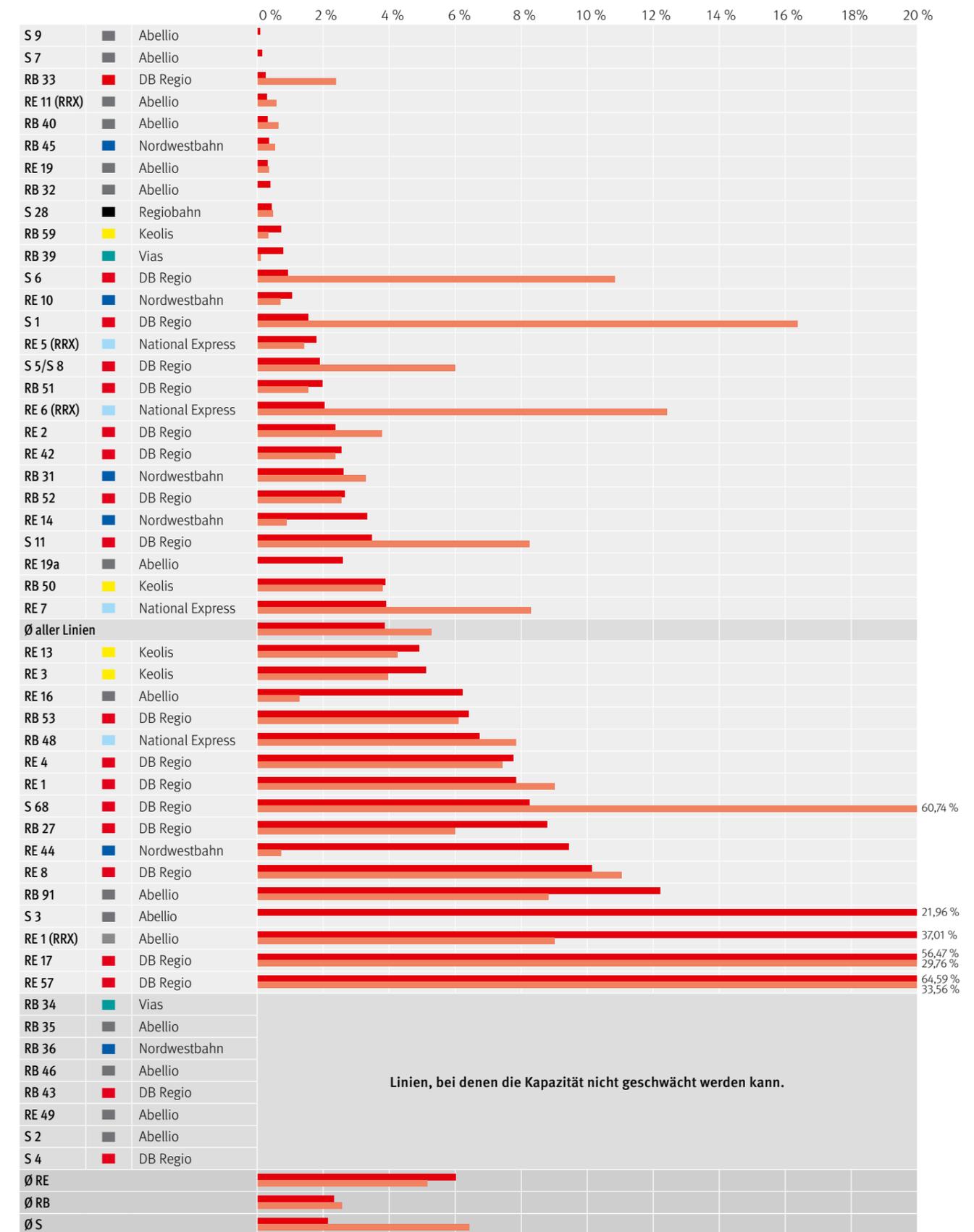
In den Vorjahren gab es auf dem sogenannten Bocholter (heute RE 19a, früher RB 32) keine Sitzplatzabweichungen. Durch ein Redesign eines Ersatzfahrzeuges für das Ruhr-Sieg-Netz, das auch ersatzweise zwischen Wesel und Bocholt pendelt, und dem damit einhergehenden Einbau eines Ticketautomaten, fehlen in dem Fahrzeug nur einzelne Sitzplätze. Der Anteil von 2,59 % auf dem RE 19a hat somit kaum oder gar keine Auswirkungen für den Fahrgast.

Aufgrund der angespannten Personalsituation und der stockenden Ausbildung von Triebfahrzeugführenden während der Corona-Restriktionen kommt es zu Beginn des Jahres 2020 auf der S 3 und ab Juni auch auf dem RE 1 (RRX) zu Ersatzkonzepten. Auf beiden Linien helfen andere EVU aus und stellen nicht nur Personal, sondern auch Fahrzeuge. So werden die bekannten roten ET 422 zu Jahresbeginn auf der S 3 eingesetzt, die mit 192 Sitzplätzen 104 Plätze zu wenig haben. Auch auf dem RE 1 (RRX) hilft DB Regio aus. Die hier eingesetzten Dosto haben etwa 80 Sitzplätze weniger als die Desiro HC. Für die S 3 bedeutet dieses Ersatzkonzept eine Quote der minderkapazitativ geleisteten Fahrten von 21,96 % für das gesamte Jahr 2020, beim RE 1 (RRX) liegt der Anteil sogar bei 37,01 %. Beide Ersatzkonzepte sind mittlerweile abgeschlossen und bereits seit März 2020 liegt die Quote bei der S 3 maximal bei 0,10 % pro Quartal.

**Auswirkungen auf die Reisenden**

Die zuvor genannten Werte beschreiben jeweils, welcher Anteil aller Fahrten einer Linie mit zu wenigen Sitzplätzen erbracht wird. Dies wirkt sich jedoch höchst unterschiedlich auf die Fahrgäste aus. Zum einen spielt das Fahrgastaufkommen auf einer Linie eine entscheidende Rolle, zum anderen auch die Anzahl der letztlich ausfallenden Sitzplätze. Wie bereits beschrieben fehlen bei RE 17 und RE 57 sowie RE 19a nur wenige Sitzplätze. Beispielsweise bei der S 1 und S 6, beim RE 5 (RRX) und RE 11 (RRX) oder bei der RB 27 ist die Lage hingegen grundlegend anders. Hier fehlt bei einer abweichenden Zugbildung in der Regel gleich die Hälfte der Sitzplätze, weil der Zug dann nur mit einem Fahrzeug unterwegs ist, obwohl der VRR eine Doppeltraktion bestellt hat. Auf anderen Linien gibt es unterschiedlich große Fahrzeuge, sodass die EVU die Fahrzeuge mit größeren Kapazitäten durch Fahrzeuge desselben Typs mit geringeren Kapazitäten ersetzen können. Dies ist beispielsweise bei RE 3, RE 7, RE 8 und RE 13, aber auch bei der RB 39 und RB 91 möglich.

Quote der Fahrten mit weniger als den geforderten Sitzplätzen pro Linie



Linien, bei denen die Kapazität nicht geschwächt werden kann.

# Zustand der Fahrzeuge



Den besten Zustand weisen die Vias-Fahrzeuge auf.

Anhand festgelegter Messkriterien bewerten die VRR-Profitester\*innen den Zustand der Fahrzeuge. Sie überprüfen die Sauberkeit, Funktion und Beschaffenheit der Einrichtungen im Zug. Darüber hinaus berücksichtigen sie auch Verunreinigungen durch Graffiti im und außen am Fahrzeug. Ist ein Bewertungskriterium komplett in Ordnung, geben die Profitester\*innen dafür 100 von 100 möglichen Punkten. Haben sie etwas zu bemängeln, werden 90 oder 75 Punkte vergeben. Fällt das gemessene Objekt durch, werden auch Null-Punkte-Bewertungen gegeben. Daraus ergibt sich ein gewichteter Mittelwert für jede Linie, der anschließend nach der Anzahl der Erhebungen in das Ergebnis für das EVU, die Produktgruppen bzw. den jeweiligen Qualitätsstandard einfließt.

## Blick auf die einzelnen Unternehmen und ihre Linien

23 von insgesamt 51 Linien schneiden im Jahr 2020 schlechter ab als im Vorjahr. Der gewichtete Mittelwert ist über alle Erhebungen erneut auf einem sehr guten Stand. Er steigt leicht um 0,23 auf 94,41 Punkte. Die Spanne bleibt in etwa gleich: So lag der schlechteste Punktwert 2019 bei 86,36, für das Jahr 2020 fällt er auf 85,73. Der beste Wert fällt leicht schwächer um 0,23 Punkte auf 98,24. Insgesamt ist das Niveau jedoch weiterhin hoch, die verkehrenden Fahrzeuge sind je nach Qualitätsstandard in einem sehr ordentlichen Zustand. Nicht be-

rücksichtigt sind hier natürlich die Fahrzeuge, die aufgrund von Störungen von den EVU erst gar nicht in den Betrieb geschickt werden.

## Vias

An der Spitze aller Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt Vias. Die Fahrzeuge des Typs LINT werden auf den Linien RB 34 und RB 39 seit Dezember 2017 eingesetzt. Insgesamt attestieren die Profitester Vias weiterhin eine sehr gute Qualität und geben 97,48 von 100 Punkten. Die Düssel-Erfth-Bahn belegt mit 97,59 Punkten den vierten Platz unter allen SPNV-Linien im VRR, die RB 34 belegt mit 97,34 Punkten Platz acht (2019: 96,67, Platz 12). Die Profitester bemängeln insbesondere die Sauberkeit der Scheiben und auch die Klimatisierung (Heizung und Kühlung).

## Regiobahn

Der Vorjahreswert der einzigen Regiobahn-Linie erholt sich und steigt auf 97,39 Punkte. Dennoch kritisieren die VRR-Profitester weiterhin die Sauberkeit der Scheiben, des Bodens und der Außenhaut. Entsprechend belegt die S 28 den guten Platz 7.

## Abellio

Die Linien von Abellio liegen in der Regel im überdurchschnittlich guten Bereich: Nur drei der 15 Linien liegen unter dem VRR-Mittelwert. Die Profitester\*innen geben Bewertungen zwischen 98,24 (Rhein-IJssel-Express, Platz 1) und 92,86 Punkten (NRW-Express, Platz 34). Im Mittel ergibt dies einen Wert von 96,11 Punkte für Abellio. Bemängelt werden weiterhin die Sauberkeit der Fenster von innen, des Bodens, der Glaswände, der Durchgangstüren und der Toiletten. Auch bei der Funktionalität der Toiletten erhalten die RB 46 und der RE 1 (RRX), der im Jahr 2020 noch im Mischbetrieb mit Desiro HC und Dostos von DB Regio verkehrte, keine zufriedenstellenden Bewertungen.

## National Express

Wie auch im Vorjahr schneiden die Fahrzeuge des Typs TALENT 2 schlechter ab als die Desiro HC. Erneut bemängeln die Profitester\*innen auf dem RE 7 und der RB 48 insbesondere die Sauberkeit der Fensterscheiben und des Bodens, hinzukommt in diesem Jahr die Sauberkeit der Innenscheiben, der Durchgangstüren und der WC-Kabinen. Auch Schmierereien und kleine Graffiti sind Gründe zur Abwertung des Zustandes der Fahrzeuge. Die Türen und die Fahrgastinformation werden selten von den Profitestern beanstandet. Die Rhein-Wupper-Bahn liegt mit 94,09 Punkten auf Vorjahresniveau und der

Rhein-Münsterland-Express mit 94,62 Punkten knapp darüber. Sehr positiv schneiden der RE 5 (RRX) und wieder der RE 6 (RRX) ab: Der Rhein-Express hält ebenfalls das Vorjahresniveau und der Zustand beim Rhein-Weser-Express verbessert sich durch den neuen Betreiber und die neuen Fahrzeuge um 6,91 Punkte auf 96,14. Aber auch hier werden die Sauberkeit der Fensterscheiben und der Außenhaut abgewertet. Über alle Erhebungen hinweg erhält National Express 95,56 Punkte für den Zustand der Fahrzeuge.

## DB Regio

Bei DB Regio fällt das Ergebnis differenzierter aus: Es befinden sich weit oben und weit unten in der Rangfolge Linien dieses EVU. Die Bewertungen fallen mit 93,96 Punkten insgesamt solide aus, wengleich deutliche Unterschiede und dadurch auch Missstände erkennbar sind. Aufgrund der Anzahl an Linien, den vielen Akteuren in unterschiedlichen Betriebsstätten und den großen Altersunterschieden bei den Fahrzeugen ist die große Spanne zwischen 87,59 Punkten für die S 11 auf dem vorletzten Platz und 98,12 Punkten des RE 8 auf dem zweiten Platz in der Rangfolge aller VRR-Linien auch nicht verwunderlich. Positiv fallen neben dem soeben benannten zweitplatzierten Rhein-Erfth-Express mit den Neufahrzeugen des Typs ET 1440 wie auch im letzten Jahr die RB 43 (97,06 Punkte) und die Linien der sogenannten Haard-Achse RE 2 (96,40) und RE 42 (96,04) auf. Die DB-Linien der S-Bahn Rhein-Ruhr, die mit ET 422 im VRR-Design betrieben werden, sind ebenfalls hervorzuheben: Die Zustände der Fahrzeuge auf S 4 (96,97) und S 1 (96,89) verbessern sich zum Teil deutlich. Positiv ist ebenfalls die Rhein-Erfth-Bahn anzuführen: Durch das Redesign werden die Fahrzeuge der RB 27 um 9,53 Punkte besser bewertet und erhalten durchschnittlich 95,38 Punkte. Schlechter als die übrigen DB-Linien schneiden hingegen die S-Bahn-Linien S 6 (90,19) und S 11 (87,59) ab. Kritisiert werden neben dem Fahrgastinformationssystem (siehe Kapitel 6) ins-

Insbesondere der Zustand der Toiletten und die Sauberkeit werden bei Keolis bemängelt.



Die Fahrzeuge der S 28 werden 2020 besser bewertet als im Vorjahr.

besondere verschmutzte und zerkratzte Fensterscheiben sowie verschmutzte Sitze, Böden und Karosserien. Graffiti sind ebenfalls ein Problem bei diesen Linien.

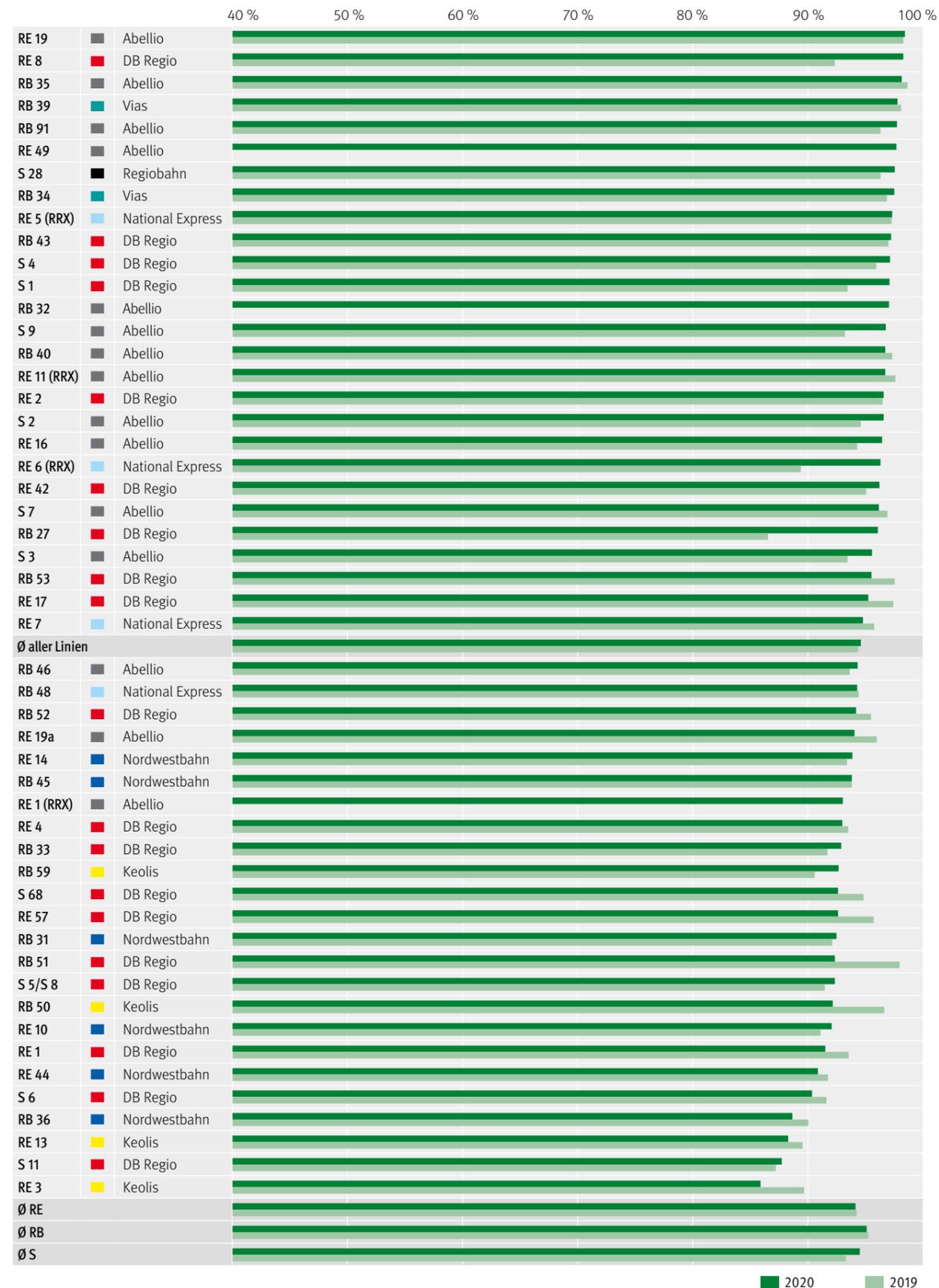
## Nordwestbahn

Die Nordwestbahn-Linien werden schlecht bewertet. Alle Linien dieses EVU liegen unterhalb des VRR-Mittelwerts. Die Profitester attestieren dem EVU mit 91,83 Punkten erneut, weniger gepflegte Fahrzeuge als andere Betreiber zu haben. Die Linien des Emscher-Münsterland-Netzes schneiden mit 93,66 und 93,67 Punkten nahezu identisch ab. Damit sind RE 14 und RB 45 auch die etwas besseren Linien: Sie werden mit Fahrzeugen des Typs TALENT betrieben. Schlechter schneiden die Fahrzeuge des Typs LINT ab, die auf den Linien des Niers-Rhein-Emscher-Netzes verkehren. Dazu zählt auch die RB 36, bei der die Profitester\*innen einen Zustandswert von 88,47 Punkten vergeben. Auf allen Linien werden die Sauberkeit der Außenhaut, der Fenster- und Innengerüstscheiben, der Durchgangstüren und der Toiletten sowie Kratzer in den Scheiben und verschlissene Sitze bemängelt; auch die Funktionalität der Toilette wird kritisiert – dazu auf Seite 29 mehr.

## Keolis

Bei den Profitester\*innen-Erhebungen erhält auch Keolis für alle Linien Werte, die schlechter sind als der VRR-Durchschnitt. Die Linien belegen die Plätze 37, 43, 49 und 51 und sind damit noch einmal deutlich schlechter als im Vorjahr. Der EVU-Wert sinkt um 2,01 Punkte und fällt damit als einziger Wert aller EVU unter die 90-Punkte-Marke auf 88,86. Hauptkritikpunkt sind anders als bei den meisten EVU nicht die Sauberkeit, wengleich die Fenster und Böden hier auch schlechte Bewertungen erhalten, sondern die WC-Räume. Letztere sind auffällig oft defekt verschlossen und verschmutzt. Auch hierzu gibt es weitergehende Informationen am Ende des Kapitels.

Zustandswert der Fahrzeuge (Funktion und Sauberkeit)



Bei den FLIRT 3XL und den Desiro HC kümmern sich die Hersteller Stadler bzw. Siemens um die Instandhaltung der Fahrzeuge.



Die folgenden Seiten geben einen detaillierten Überblick über den Zustand der Fahrzeuge im VRR-Gebiet. Zu Beginn richtet sich das Augenmerk auf den ersten Eindruck, den der Fahrgast vom eingesetzten Wagenmaterial erhält: die Sauberkeit der Karosserie. Anschließend wird die Funktionalität der Zugtoiletten beschrieben. Im nächsten Kapitel wird dann abschließend die Fahrgastinformation betrachtet.

Sauberkeit der Außenhaut

Bei der Bewertung der Sauberkeit der Außenhaut dokumentieren die Profitester\*innen, inwieweit das Fahrzeug von außen verschmutzt ist. Die Bewertungsgrundlage ist in den Verkehrsverträgen verbindlich definiert. Graffiti und Beschädigungen der Außenhaut fließen hierbei nicht in die Bewertung ein.

Im Durchschnitt über alle Linien hat sich die Sauberkeit der Karosserien im Jahresvergleich verbessert: Die Werte steigen von 84,99 auf 88,67 Punkte. Auffällig ist, dass Keolis, National Express und Nordwestbahn mit all ihren Linien schlechter als der VRR-Durchschnitt abschneiden. Viele Linien von DB Regio und Abellio sind überdurchschnittlich sauber. Die S-Bahnen sind die saubersten Züge im VRR (90,55 Punkte), gefolgt von den Regionalbahnen (89,26) und Regionalexpressen (86,74).

Abellio

Die Abellio-Linien erhalten im Schnitt 92,13 Punkte für die Sauberkeit der Außenhaut. Am saubersten sind die Fahrzeuge

der S-Bahn Rhein-Ruhr (S 2, S 3, S 9, RB 32, RB 40 und RE 49), wo der Instandhalter Stadler die Außenreinigung übernimmt. Aber auch die FLIRT des Niederrhein-Netzes (RE 19 und RB 35), die in Duisburg von Abellio gewartet und gewaschen werden, schneiden gut ab. Negativ fallen die Bewertungen bei den Fahrzeugen der übrigen Linien aus. Der RE 49 ist mit 97,45 Punkten die sauberste Linie von Abellio, mit nur 83,74 Punkten ist die S 7 häufig verschmutzt.

Vias

Den zweiten Platz unter allen EVU in puncto Außensauberkeit belegt Vias. Die beiden Linien unterscheiden sich allerdings deutlich: Die Düssel-Erft-Bahn erreicht 95,16 Punkte, die Schwalm-Nette-Bahn allerdings nur unterdurchschnittliche 85,96 Punkte. Wiederholt schneidet damit die RB 34 schlechter ab als die Schwesterlinie RB 39. Insgesamt erhält Vias damit aber den gewichteten Mittelwert von 91,07 Punkten.

**DB Regio**

Wie oben erwähnt, sind die DB-Linien sehr stark in der oberen Hälfte der Rangfolge vertreten. Dabei ist es irrelevant, wie alt die Fahrzeuge sind. Die Linie mit den vermeintlich ältesten Fahrzeugen im VRR werden wiederholt sehr positiv bewertet: Die Fahrzeuge der Linie S 68 sind bei den Erhebungen der Profitester\*innen sehr sauber (97,09 Punkte). Noch sauberer schneiden die Fahrzeuge auf beiden Linien zwischen Mönchengladbach und Koblenz sowie auf den DB-Linien der S-Bahn Rhein-Ruhr ab: RE 8 (99,50), S 1 (98,74), S 4 (98,05) und RB 27 (97,73) belegen die ersten vier Plätze der Rangfolge. Alle vier Linien haben gemein, dass die Bewertungen stark gestiegen sind, bei der Rhein-Erft-Bahn sogar um beachtliche 54,60 Punkte. Die ehemals eingesetzten Dostos von DB Regio wurden in Trier betreut und deswegen nur selten gewaschen. Deutlich schlechter schneiden die Linien RE 57 (81,18) und RB 51 (81,25) ab. Beide verlieren über zehn oder gar 17 Punkte bei der Bewertung der Sauberkeit der Karosserie. Auf dem Dortmund-Sauerland-Express ist dies auf die Ersatzfahrzeuge zurückzuführen. Nur noch die S 6 (75,93) ist häufiger verschmutzt.

**Regiobahn**

Etwas über sieben Punkte besser als im Vorjahr schließt die Regiobahn-Linie S 28 ab. Die Sauberkeit der Außenhaut bewerten die VRR-Profitester\*innen mit 88,59 Punkte. Das deutet, dass sie als durchschnittlich sauber zu bezeichnen ist.

**National Express**

Die Sauberkeit auf den Linien RB 48 (76,32 Punkte) und RE 7 (81,55) entsprechen dem Vorjahresniveau und sind damit weiterhin unterdurchschnittlich sauber. Obwohl die Außensauberkeit beim RE 6 (RRX) deutlich um 19,31 Punkte besser geworden ist, so ist auch diese mit 85,86 Punkten knapp un-

Die Züge des Rhein-Erft-Expresses sind im Jahr 2020 am saubersten gewesen.



terhalb des VRR-Durchschnitts anzusiedeln. Direkt dahinter folgt der RE 5 (RRX), der nur 0,20 Bewertungspunkte weniger erhält. Die eingesetzten Desiro HC werden vom Fahrzeuginstandhalter Siemens gereinigt.

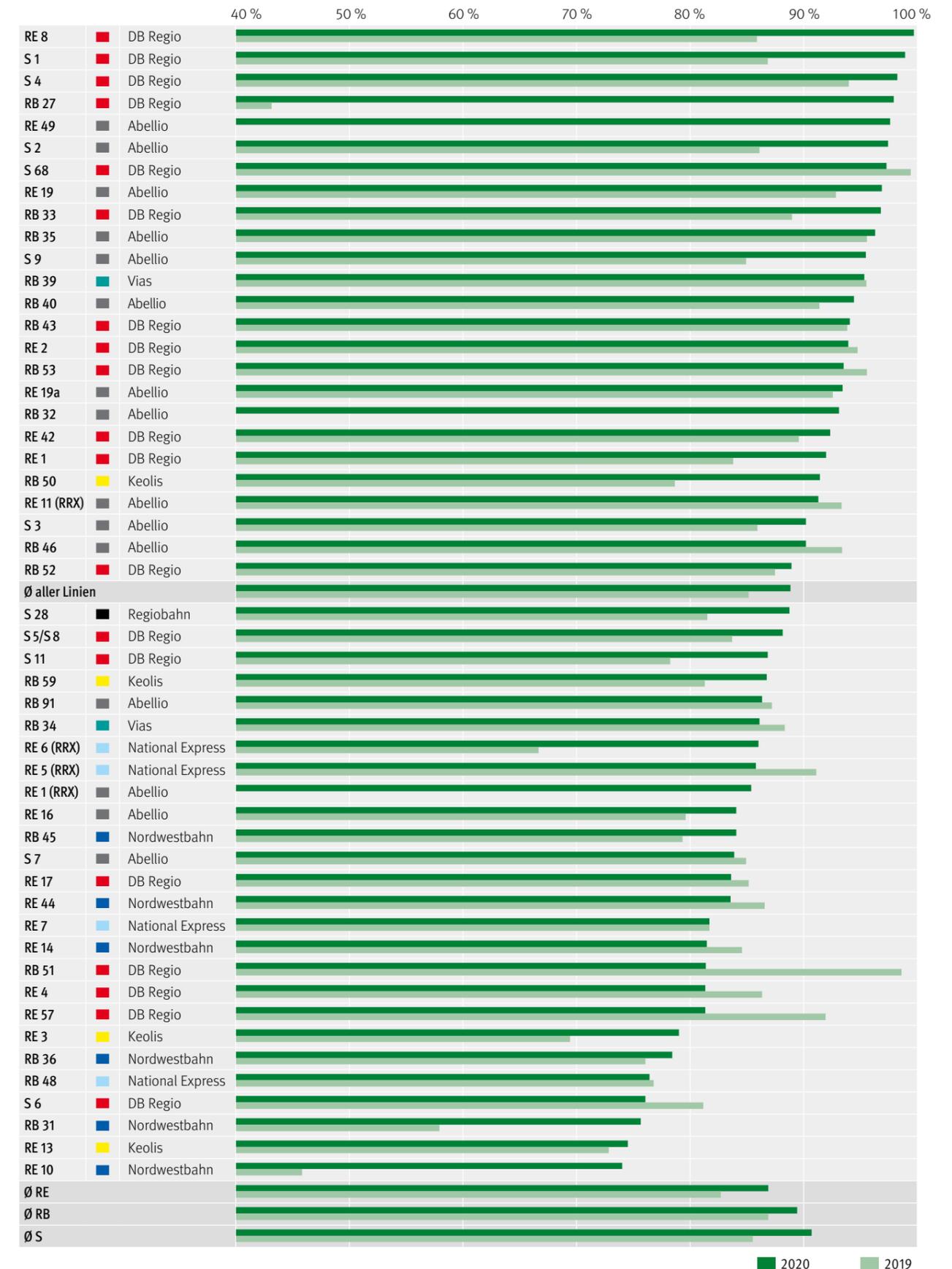
**Keolis**

Ähnlich unbefriedigend und enttäuschend ist die Sauberkeit bei Keolis: Auch wenn alle Linien bessere Bewertungen in puncto Außensauberkeit erzielen (und dies mit bis zu knapp 13 Punkten), ist mit einer Gesamtbewertung von 81,13 Punkten dieser Sauberkeitswert nicht als akzeptabel zu bezeichnen. Die Fahrzeuge des Maas-Rhein-Lippe-Netzes erreichen nicht einmal 80 Punkte; beim RE 13 liegt der Wert sogar bei unter 75 Punkten.

**Nordwestbahn**

Nicht zufriedenstellend sind die Ergebnisse bei den Nordwestbahn-Linien. Wie bereits erwähnt, kritisieren die Profitester\*innen deutlich die Sauberkeit. Als Schlusslicht platziert sich der RE 10, der bereits 2017 auf dem letzten Platz lag und seitdem stets im Keller dieser Rangliste zu finden ist. Auch wenn die Bewertung von 45,81 auf 73,90 Punkte deutlich gestiegen ist, herrscht weiterhin Handlungsbedarf. Alle Nordwestbahn-Linien schneiden schlechter als der VRR-Mittelwert ab. Die Profitester\*innen vergeben im Schnitt nur 79,51 Punkte für die Sauberkeit der Fahrzeuge. Die „sauberste“ Nordwestbahn-Linie ist die RB 45 und wird mit nur 83,90 Punkten bewertet. Zum Vergleich: Abellios schlechteste Linie in dieser Kategorie hat gerade einmal nur 0,16 Punkte weniger. Dies zeigt den Unterschied zwischen den beiden EVU deutlich. Aber nicht nur die Konkurrenz verbindet die beiden EVU, sondern auch das gemeinsame Handeln für die Zufriedenheit der Fahrgäste: Einige Nordwestbahn-Fahrzeuge werden nun bei Abellio in Duisburg gewaschen.

Sauberkeit der Außenhaut





Der ET 423 hat keine Toiletten.

### Zustand der Toilettenräume

Die Beurteilung der Toilettenräume bildet nicht nur die Funktionsfähigkeit der Toilette als solche ab, sondern setzt sich aus mehreren Eigenschaften zusammen: Bewertet wird, ob die Tür abschließbar, der Händetrockner bzw. Handtuchspender intakt und der Spiegel kratzerfrei sind. Eine verschlossene und für den Fahrgast nicht nutzbare Toilette fließt mit 0 Punkten in die Bewertung ein. Eine Toilette, bei der alle Ausstattungsmerkmale funktionsfähig und frei von erkennbaren Beschädigungen sind, erhält 100 Punkte. Da nur 45 von 51 Linien im VRR über Toiletten verfügen, ist die nachfolgende Grafik dementsprechend kürzer als die vorangegangenen zum Zustand der Fahrzeuge. Bei der Funktionalität der Toiletten in den Zügen variieren die Ergebnisse je nach Eisenbahnverkehrsunternehmen erheblich. Es gibt Linien, bei denen deutliche Verbesserungen von über 18 Punkten festzustellen sind, im selben Jahr erhalten andere Linien hingegen aber auch bis zu 27 Punkte schlechtere Werte. Der VRR-weite Mittelwert sinkt von 84,72 Punkten im Vorjahr auf 83,04 Punkte

### Vias

Im Jahr 2018 hatte der VRR kaum einen Grund, die Fahrzeuge von Vias zu beanstanden. Dies war im letzten Jahr anders und auch in diesem Jahr sinken die Bewertungen



Blick in eine barrierefreie WC-Kabine.

für die Funktionalität der WC-Kabine auf der RB 39 um 0,82 Punkte auf 87,43 Punkte. Auf der RB 34 geht es einige Punkte auf 91,78 Punkte hinauf. Von insgesamt über 340 Erhebung auf beiden Vias-Linien finden die Profitester\*innen bei 33 Fahrten verschlossene und bei zwölf weiteren Fahrten nur geringe Mängel, aber weiterhin funktionstüchtige Toiletten vor. Bei allen anderen Erhebungen gibt keinen Grund der Beanstandung.

### Abellio

Die Toilettenbewertungen in Bezug auf die Funktionalität sind teilweise sehr differenziert zu betrachten. So belegt Abellio die ersten vier Plätze dieser Rangfolge über alle VRR-Linien. Allerdings entstammen die beste (RB 91; 96,96 Punkte) als auch die schlechteste Abellio-Linie (RB 46; 77,61) demselben Netz und werden mit denselben Fahrzeugen bedient. Auch die beiden Linien des Vorlaufbetriebes zum Rhein-Ruhr-Express weisen deutlich unterschiedliche Bewertungen auf, wobei der RE 11 (RRX) ausschließlich mit Desiro HC (91,24 Punkte) bedient wurde und beim RE 1 (RRX) DB Regio mit eigenen Fahrzeugen ausgeholfen hat (79,05 Punkte). Deutlich verbessert hat sich die Funktionalität der WC-Kabinen auf dem RE 16 (88,21 Punkte; +9,19), deutlich schlechter ist der Wert neben der RB 46 auch auf dem RE 19a: Ein Minus von 7,69 Punkten aufgrund einer defekten Toilet-

entür, bei der die Verriegelung sich immer wieder löste und lange Zeit nicht repariert werden konnte, bedeuten dennoch überdurchschnittlich gute 87,07 Punkte.

### National Express

Neben allen Linien von Vias sind auch alle Linien von National Express überdurchschnittlich gut bewertet. Alle Linien können zum Teil deutliche Verbesserungen einfahren, allen voran der RE 6 (RRX): Der Rhein-Weser-Express (86,54) wird mit 18,91 Punkte mehr als im Vergleich zum Vorjahr bewertet, als DB Regio noch mit Dosto die Linie betrieb. Bei der Funktionalität der WC-Kabine sind die Linien, die mit TALENT betrieben werden, besser als die anderen beiden des RRX-Vorlaufbetriebes. Die RB 48 bekommt von den Profitester\*innen 86,92 Punkte und der RE 7 sogar 89,69 Punkte. Für jede Erhebung erhält National Express im Mittel 87,19 Punkte für die Funktionalität des Toilettenraumes.

### DB Regio – Wettbewerbslinien

Knapp fünf Punkte weniger erhält DB Regio: Durchschnittlich geben die Profitester\*innen dem EVU 82,76 Punkte bei der Beurteilung der Toiletten. Bei DB Regio sind die Linien ähnlich wie bei Abellio ebenfalls differenziert zu betrachten: Vier Linien erhalten Werte über 90 Punkten, wenngleich aber

auch vier unter 80 liegen. Neufahrzeuge schließen prinzipiell positiver ab, wobei auch die Dosto des RE 2 gute Werte (88,37) erzielen. Die Dosto, die bis zum Juni auf dem NRW- und bis Dezember 2020 auf dem Wupper-Express eingesetzt wurden, erzielen hingegen nur befriedigende Werte von 74,23 und 72,93 Punkten. Die RB 53 fällt in der Bewertung um über zwölf Punkte auf 78,64 aufgrund des Einsatzes der Ersatzfahrzeuge fürs Sauerland-Netz. Die ebenfalls dem Sauerland-Netz zugeordnete Linie RB 52 ist mit 92,70 Punkten (+5,54) allerdings die beste Linie von DB Regio. Ein Plus von über 12 Punkten verzeichnet der RE 8, der mit 91,50 Punkten bewertet wird. Dort kommen Neufahrzeuge vom Typ ET 1440 zum Einsatz. DB Regio nutzt diesen Fahrzeugtyp seit einigen Jahren auch auf der S 5 / S 8. Hier ist die Funktionalität der Toiletten allerdings mit nur 71,08 Punkten bewertet – der schlechteste DB-Wert im Jahr 2020.

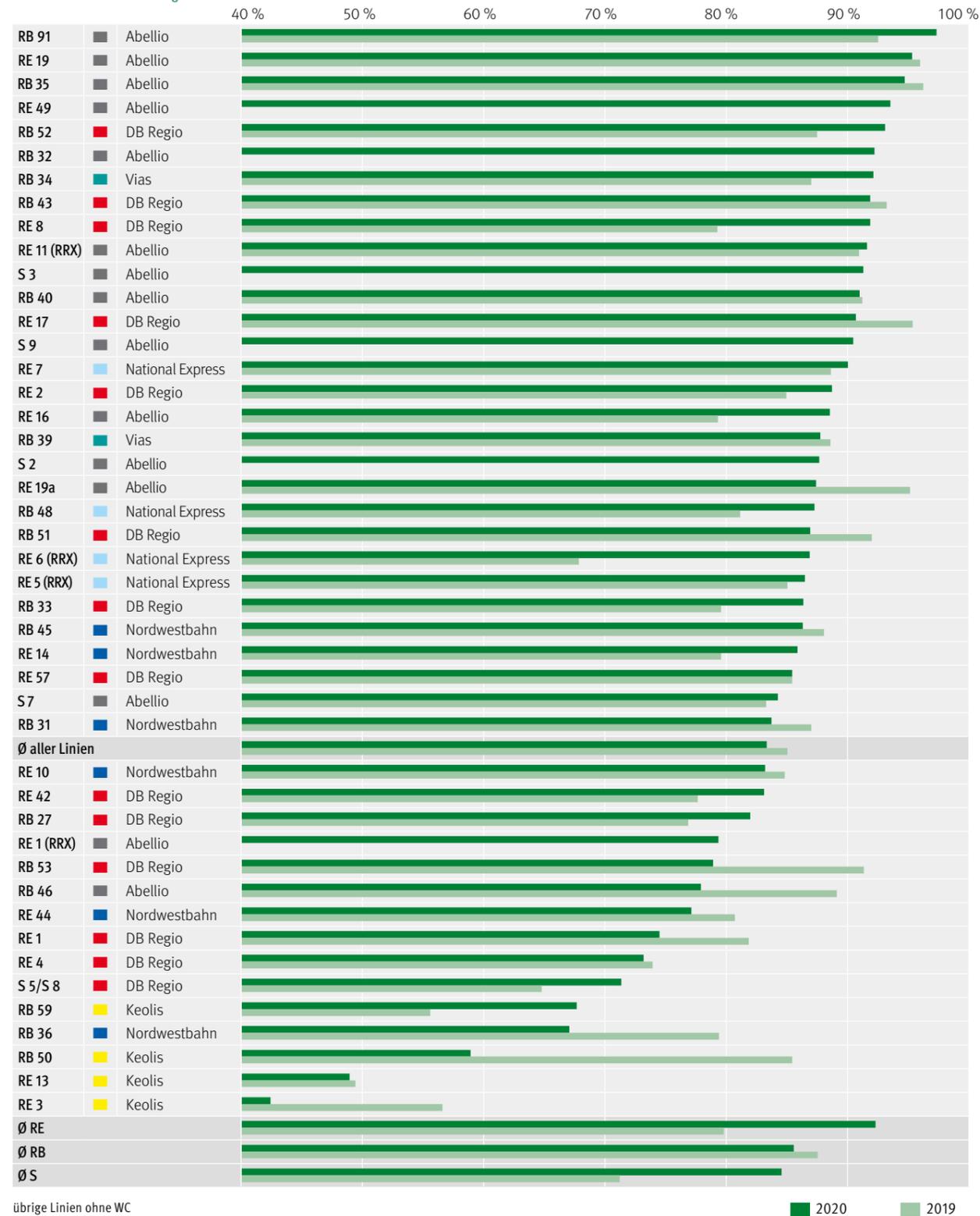
### Nordwestbahn

Die schlechteste Nordwestbahn-Linie des Jahres 2019 bewerten die VRR-Profitester\*innen im Jahr 2020 noch einmal deutlich schlechter: Ein Minus von mehr als zwölf Punkten bedeutet nur noch 66,84 Punkte für die RB 36. Bei 40 von 140 Erhebungen sind die Toiletten defekt verschlossen. Auch auf dem RE 44 gibt es für die Profitester\*innen häufiger einen Grund zur Beanstandung: Auf dem Fossa-Emscher-Express ist bei etwa 17 % aller Erhebungen die Toilette defekt verschlossen. Mittelmäßig bis leicht überdurchschnittlich schließen die anderen Nordwestbahn-Linien ab, wobei die Linien, die mit einem TALENT betrieben werden, auch hier besser abschneiden als die, die mit einem LINT verkehren. Für jede Überprüfung der Zugtoiletten vergibt der VRR im Berichtsjahr 2020 durchschnittlich 80,36 Punkte für die Nordwestbahn-Linien.

### Keolis

Katastrophal sind die Werte bei Keolis. Für eine Toilettenbewertung erhält das EVU nur 51,95 Punkte im Mittel. Die Züge des Maas-Rhein-Lippe-Netzes erhalten nicht mal 50 Punkte im Durchschnitt. Beim Maas-Wupper-Express (RE 13) sind es nur 48,82 Punkte: Die Linie ist damit weiterhin auf dem unzureichenden Niveau des Vorjahres. Die schlechteste Linie eines EVU ist damit allerdings noch nicht benannt: Der RE 3 erreicht für das Jahr 2020 nur 42,32 Punkte. Dies entspricht einer Verschlechterung um 14,13 Punkte. Bei 149 von 353 Erhebungen vergeben die Profitester\*innen null Punkte. Die drei schlechtesten Linien im VRR sind Keolis-Linien, die RB 59 steht an fünftletzter Stelle (67,42) und verbessert sich dabei immerhin um knapp zwölf Punkte.

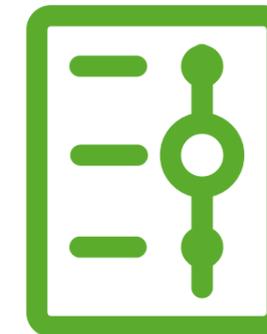
Funktionalitätswert der Zugtoiletten



übrige Linien ohne WC

■ 2020 ■ 2019

# Fahrgastinformation in Fahrzeugen



Die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen im Regelbetrieb wird von den VRR-Profitester\*innen erfasst. Sie bewerten mit 100, 90, 75 und 0 Punkten verschiedene Qualitätsmerkmale: Sie prüfen die Anzeige von Liniennummer und Zugziel außen am Zug sowie im Inneren die Linienetzpläne, die Lautsprecheransagen des nächsten Halts und der Ausstiegsseite sowie die Anzeige von Liniennummer, Zugziel und nächster Station. Da es in Einzelfällen in den älteren Fahrzeugen keine digitalen Fahrgastinformationssysteme gibt, werden entsprechende Anzeigen dort nicht bewertet – für den Fahrgast sind hier Ansagen umso wichtiger.

Ein ausgezeichneter Wert von 96 Punkten (leichtes Plus von 0,20 Punkten) zeigt das sehr hohe Qualitätsniveau bei diesem Qualitätsstandard. Nur noch zwei Linien liegen unter der 90-Punkte-Marke, im Vorjahr waren es noch fünf.

Die Profitester\*innen bemängeln nur sehr selten, dass von außen nicht erkennbar ist, wo die Züge hinfahren. Falls es einen Grund zur Beanstandung gibt, liegt es eher daran, dass eine der Anzeigen gestört ist. Dies gilt in aller Regel auch für die Anzeigen in den Fahrzeugen. Negativ fallen hier aber S 68, S 6 und ganz besonders die S 11 auf: Bei den letzten S-Bahn-Linien im VRR, die noch nicht wettbewerblich vergeben sind, geben die Profitester\*innen nur 85, 62 oder sogar nur acht von 100 Punkten für die Innenanzeigen in den Zügen. Häufig sind im Jahr 2020 im zweiten Wagen der Doppeltraktion die Anzeigen defekt. Dies führt dazu, dass die Linie S 11 um 15 Punkte fällt und nur noch 70 Punkte in der Gesamtbewertung erhält. Alle anderen Qualitätsmerkmale haben auf dieser Linie aber volle 100 Punkte erhalten.

Insbesondere zu Jahresbeginn und somit kurz nach dem Fahrplanwechsel fehlen in einigen Zügen im VRR-Raum die aktuellen Liniennetz- und Schienenschnellverkehrspläne: Bei einer derartigen Umstrukturierung des SPNV-Netzes wie zum Fahrplanjahr 2020 ist dies ein besonderes Ärgernis, da eine Informationsquelle in den Zügen somit nicht zur Verfügung steht. Insbesondere die Linien von Keolis, die Ersatzfahrzeuge des Sauerlandnetzes und die Neufahrzeuge des Loses B der S-Bahn Rhein-Ruhr wurden zu spät mit den Übersichtsplänen ausgestattet.

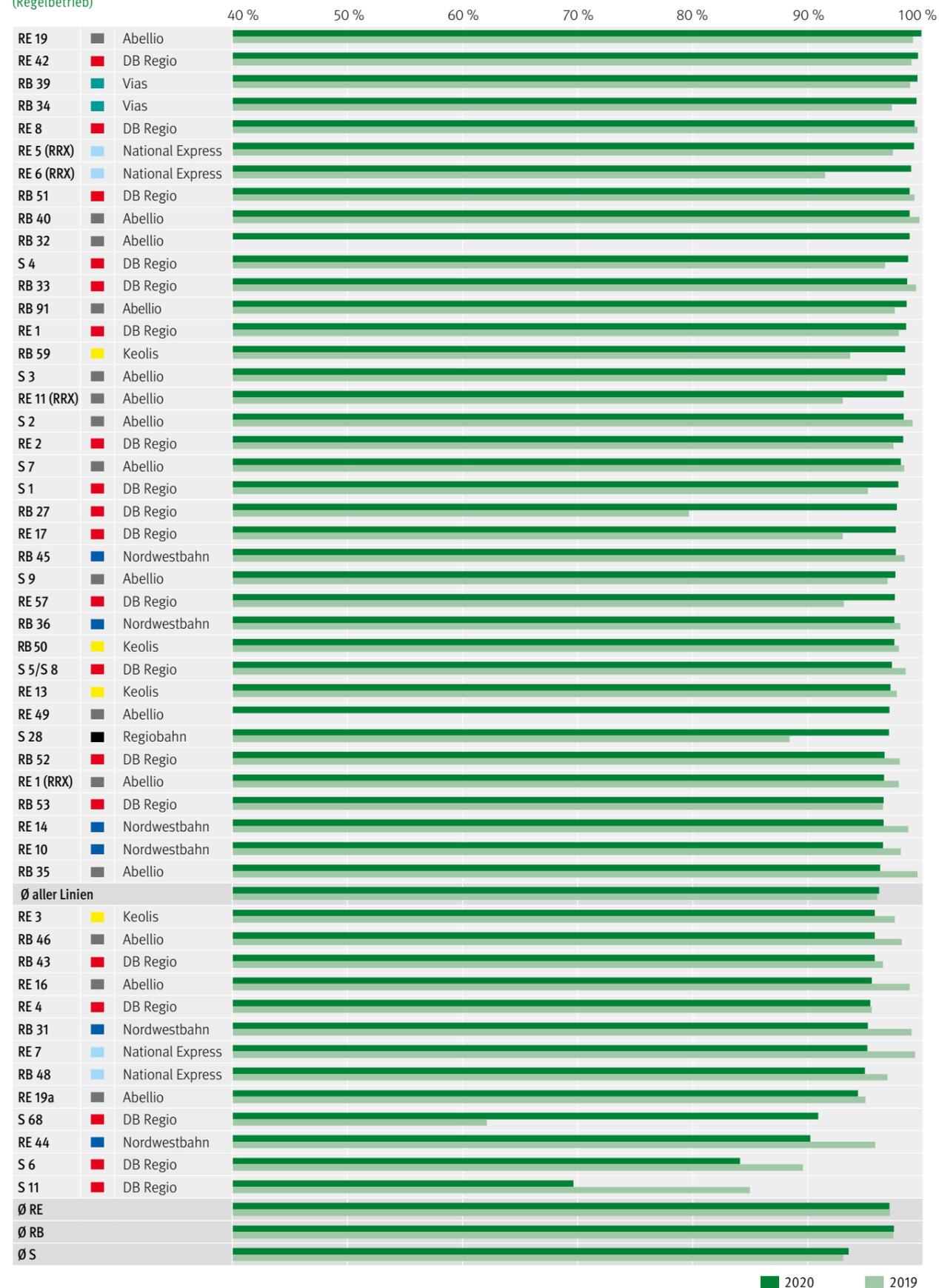
Deutlich besser wird die Fahrgastinformation im Regelfall bei den Linien bewertet, die im Jahr 2020 mit Neufahrzeugen betrieben werden. Die Qualität gegenüber den zum Teil über mehrere Jahrzehnte alten Wagen hat sich deutlich gesteigert: Der positive Trend des Vorjahres auf der RB 27 wird durch den

ausschließlichen Einsatz von redesigneden ET 425 fortgeführt, sodass die Fahrgastinformation 98 Punkte erhält – ein Plus von 18 Punkten. Auch die Fahrgäste im RE 6 (RRX) werden durch die neuen Desiro HC zuverlässiger informiert als in den alten Dostos von DB Regio. Aber auch bei älteren Fahrzeugen kann man die Fahrgastinformation verbessern. Dies zeigt die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft: Bereits zum Ende des Jahres 2019 wurde erkannt, dass die Innenanzeigen problematisch sind. Im Laufe des Jahres 2020 behebt die Regiobahn das Problem (97 Punkte; +9). Auf der S 68 verbessert sich ebenfalls die Information für die Fahrgäste: Der Wert steigt um 29 Punkte auf 91 Punkte. Hier kommen im Jahr 2020 nicht mehr die ET 420, sondern verstärkt ET 422 zum Einsatz, die über Innenanzeigen und ein automatisiertes Ansagesystem verfügen.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen zeigen eine hohe Bereitschaft, den Reisenden die Informationen zur Verfügung zu stellen, die die Basis für einen fahrgastorientierten Nahverkehr bilden. Die jeweiligen EVU wissen, dass sie die Fahrgastinformation als qualitativen Bestandteil des SPNV direkt beeinflussen können. So haben die Profitester\*innen hierbei weniger zu bemängeln und die Fahrgäste geben bessere Noten bei der Zufriedenheitsbefragung.

Neben den Informationen im Regelbetrieb ist für die Fahrgäste vor allem auch die Fahrgastinformation im Störfall von besonderer Bedeutung. Da die Profitester\*innen nur selten genau dann in den Fahrzeugen sind, wenn es zu Beeinträchtigungen des Betriebs kommt, und für einige Linien in den Erhebungen gar keine Störfälle bewertet wurden, wird dieses Qualitätskriterium hier nicht aus der objektiven Sicht beschrieben. Dennoch erfragt der VRR bei den Reisenden die Zufriedenheit: Die Fahrgäste möchten wissen, warum und wie lange es zu Beeinträchtigungen im Betriebsablauf kommt und welche alternativen Fahrtmöglichkeiten oder Anschlüsse sich ihnen bieten. Entsprechend kritisch bewerten sie die Leistungen der EVU in diesem Bereich. Die Ansprüche steigen mit der Art der Störung: Sind Verspätungen im Fahrtverlauf aufgetreten, reicht es oft aus, die nächsten Anschlussmöglichkeiten anzuzeigen oder zu benennen. Wird die Fahrt gebrochen und man kann sein Fahrziel nicht erreichen, sind alternative Reisemöglichkeiten relevanter. Hier sehen die Fahrgäste ein Manko, denn die Linien, die häufig vorzeitig wenden, werden proportional öfter mit schlechten Schulnoten bewertet, als die Linien, die nur selten gebrochen werden.

Fahrgastinformationen in Fahrzeugen (Regelbetrieb)



# Fahrgastzufriedenheit

Der VRR befragt seit dem Jahr 2004 die Fahrgäste zu einzelnen Qualitätsstandards und der Gesamtzufriedenheit mit einer Linie. Bewertungsgrundlage sind hierbei Schulnoten von eins („sehr gut“) bis sechs („ungenügend“). Hieraus wird für jede Linie und jedes EVU ein Durchschnittswert ermittelt. Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Zufriedenheit der Fahrgäste mit den einzelnen EVU und deren Linien im Jahr 2020, sortiert nach der Gesamtzufriedenheit. Die Fahrgastzufriedenheit des letzten Jahres wurde in zwei Wellen erhoben. Die erste Befragung fand im Januar und Februar statt, die letzte im September. Die jüngsten Entwicklungen einzelner EVU sind in der Fahrgastzufriedenheitsmessung somit nicht berücksichtigt.

einzelnen EVU als auch der jeweiligen Linien im Vergleich zum Vorjahr in unterschiedlichem Ausmaß. 2020 erhalten nur noch vier der 51 aller VRR-Linien von den Fahrgästen eine Einser-Bewertung, im Vorjahr waren es noch zehn. Gleichzeitig ist die Spanne zwischen der beliebtesten und der unbeliebtesten Linie kleiner als im Jahr 2019 und beträgt nur noch 0,88 Notenpunkte (2019: 1,17 Notenpunkte). Zudem ist auch die Spanne zwischen dem besten und dem schlechtesten EVU geschrumpft: Das beste EVU erhält im Jahr 2020 die Note 2,12, das Schlusslicht erreicht eine 2,30 (Vorjahr 1,91 bzw. 2,43). Damit hat kein EVU eine „Eins vor dem Komma“ erreicht. Viele Linien sind erneut deutlich beliebter geworden, andere Linien dafür aber umso unbeliebter. Die Veränderungen im Zuge der Taktumstellung bei der S-Bahn Rhein-Ruhr nehmen die Fahrgäste unterschiedlich auf: Während die Linien S 4, RB 32, S 2 und RB 40 oberhalb des VRR-weiten Notendurchschnitts von 2,21 liegen, schneiden die Linien S 3, S 9 und RE 49 unterdurchschnittlich ab. Obwohl die Linien mit neuen Fahrzeugen versehen sind, lassen insbesondere die Probleme beim EVU Abellio Rail NRW (siehe dazu die vorherigen Kapitel) die Fahrgastzufriedenheit sinken. Auch die Linien S 7, S 28, RE 3 und RB 46 fallen in der Gunst der Fahrgäste deutlich. Hier sind viele Fahrten im Jahr 2020 oft verspätet oder ausgefallen oder die Fahrzeuge in einem ungepflegten Zustand. Deutlich zufriedener sind die Fahrgäste auf den Linien RE 1 (RRX), RE 6 (RRX), RB 27, RB 31 und RB 45.

Wie gut die einzelnen EVU mit ihren Linien im Vergleich zum Vorjahr bewertet werden und in welchen Qualitätsstandards sie besonders gut bzw. schlecht abschneiden, wird nachfolgend beschrieben.

## Abellio

Abellio ist weiterhin das beliebteste Eisenbahnverkehrsunternehmen. Allerdings ist die Benotung von 1,91 des Vorjahres nicht gehalten worden. Die Fahrgäste vergeben eine Durchschnittsnote von 2,12 für die Leistungen auf allen 15 Linien. Das Unternehmen kann wie in den beiden Vorjahren bei der Pünktlichkeit und den Zugbegleitern punkten. Zudem fühlen sich die Fahrgäste in den Abellio-Zügen zu allen Tageszeiten besonders sicher. Entsprechend belegen Linien dieses Unternehmens die ersten vier Ränge der Tabellenspitze. Neun Abellio-Linien liegen auf einem der ersten fünfzehn Plätze der VRR-weiten Rangfolge, elf Linien schneiden zudem überdurchschnittlich gut ab. Insbesondere der RE 11 (RRX) ist bei Reisenden weiterhin sehr beliebt: Für das Sitzplatzangebot, die Fahrgastinformation im Regelfall und die Zugbegleitung geben die Fahrgäste dem Rhein-Hellweg-Express sehr gute Bewertungen. Mit der Note 1,81 ist der RE 11 (RRX) aber 0,13 Notenpunkte schlechter als im Vorjahr. Die S-Bahn-Linien S 3, S 7 und S 9 und enttäuschen hingegen die Fahrgäste. Die S 7 verliert 30 Plätze und erreicht



Die Fahrgäste werden in den Zügen befragt.

## Blick auf die einzelnen Unternehmen und deren Linien

Insgesamt sind die Reisenden im Jahr 2020 minimal zufriedener mit der Leistung der EVU als 2019; die durchschnittliche Zufriedenheit mit sämtlichen Linien steigt leicht um 0,05 Notenpunkte auf die Note 2,21. Wenngleich die Gesamtzufriedenheit somit weiterhin „gut“ ist, zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dabei veränderten sich die Bewertungen sowohl der



Der RE 11 (RRX) ist wieder die beliebteste Linie.

nur noch eine 2,30 anstelle einer 1,99 des Vorjahres. Die beiden unbeliebtesten Abellio-Linien sind die S 3 und S 9. Beide Linien schneiden nach dem Betreiberwechsel nicht besser ab als beim Altbetreiber DB Regio. Die S 3 fällt dabei um 26 Plätze auf Platz 43 (Note 2,33), die S 9 wird mit 0,03 Notenpunkte schlechter bewertet als im Jahr 2019 und sinkt um sechs Ränge auf Platz 48 (Note 2,54). Im Hinblick auf die neuen Fahrzeuge auf diesen Linien schätzen die Fahrgäste das Platzangebot, die Sauberkeit und die Fahrgastinformation im Regelfall. Allerdings sind die Ausfälle, vorzeitigen Wenden und die Verspätungen ein enormes Problem und führen zu derart schlechten Benotungen. Die neue Linie RE 49 erreicht eine 2,28 und belegt Platz 37 in der Rangfolge aller VRR-Linien. Deutlich besser bewerten die Fahrgäste die Leistungen auf dem RE 1 (RRX). Mit Unterstützung des Altbetreibers hat Abellio die Linie im Juni übernommen. Seitdem empfinden die Fahrgäste das Sitzplatzangebot als angenehmer (Verbesserung um 0,70 Notenpunkte), eine gestiegene Pünktlichkeit (um 0,53 Notenpunkte verbessert) und generell mehr Zufriedenheit mit dem NRW-Express: Eine 2,12 bedeutet Rang 18 anstelle des letzten Platzes im Jahr 2019.

### National Express

Nach Rang 6 im letzten Jahr und einer Durchschnittsnote von 2,36 hat National Express den Sprung auf Platz 2 ge-

schaft. National Express liegt mit der Note von 2,14 minimal hinter Abellio. Bei den Kategorien Fahrgastinformation im Störfall, Sauberkeit und beim Sicherheitsempfinden abends und in der Nacht belegt das EVU den vordersten Platz. Alle vier Linien des EVU schneiden aus Sicht der Reisenden besser ab als im Jahr 2019: allen voran der RE 6 (RRX). Der sogenannte Rhein-Weser-Express machte 28 Plätze gut und belegt mit der Note 2,02 Rang 9. Knapp dahinter liegt der Rhein-Express: Der RE 5 (RRX) erhält eine gemittelte Zufriedenheitsnote von 2,04. Die Fahrgäste schätzen bei den beiden Linien das Sitzplatzangebot und die Zuverlässigkeit sowie insbesondere beim Rhein-Express die Sauberkeit. Zwar leicht unterdurchschnittlich, aber dennoch besser als im Vorjahr, schneiden die beiden anderen Linien von National Express ab: Die Fahrgäste bemängeln beim RE 7 (Note 2,25) und bei der RB 48 (Note 2,24) die Pünktlichkeit.

### Regiobahn

Die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft verliert 0,29 Notenpunkte und landet mit einer Gesamtzufriedenheit von 2,20 auf Platz 3 aller EVU. In den letzten Jahren brillierte das EVU in verschiedenen der abgefragten Kategorien; in diesem Jahr ist dies anders: Die Sitzplatzkapazitäten und die Fahrgastinformation sowohl im Regel- als auch im Störfall

werden von den Fahrgästen im EVU-weiten Vergleich als schlechteste bewertet. Die S 28, die einzige Linie der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft, belegt Platz 25 im Vergleich aller Linien im VRR und ist damit als durchschnittlich zu bezeichnen.

### Vias

Vias erreicht im Jahr 2020 den vierten Platz. Die Kunden geben dem EVU eine um 0,16 Notenpunkte schlechtere Bewertung als bei der letzten Befragung: Damit erzielt das Unternehmen eine durchschnittliche 2,23 als Endnote. Insbesondere beim Sitzplatzangebot, der Fahrgastinformation im Regelfall und dem Zustand der Fahrzeuge punktet das Unternehmen wie auch im Vorjahr bei den VRR-Fahrgästen. Einzig die Pünktlichkeit und das Sicherheitsempfinden abends und in der Nacht sehen die Reisenden auf der RB 34 als unterdurchschnittlich an. Seit dem Jahr 2018 ist die Linie von Platz 9 nun auf Platz 33 gerutscht: Die Benotung fiel von 1,99 über 2,09 auf 2,27 in diesem Jahr. Auch die zweite Linie, die RB 39, ist deutlich in der Gunst der Fahrgäste gefallen: Mit einer 2,20 in der Gesamtzufriedenheit liegt die Linie auf Platz 23 und ist damit als durchschnittlich gut zu bezeichnen, wohingegen die Benotungen der einzelnen Kriterien auf der Düssel-Erft-Bahn stets überdurchschnittlich gut sind.

### DB Regio

DB Regio kann bei keinem der abgefragten Qualitätsstandards über alle Linien gesehen überdurchschnittlich abschneiden. Die Sauberkeit der Fahrzeuge wird bei diesem EVU von den Fahrgästen als besonders schlecht bewertet. Dennoch sind die DB-Linien in der Rangfolge verstreut zu finden: Es gibt gut-, durchschnittlich- und schlechtbewertete Linien. DB Regio hat insgesamt an Zuspruch bei den Fahrgästen gewonnen: Im letzten Jahr hatten die Großvertragslinien nur eine Benotung von 2,44 und die Wettbewerbslinien von 2,33 erhalten. Für das Jahr 2020, wo die Unterscheidung zwischen den verschiedenen Linientypen wegfällt, erhält DB Regio eine 2,25 und belegt damit Platz 5 im EVU-Durchschnitt. Dabei ist festzuhalten, dass von den insgesamt 19 Linien nur zwei Linien um etwa 0,1 Notenpunkte schlechter geworden sind: Dies sind die Linien S 5 / S 8 und RB 52. RE 42 und S 11 erhalten von den Fahrgästen ähnliche Benotungen wie im Vorjahr. Alle anderen 15 Linien stiegen in der Beliebtheit der Reisenden – und sogar teilweise deutlich: RB 27 und S 6 stoßen hierbei mit einer Verbesserung um jeweils rund 0,3 Notenpunkten deutlich hervor. Eine Verbesserung der Gesamtzufriedenheit bedeutet allerdings nicht, dass es auch automatisch in der Rangfolge aufwärts geht: Der RE 1 hat zwar eine um 0,14 Notenpunkte bessere Bewertung er-

halten, ist aber dennoch weiterhin auf dem letzten Platz: im Jahr 2020 ist dies der Rang 51 und nicht mehr Rang 49. Hier wird insbesondere die Pünktlichkeit und die Sauberkeit kritisiert. Die Fahrgäste honorieren die neuen Fahrzeuge und die geänderten Betriebskonzepten auf den Linien RB 27, RE 8, S 1 und S 4 sowie das Sitzplatzangebot beim RE 2 und der RB 43. Bei letzterer sowie beim RE 1 und der S 11 fühlen sich die Fahrgäste tagsüber überdurchschnittlich sicher.

Keolis

Keolis wird insgesamt unterdurchschnittlich bewertet: Das Unternehmen erhält über alle Befragungen gesehen eine Note von 2,28 und ist damit um 0,07 Notenpunkte schlechter als im Jahr 2019. Alle Linien sind betroffen: Der RE 3 fällt um 23 Plätze auf Rang 31 und erhält nur noch eine 2,26 in der Gesamtzufriedenheit – im Jahr 2019 war dies noch eine 1,97. Die vormalig überdurchschnittlich gut bewerteten Fahrgastinformationssysteme und Zugbegleitpersonale sind nach Ansicht der Fahrgäste nun nur noch durchschnittlich. Bei allen Linien monieren die Fahrgäste den Zustand der Fahrzeuge: Defekte Toiletten, Türen und Klimaanlage führen zu schlechten Noten. Der RE 13 erhält insgesamt eine 2,39 als Note. Aufgrund des höheren Wettbewerbsdrucks und der Verbesserung der anderen Linien im VRR bedeutet die Fahrgastzufriedenheit für den Maas-Wupper-Express dennoch nur Platz 46: ein Sturz um zwölf Plätze. Die RB 59 ist mit Ausnahme vom Zustand und der Sauberkeit der Fahrzeuge

weitgehend durchschnittlich bewertet, rangiert auf Platz 24 und ist damit die beliebteste Linie von Keolis.

Nordwestbahn

Über alle Befragungen hinweg geben die Fahrgäste dem EVU Nordwestbahn eine 2,30, dies ist eine Steigerung um 0,16 Notenpunkte. Auffällig ist allerdings, dass die Fahrgäste wiederholt nicht grundlegend mit allen Qualitätsstandards unzufrieden sind: Bei vier von neun untersuchten Kriterien schneidet das Unternehmen überdurchschnittlich gut ab; die Zugbegleitung ist aus Sicht der Reisenden sogar die beste im ganzen VRR, worin sicherlich auch das hohe Sicherheitsempfinden abends und in der Nacht begründet ist. Des Weiteren punkten die Linien RB 36, RB 45 und RE 44 beim Sitzplatzangebot, der Pünktlichkeit und der Fahrgastinformation im Störfall.

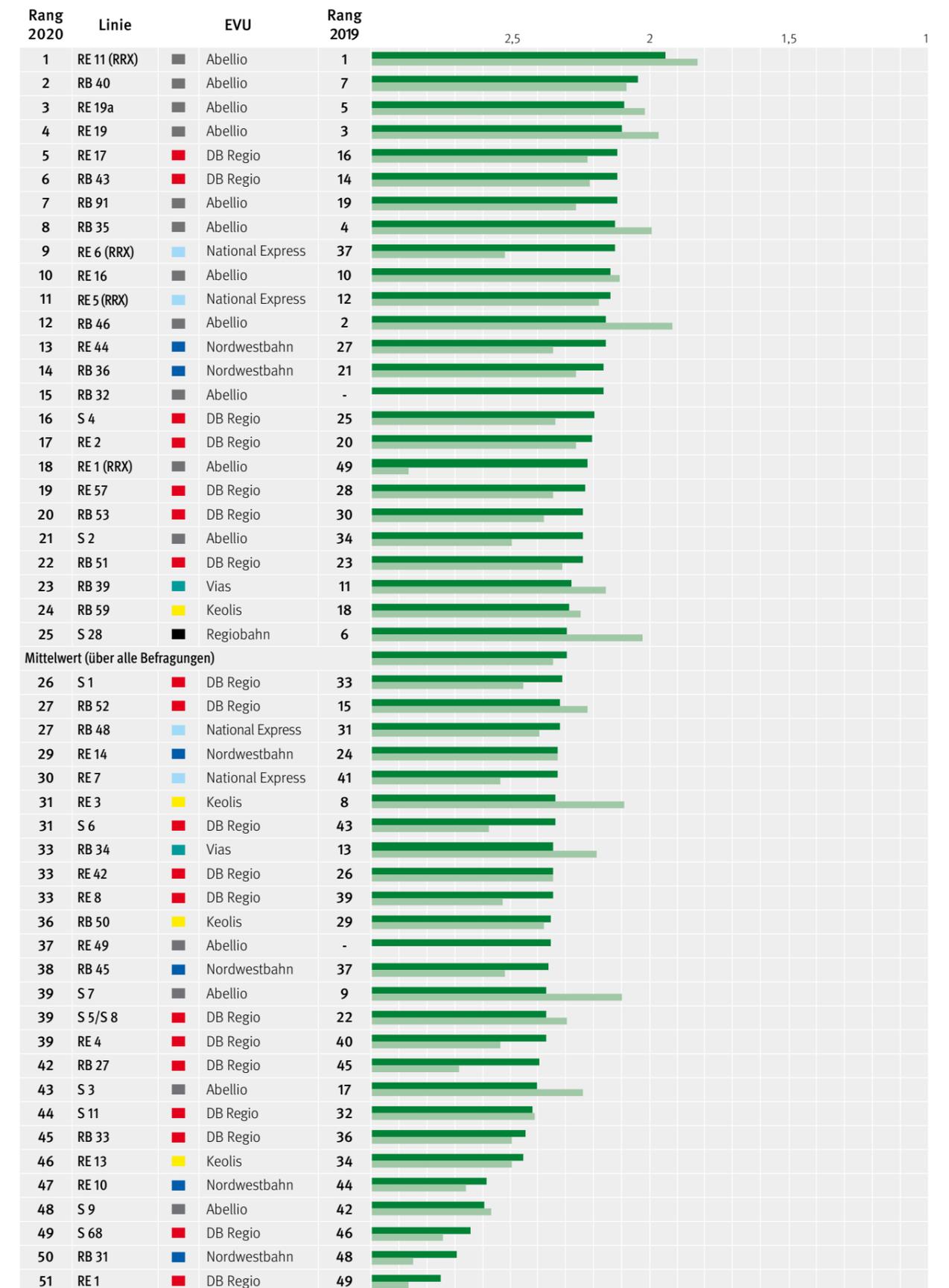
Der Fossa-Emscher-Express ist mit einer Note von 2,05 die beliebteste NWB-Linie und rangiert auf Platz 15. Er beerbt als RE 44 die ehemalige Linie RB 44, die im Vorjahr noch eine 2,26 von den Fahrgästen erhalten hat. Die RB 31 ist aus Fahrgastsicht weiterhin unbeliebt und auch in diesem Jahr die schlechteste Linie des EVU, obwohl die Beurteilung um 0,18 Notenpunkte gestiegen ist. Die Fahrgäste kritisieren auf dem sogenannten Niederrheiner unter anderem die Pünktlichkeit (Note: 3,51), loben auf dieser Linie jedoch ausdrücklich das Zugbegleitpersonal (Note 1,57).

Fahrgastzufriedenheit im Jahresmittel [Schulnoten]

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Sitzplatzangebot	Pünktlichkeit	Fahrgastinformation im Fahrzeug (Regelbetrieb)	Fahrgastinformation im Fahrzeug (Störfall)	Sauberkeit der Züge	Zustand der technischen Fahrzeugeinrichtungen	Qualität Zugbegleitpersonal	Sicherheitsempfinden tagsüber	Sicherheitsempfinden abends/nachts	Gesamtzufriedenheit
Abellio Rail NRW	1,95	2,48	1,86	2,28	2,11	2,25	1,69	1,71	2,23	2,12
National Express	1,88	2,71	1,80	2,26	2,07	2,17	1,73	1,69	2,21	2,14
Regiobahn Fahrbetriebsges.	2,21	2,50	2,12	2,62	2,14	2,23	1,86	1,76	2,25	2,20
Vias	1,80	2,85	1,68	2,33	2,10	2,02	1,71	1,81	2,55	2,23
DB Regio	2,06	2,68	1,92	2,39	2,41	2,50	1,81	1,77	2,44	2,25
Keolis Deutschland	2,15	2,57	1,86	2,29	2,37	2,63	1,78	1,84	2,36	2,28
Nordwestbahn	1,92	2,77	1,95	2,31	2,31	2,48	1,59	1,75	2,21	2,30
Mittelwert (über alle Befragungen)	1,99	2,62	1,88	2,33	2,26	2,38	1,73	1,75	2,33	2,21

Für jeden Qualitätsstandard wurde der schlechteste Wert in Rot, der beste in Grün markiert.

Rangfolge aller Linien aufgrund des Notendurchschnitts im VRR, basierend auf Fahrgastbewertungen



2020 2019

# Testkund\*innenuntersuchung im SPNV-Vertrieb



Die vertragliche Grundlage der Vertriebsdienstleistung für den VRR-Raum im SPNV zwischen DB Regio und der VRR AÖR endete am 14.12.2019. Im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung des Vertriebes im SPNV ab dem 15.12.2019 hat das Unternehmen Transdev Vertrieb GmbH den Zuschlag erhalten. Der VRR hat sich im Zuge des Vertriebsdienstleisterwechsels dazu entschieden, die Testkundenuntersuchung in zwei Erhebungswellen durchzuführen und den Stichprobenumfang im Vergleich zu den Vorjahren zu erhöhen, um Qualitätsdefizite im ersten Betriebsjahr frühzeitiger zu erkennen.

Grundsätzlich konnte die Testkund\*innenuntersuchung 2020 trotz der schwierigen Rahmenbedingungen während der Corona-Pandemie erfolgreich durchgeführt werden. Vereinzelt mussten Testbesuche ausfallen, wenn Vertriebsstellen kurzfristig aufgrund von notwendigen Quarantänemaßnahmen oder der Corona-Schutzverordnung geschlossen waren. In einigen Fällen kam es auch zu Geschäftsaufgaben.

## Personenbediente Vertriebsstellen und Erhebungsmethodik

Die personenbedienten Vertriebsstellen werden in drei Kategorien eingeteilt. Bei denen der Kategorie A handelt es sich um Kundenzentren in besonders großen und bedeutsamen Bahnhöfen im VRR. Insgesamt wurden sechs Standorte de-

finiert: Düsseldorf Hbf, Essen, Hbf, Dortmund Hbf, Bochum Hbf, Duisburg Hbf und Düsseldorf Flughafen. Mit Ausnahme von Düsseldorf Flughafen wurden die Reisendenanlaufstellen an den Standorten in bestehende Bahnhofsbuchhandlungen integriert. Die Räumlichkeiten des Reisezentrums der Deutschen Bahn im Düsseldorfer Flughafen wurden von Transdev übernommen und entsprechend dem VRR-Vertriebsmarkenauftritt umgestaltet.

Die insgesamt 15 personenbedienten Vertriebsstellen der Kategorie B befinden sich als Shop-in-Shop-Lösungen mit einem eigenen Verkaufsschalter in bestehenden Ladenlokalen im Bahnhofsgebäude. Es handelt sich hierbei beispielsweise um die Hauptbahnhöfe in Gelsenkirchen, Hagen, Krefeld, Mönchengladbach und Recklinghausen.

Agenturen sind kleinere Vertriebsstellen der Kategorie C, die nur ein eingeschränktes Ticket-Sortiment verkaufen. Die Anzahl an Agenturen variierte im Jahr 2020, da es insbesondere aufgrund der Corona-Pandemie unterjährig zu Geschäftsaufgaben kam oder Agenturen aus anderen Gründen kein Interesse mehr an einem Fahrcheinverkauf hatten. Insgesamt liegen für 22 Agenturen Ergebnisse aus beiden Erhebungswellen vor.

Mit dem Vertriebsdienstleisterwechsel stehen den Reisenden an einigen Standorten im VRR erstmals auch Videoautomaten zur Verfügung. Dabei handelt es sich um Automaten, die dieselbe technische Ausstattung wie reguläre Ticketautomaten haben und zusätzlich auf Wunsch der Ratsuchenden eine Video-Verbindung zu Mitarbeitenden im Call-Center von Transdev herstellen. Die Servicemitarbeiter\*innen beraten die Fahrgäste in Tariffragen und unterstützen bei der Bedienung des Geräts. Insgesamt wurden elf Videoautomaten untersucht, zehn Videoautomaten befinden sich im Selbstbedienungsbereich der personenbedienten Vertriebsstellen der Kategorie A, um hohes Kundenaufkommen zu entzerren und Wartezeiten zu reduzieren. Außerdem findet hier zum Teil auch eine Beratung außerhalb der Öffnungszeiten der Vertriebsstellen statt. Ein weiterer Videoautomat befindet sich am Bahnhof Haltern am See, da dort aufgrund der örtlichen Gegebenheiten kein passender Agenturpartner gefunden werden konnte.

Auch die Telefon-Hotline von Transdev wurde untersucht. Die Service-Mitarbeiter\*innen an der Hotline vertreiben Ticket-Abonnements und nehmen Beschwerden sowie Störungsmeldungen von Ticket- und Videoautomaten auf. Nicht untersucht wurde die telefonische Tarif- und Fahr-

planauskunft, da die Transdev-Hotline auftragsgemäß an die „Schlaue-Nummer für Bus und Bahn“ weiterleitet. Insgesamt fanden 1.924 Testbesuche oder Anrufe statt (davon 951 in der ersten Welle und 973 in der zweiten Welle). Die Stichprobe wurde dabei so gewählt, dass die Erheber\*innen am häufigsten die personenbedienten Vertriebsstellen der Kategorie A (Kundenzentren) besuchten, seltener hingegen die Vertriebsstellen der Kategorie C (Agenturen). Der Großteil der Testbesuche (mindestens 75%) erfolgte maximal fünf Tage vor und nach einem Monatswechsel, da zu dieser Zeit die größte Ticketnachfrage (Zeitkartenkauf) besteht.

Bewertet wurden je nach Vertriebsstelle die

- Erkennbarkeit als VRR-Vertriebsstelle (Außenkennzeichnung),
- die Verfügbarkeit der Informationsmaterialien für die Reisenden (Broschüren),
- die Wartezeit,
- das Auftreten der Mitarbeitenden in den Anlaufstellen und
- die Fachkompetenz der Berater\*innen.

Bei einem Testbesuch kann jede Vertriebsstelle 100 Punkte erreichen. Sofern es Beanstandungen oder Mängel gibt, werden Punkte abgezogen. Die oben beschriebenen Teilaspekte sind entsprechend der Relevanz für den Fahrgast gewichtet. Die Fachkompetenz fließt mit 60 % in die Bewertung ein, die Wartezeit mit 20 % und die Erkennbarkeit, die Verfügbarkeit der Broschüren sowie das Auftreten der Mitarbeiter mit jeweils 5 %. Die Testbesuche werden dann zu einem Mittelwert zusammengeführt, sodass sich eine Gesamtbewertung je Vertriebsstelle ergibt. Die Qualität im Jahr 2020 über alle untersuchten Kriterien der Vertriebsstellen der Kategorie A und B beträgt 76,05 Punkte.

## Erkennbarkeit als VRR-Vertriebsstelle (Außendarstellung)

Die Außendarstellung von VRR-Vertriebsstellen wurde in den personenbedienten Vertriebsstellen der Kategorien A, B und C untersucht. Die Vertriebsstellen waren bei 84 % aller Testbesuche als VRR-Vertriebsstellen zu erkennen. Das vergleichsweise schlechte Ergebnis resultiert aus der ersten Erhebungswelle, als in 66 % der Fälle noch nicht alle abgestimmten Kennzeichnungen angebracht waren. Die Außendarstellung dieser Vertriebsstellen wurde im Vorfeld der zweiten Erhebungswelle nachgebessert. Nicht zufriedenstellende Ergebnisse in der ersten Erhebungswelle erzielten die Vertriebsstellen in Essen, Duisburg (jeweils Kategorie A), Kleve, Mönchengladbach, Grevenbroich, Wuppertal Hbf, Dinslaken, Oberhausen Hbf und Recklinghausen Hbf (alle Kategorie B).



Auch mit dem Videoautomaten erhalten Reisende Hilfe von Transdev-Mitarbeitenden.



### Verfügbarkeit der Informationsmaterialien

Die Verfügbarkeit der Informationsmaterialien wurden in den Vertriebsstellen der Kategorien A und B von den Testpersonen geprüft. Bei 69 % aller Testbesuche beider Vertriebsstellenkategorien waren die geforderten Broschüren vorhanden. Inwieweit die Informationsmaterialien verfügbar waren, hängt entscheidend von der jeweiligen Vertriebsstellenkategorie ab. Während in Kategorie-A-Vertriebsstellen ein zufriedenstellender Gesamtwert von 92 Punkten erreicht wird (erste Erhebungswelle 89 Punkte, zweite Erhebungswelle 94 Punkte), sind die Ergebnisse in der Kategorie B auf deutlich niedrigerem Niveau (Gesamtwert 65 Punkte, erste Erhebungswelle 57 Punkte, zweite Erhebungswelle 73 Punkte). Am besten schnitten die Vertriebsstellen in Duisburg Hbf (99 Punkte), Essen Hbf (96 Punkte), Neuss (94 Punkte), Kleve (92 Punkte) und Dortmund (92 Punkte) ab. Schlusslichter sind die personenbedienten Vertriebsstellen in Krefeld (57 Punkte), Mönchengladbach (60 Punkte) und Hagen (61 Punkte).

Die nicht zufriedenstellenden Ergebnisse sind nicht überraschend, da in einigen Verkaufsstellen keine Auslagemöglichkeiten vorhanden waren. Zusätzlich fehlten noch Erfahrungswerte für die benötigten Mengen der einzelnen Broschüren. Durch die Erfahrungen aus dem Jahr 2020 erwartet der VRR im Jahr 2021 bessere Ergebnisse.

### Wartezeiten

Die Wartezeiten wurden in den Vertriebsstellen der Kategorien A und B sowie bei den Videoautomaten und der Telefon-Hotline von Transdev gemessen; letzteres nur in der zweiten Erhebungswelle.

Die durchschnittlichen Wartezeiten in Vertriebsstellen der Kategorie A lag bei 2 Minuten und 12 Sekunden. Dabei schnitt von den sechs Vertriebsstellen der Kategorie A der Standort Düsseldorf Flughafen mit einer durchschnittlichen Wartezeit von 51 Sekunden am besten ab. Der erfreuliche Wert überrascht aufgrund des deutlichen reduzierten Touristenverkehrs im Flughafen Düsseldorf während der Corona-Pandemie nicht. Am längsten mussten die Erheber\*innen

im Durchschnitt in den Vertriebsstellen in Düsseldorf Hbf und Dortmund Hbf (jeweils 2 Minuten und 37 Sekunden) warten. Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass die bereits niedrigen durchschnittlichen Wartezeiten der ersten Erhebungswelle in der zweiten Welle noch einmal gesunken sind. Die absolut längste Wartezeit betrug 37 Minuten und 24 Sekunden (gemessen in der Vertriebsstelle in Dortmund in der ersten Erhebungswelle).

In den Vertriebsstellen der Kategorie B wurden durchschnittliche Wartezeiten von 1 Minute und 8 Sekunden gemessen. Die niedrigste durchschnittliche Wartezeit hat die Vertriebsstelle in Neuss Hbf erzielt (18 Sekunden), den höchsten Wert weist die Vertriebsstelle in Mönchengladbach auf (1 Minute und 51 Sekunden). Am längsten mussten die Tester\*innen in einem Fall in Herne warten (12 Minuten und 30 Sekunden). Dieser Wert wurde in der ersten Erhebungswelle gemessen.

Die durchschnittliche Wartezeit bei den Videoautomaten (Wartezeitmessung ab Auswahl der Schaltfläche „Videoberatung“ bis zur erfolgreichen visuellen Verbindung mit einem/einer Transdev-Mitarbeiter\*in über den gesonderten Bildschirm) betrug 4 Minuten und 49 Sekunden. An einigen Videoautomaten musste sogar 15 Minuten gewartet werden, ehe der Test abgebrochen wurde.

Ebenfalls wurde in der zweiten Erhebungswelle die Wartezeit bei der Telefon-Hotline von Transdev untersucht. Als Messzeitraum wurde die Zeit zwischen erfolgter Telefonmenü-Auswahl und Zuweisung zu einem/einer Kundenberater\*in definiert. Die durchschnittliche Wartezeit betrug 49 Sekunden, die längste gemessene Wartezeit betrug 3 Minuten und 46 Sekunden.

Es ist davon auszugehen, dass sich 2020 die verringerte Mobilität im öffentlichen Nahverkehr in den Vertriebsstellen, bei der Untersuchung der Videoautomaten und der Hotline aufgrund der Corona-Pandemie besonders deutlich auf die Wartezeiten auswirkte. Es ist in den nächsten Jahren mit höheren durchschnittlichen Wartezeiten zu rechnen. Die Ergebnisse der Videoautomaten und der Hotline entsprechen trotz bzw. vor allem wegen der Pandemie nicht den Erwartungen des VRR.

### Auftreten der Mitarbeitenden in den Anlaufstellen

Bei der Untersuchung wurde das Auftreten der Mitarbeitenden an insgesamt drei Merkmalen ermittelt. Hierzu gehören das Tragen der Dienstkleidung inklusive des Namensschildes sowie die aktive und freundliche Begrüßung und Verabschiedung beim Beratungsgespräch.

Die Untersuchung fand ausschließlich in den Vertriebsstellen der Kategorien A und B sowie an den Videoautomaten (ohne Untersuchungsmerkmal „Dienstkleidung“) statt. Dort wurde ein Gesamtwert von 89 Punkten erreicht (erste Erhebungswelle 86 Punkte, zweite Erhebungswelle 93 Punkte). Positiv hervorzuheben sind dabei die Vertriebsstellen in Dortmund Hbf (Gesamtwert 97 Punkte, Begrüßung 95 Punkte, Verabschiedung 97 Punkte, Dienstkleidung 100 Punkte) und Kleve (Gesamtwert 95 Punkte, Begrüßung 98 Punkte, Verabschiedung 98 Punkte, Dienstkleidung 91 Punkte). Grundsätzlich lassen sich hier auch Qualitätsunterschiede in bzw. zwischen den einzelnen Vertriebskategorien und den Videoautomaten feststellen. Während in den Vertriebsstellen der Kategorie A der schlechteste Gesamtwert 89 Punkte beträgt, liegen die Vertriebsstellen der Kategorie B zwischen 85 und 95 Punkte.

Die Videoautomaten erzielten schlechtere Ergebnisse als die personenbedienten Vertriebsstellen der Kategorien A und B. Alle elf Videoautomaten erreichen bei der Begrüßung und Verabschiedung insgesamt 74 Punkte (erste Erhebungswelle 72 Punkte, zweite Erhebungswelle 76 Punkte). Dabei ist anzumerken, dass der Videoautomat in Haltern am See kurz vor Beginn der zweiten Erhebungswelle in Betrieb genommen wurde, während des Untersuchungszeitraums die Beratungsfunktion nicht kontinuierlich funktioniert hat und als Mangel bewertet wurde.

### Fachkompetenz in den Vertriebsstellen

Um die Fachkompetenz von Mitarbeitenden zu bewerten, schickt der VRR die speziell geschulten Ratsuchenden mit vorab definierten Beratungsszenarien in die Verkaufsstellen. Nach dem Gespräch wird überprüft, ob alle Anforderungen erfüllt wurden und die Beratung korrekt war. Dabei werden je nach Szenario auch Teilantworten bewertet. Es werden insgesamt sieben Beratungsszenarien von den Testkund\*innen mit den Vertriebsstellenmitarbeitenden durchgespielt.

Die Fachkompetenz wurde in allen personenbedienten Vertriebsstellen (Kategorie A bis C), an den Videoautomaten sowie an der Telefon-Hotline überprüft. Im Jahr 2020 erreichten sämtliche Vertriebsstellen im Hinblick auf die Fachkompetenz der Mitarbeitenden durchschnittlich 71 Punkte, wobei der erste Untersuchungszeitraum mit nur 63 Punkten deutlich schlechter abschneidet als der zweite (79 Punkte).

Das nicht zufriedenstellende Ergebnis ist unter anderem auf das nur mäßige Wissen der Berater\*innen über den IC/EC-Aufpreis zurückzuführen. Der IC/EC-Aufschlag ist erhältlich als Monatsticket oder als Abo. Seit dem 01.01.2020 entfällt die



Die Fahrgäste wurden insbesondere beim Thema IC-/EC-Zuschlag nicht immer korrekt beraten.

Staffelung nach Preisstufen, stattdessen wurde ein Einheitspreis eingeführt. Da es sich hierbei eher um ein Nischenprodukt handelt, kommen die Kundenberater\*innen eher selten mit diesem Produkt in Berührung. Dabei unterscheiden sich die Ergebnisse in der ersten Erhebungswelle (nur in 44 % der Fälle wurde eine korrekte Antwort gegeben) und der zweiten Erhebungswelle (78 %). Somit erreicht dieses Testszenario nur einen Gesamtwert von 60 Punkten und ist damit Schlusslicht unter den sieben Szenarien. Grundsätzlich lässt sich bei den Szenarien auch ein deutlicher Qualitätssprung zwischen der ersten und zweiten Untersuchungswelle erkennen. Alle sieben Testszenarien haben besser in der zweiten Erhebungswelle abgeschnitten als in der ersten.

Bei den Vertriebsstellen der Kategorie A zeigen die Berater\*innen der Vertriebsstelle in Bochum die höchste Fachkompetenz (82 Punkte), am schlechtesten hat die Vertriebsstelle in Essen abgeschnitten (70 Punkte). Insgesamt liegen die Ergebnisse bei den Kundenzentren dicht beieinander.

Etwas schlechter sind die Ergebnisse der Vertriebsstellen der Kategorie B. Hier schneidet zwar die Vertriebsstelle in Wuppertal-Oberbarmen mit 84 Punkten (Höchstwert bei den Vertriebsstellen der Kategorie B) etwas besser ab als die beste Vertriebsstelle in Kategorie A, jedoch ist die Vertriebsstelle in Neuss mit 64 Punkten das Schlusslicht im Hinblick auf die Fachkompetenz.

Deutliche Ergebnisunterschiede sind bei den Agenturen festzustellen. Während Voerde mit 98 Punkten mit Abstand am besten abschneidet und somit besser als alle klassischen Vertriebsstellen (Kategorien A bis C) ist, erreicht die Agentur in Kleinenbroich bei der Fachkompetenz nur 24 Punkte. Positiv zu erwähnen sind auch die Agenturen in Goch (93 Punkte) und Castrop-Rauxel (89 Punkte).

Bei 92 % aller Testanrufe bei der Telefon-Hotline wurden den Testanrufer\*innen korrekte Antworten geben. Hier ist allerdings zu erwähnen, dass die Telefon-Hotline nur den

telefonischen Abo-Vertrieb sowie die Beschwerdeentgegennahme inkl. der Aufnahme von Störungsmeldungen von Fahrausweisautomaten und Videoautomaten übernimmt. Daher wurde nur ein Szenario zu einem speziellen Abonnement-Thema getestet. Zudem wurden nur in der zweiten Erhebungswelle Testanrufe durchgeführt, sodass die Stichprobe hier entsprechend gering ist.

**Vergleich der Vertriebsstellen in der Gesamtqualität**

In den folgenden Tabellen wird die Gesamtqualität der einzelnen Vertriebsstellen der Kategorien A und B je Erhebungswelle und als Gesamtergebnis dargestellt. Generell liegen die Verkaufsstellen einer jeweiligen Kategorie in den Platzierungen nicht zwangsläufig dicht beieinander. Das bedeutet, dass sich über alle Verkaufsstellen hinweg Qualitätsunterschiede zeigen. Die Außendarstellung der Vertriebsstellen war in einigen Fällen noch nicht zufriedenstellend, eine Nachbesserung ist für das Jahr 2021 geplant. Die Verfügbarkeit der Informationsmaterialien sind in den Kundenzentren der großen Bahnhöfe (Vertriebsstellen der Kategorie A) positiv bewertet worden, Nachbesserungsbedarf besteht bei den Vertriebsstellen der Kategorie B. Die gemessene durchschnittliche Wartezeit von 2 Minuten und 12 Sekunden in den sechs Kategorie-A-Vertriebsstellen bzw. 1 Minute und 8 Sekunden bei den 15 Vertriebsstellen der Kategorie B stellen einen überaus erfreulichen Wert dar, obwohl es in Einzelfällen zu kundenunfreundlichen Wartezeiten von über zehn Minuten gekommen ist. Die erfreulichen Werte stehen aber besonders unter dem Einfluss der Corona-Pandemie. Aufgrund des geringen Fahrgastauskommens in den jeweiligen Erhebungszeiträumen sind diese Werte möglicherweise in „pandemiefreien“ Jahren nicht mehr zu erreichen. Das Auftreten der Mitarbeiter\*innen in den Anlaufstellen wurde überwiegend positiv bewertet, wobei auch hier die Vertriebsstellen der Kategorie A insgesamt besser abgeschnitten haben als die Vertriebsstellen in der Kategorie B. Bei der Fachkompetenz zeigt sich ein differenziertes Bild: Dieser Qualitätsstandard ist zum einen der wichtigste (beeinflusst zu 60 % das Gesamtergebnis

einer Vertriebsstelle), zum anderen aber auch der schlechteste im Jahr 2020 gewesen: In weniger als drei Viertel aller Anfragen wurde korrekt geantwortet. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass in den meisten Fällen seit dem Vertriebsdienstleisterwechsel noch unerfahrenes Personal in den Vertriebsstellen eingesetzt wurde. Über alle untersuchten Kriterien und aller Vertriebsstellen hinweg ergibt sich somit ein qualitativer Mittelwert von 76,05 Punkten.

Positiv hervorzuheben ist, dass trotz kurzer Reaktionszeit zwischen dem ersten und zweiten Untersuchungszeitraum (drei Wochen) eine deutliche Qualitätsverbesserung im zweiten Untersuchungszeitraum erreicht werden konnte. Bis auf die Vertriebsstelle in Bochum konnten sich alle Vertriebsstellen, teilweise deutlich, verbessern. Einen besonders hohen Qualitätssprung im Vergleich der Untersuchungsstellen haben die Vertriebsstellen im Düsseldorfer Hbf, Dinslaken und Grevenbroich (jeweils mehr als 20 Punkte) erreicht.

Am besten abgeschnitten hat die Vertriebsstelle in Wuppertal-Oberbarmen. Lediglich das etwas schwächere Ergebnis bei der Verfügbarkeit der Informationsmaterialien hat ein noch besseres Ergebnis verhindert.

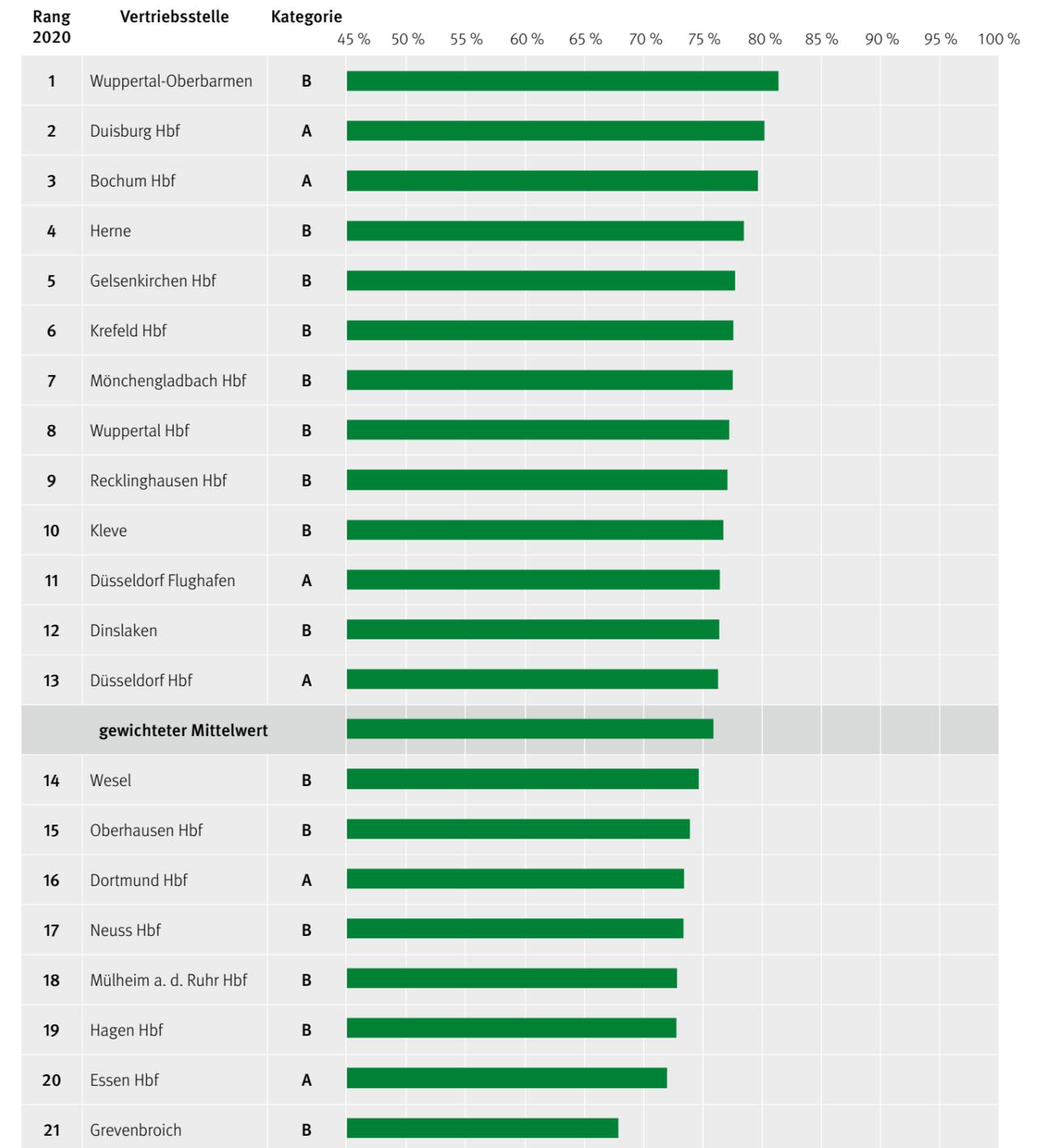
Positiv fällt zudem auf, dass zwei Kundenzentren der Kategorie A auf den ersten drei Plätzen sind. Ausschlaggebend für Rang 2 der Vertriebsstelle in Duisburg in der Gesamtwertung ist neben einem durchschnittlichen Ergebnis bei der Fachkompetenz von 78 Punkten das im Vergleich zu den anderen Vertriebsstellen gute Gesamtergebnis in der ersten Erhebungswelle (74,93 Punkte, Rang 3 im ersten Untersuchungszeitraum). Die Vertriebsstelle in Bochum punktet mit der höchsten Fachkompetenz aller sechs Kundencenter (82 Punkte).

Das Schlusslicht im Jahr 2020 ist die Kundenanlaufstelle in Grevenbroich. Grund dafür ist das schlechte Ergebnis in der ersten Erhebungswelle. Dort schnitt Grevenbroich in allen Qualitätskriterien unterdurchschnittlich ab. Der schlechte Wert von 57,20 Punkten konnte in der zweiten Erhebungswelle deutlich gesteigert werden, im Ranking des zweiten Erhebungszeitraumes liegt Grevenbroich mit einem Wert von 79,20 Punkten auf dem viertletzten Platz.

Die Vertriebsstelle in Wuppertal-Oberbarmen schneidet im Jahr 2020 als beste ab.



Gesamtqualität der Vertriebsstellen im VRR



■ 2020

# Zusammenfassung



Die durchschnittliche Verspätung bleibt im Jahr 2020 konstant zum Vorjahr: Sie beträgt eine Minute und 30 Sekunden. Der Sturm im Februar und die Auswirkungen eines LKW-Brandes auf der A 40 unter Eisenbahnbrücken lassen die Verspätungen über alle Produktgruppen steigen. Für April sind die geringsten Verspätungsminuten zu verzeichnen. S-Bahnen sind weiterhin die pünktlichste Produktgruppe: Die Quote der bis unter vier Minuten verspäteten Fahrten liegt bei 91,6 %. Bei den RE-Linien sind 87,8 % und bei den Regionalbahnen 89,4 % aller Züge ohne Behinderungen durch Baustellen gar nicht oder nur leicht verspätet.

Der Anteil der sogenannten vorhersehbaren Ausfälle ist im Jahr 2020 stark steigend. Viele Bautätigkeiten an der Eisenbahninfrastruktur und der mit dem Land NRW abgesprochene Corona-Fahrplan beeinträchtigen den SPNV an Rhein, Ruhr, Wupper und Lippe. Die führt dazu, dass theoretisch mehr als jede zehnte Fahrt nicht stattfindet. Der Sturm im Februar und der Personalmangel bei Abellio führen zu zahlreichen Zugausfällen. Beide Geschehnisse waren räumlich begrenzt, beeinträchtigen die Quoten für die Produktgruppen RE, RB und S-Bahn im Jahresverlauf aber stark. Am seltensten von allen VRR-Linien fällt die RB 91 aus, am häufigsten die RB 46: beides Linien von Abellio.

Positiver stellt sich die Situation bei der sogenannten Zugbildung dar: Die Anzahl an nicht wie bestellt verkehrenden Zügen sinkt 2020 vor allem bei S-Bahn-Linien deutlich. Positiv fällt in diesem Zusammenhang die Linie S 68 auf. Aber auch auf den Linien S 1, S 6, S 11, RE 6 und RE 7 finden die Fahrgäste viel häufiger als im Vorjahr die geforderte Sitzplatzanzahl vor. Der Zustand der Fahrzeuge wird beim VRR von speziell geschulten Profitester\*innen gemessen.

Sie attestieren sehr vielen Fahrzeugen einen guten Zustand, kritisieren aber häufig die Sauberkeit der Fahrzeuge und die Toilettenkabinen. Hier geben die EVU Keolis und Nordwestbahn kein gutes Bild ab.

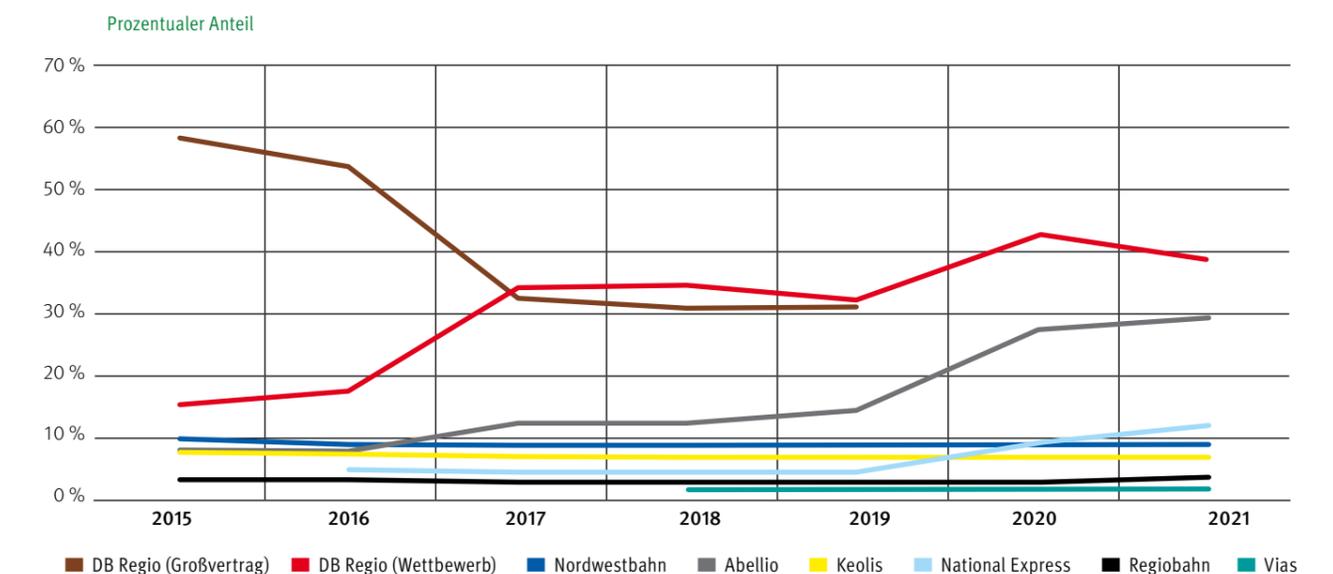
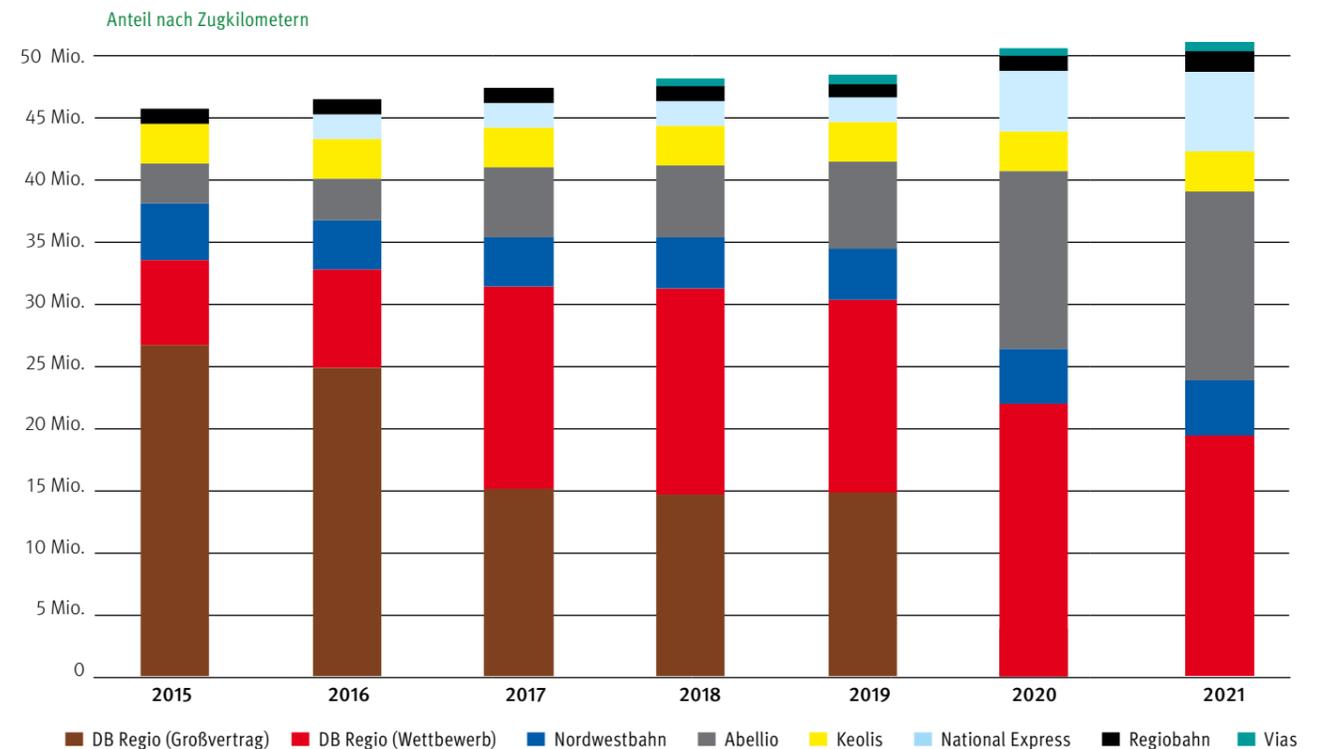
Aus Fahrgastsicht steigt die durchschnittliche Zufriedenheit mit sämtlichen Linien marginal um 0,05 Notenpunkte auf die Note 2,21 – angelehnt an das gängige Schulnotensystem mit einer Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden). Kein EVU erreicht mehr eine „Eins vor dem Komma“. Die Spanne zwischen dem beliebtesten und dem unbeliebtesten EVU beträgt nun nur noch 0,18 Notenpunkte. Es ist außerdem zu erkennen, dass die Zuverlässigkeit einer Linie (Pünktlichkeit und Ausfälle) die Fahrgastzufriedenheit wesentlich beeinflusst. In der Gunst der Fahrgäste liegt Abellio vorne. Der Betreiber Nordwestbahn belegt in diesem Jahr wieder den letzten Platz.

Erstmals beurteilen im Jahr 2020 speziell geschulte Testkund\*innen die Vertriebsstellen des neuen Vertriebsdienstleisters Transdev. Die Qualität wird in unterschiedlichen Standards gemessen. Die für die Fahrgäste sehr wichtige Fachkompetenz der Vertriebsmitarbeiter ist dabei ebenso ein Bestandteil wie die Wartezeit an den Serviceschaltern. Die Fahrgäste warten im Berichtsjahr 2020 in den jeweiligen Vertriebsstellenkategorien unterschiedlich lang, durchschnittlich in den Anlaufstellen der besonders großen und bedeutsamen Bahnhöfen im VRR zwei Minuten und zwölf Sekunden. Die fachliche Beratung weist grundsätzlich Mängel auf. Die Qualität der Vertriebsdienstleistungen war in Wuppertal-Oberbarmen am besten, in Grevenbroich dafür am schlechtesten.

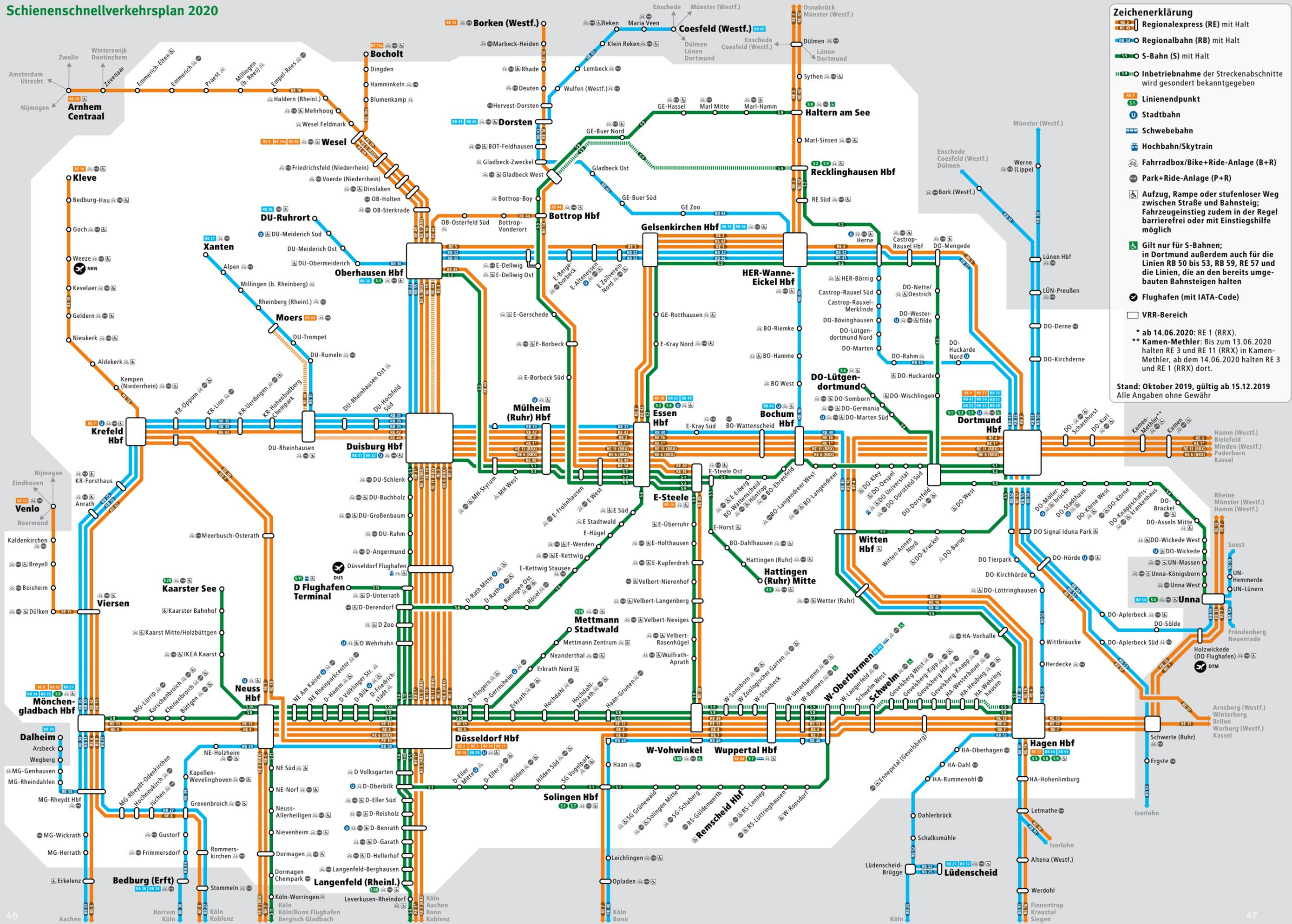
# Anteil der Zugkilometer nach EVU

Seit 1999 fahren auch nichtbundesbahneigene Eisenbahnverkehrsunternehmen im VRR: Die ersten Linien waren RB 52 und S 28. Seitdem der VRR SPNV-Leistungen ausschreibt, hat sich die Aufteilung unter den Betreibern gewandelt. Die

nachfolgenden Grafiken zeigen auf, wie hoch die Anteile der einzelnen EVU im jeweiligen Fahrplanjahr waren bzw. sind; aufgeschlüsselt nach absoluten Kilometern und nach den prozentualen Anteilen.



# Schienschnellverkehrsplan 2020



### Zeichenerklärung

- Regionalexpress (RE) mit Halt
- Regionalbahn (RB) mit Halt
- S-Bahn (S) mit Halt
- Inbetriebnahme der Streckenabschnitte wird gesondert bekanntgegeben
- Linienendpunkt
- Stadtbahn
- Schwebebahn
- Hochbahn/Skytrain
- Fahrradbox/Bike+Ride-Anlage (B+R)
- Park+Ride-Anlage (P+R)
- Aufzug, Rampe oder stufenloser Weg zwischen Straße und Bahnsteig; Fahrzeugeinstieg zudem in der Regel barrierefrei oder mit Einstiegshilfe möglich
- Gilt nur für S-Bahnen; in Dortmund außerdem auch für die Linien RB 50 bis 53, RB 59, RE 57 und die Linien, die an den bereits umgebauten Bahnsteigen halten
- Flughafen (mit IATA-Code)
- VRR-Bereich

\* ab 14.06.2020: RE 1 (RRX).  
 \*\* Kamen-Methler: Bis zum 13.06.2020 halten RE 3 und RE 11 (RRX) in Kamen-Methler, ab dem 14.06.2020 halten RE 3 und RE 1 (RRX) dort.

Stand: Oktober 2019, gültig ab 15.12.2019  
 Alle Angaben ohne Gewähr

# Linienkurzbeschreibung

Linie	Teilnetz	Betreiber	Fahrzeuge	Start-/Ziel-Bahnhof	Zugkm VRR/Jahr	
RE 1	NRW-Express	Interimsvergabe Los 1	DB Regio	Dosto	Aachen – Hamm (Westf)	0,89
RE 1 (RRX)	NRW-Express	RRX-Vorlaufbetrieb Los 1	Abellio	Desiro HC   Dosto	Aachen – Hamm (Westf)	0,93
RE 2	Rhein-Haard-Express	Haard-Achse	DB Regio	Dosto	Düsseldorf – Osnabrück	1,37
RE 3	Rhein-Emscher-Express	Maas-Rhein-Lippe-Netz	Keolis	FLIRT	Düsseldorf – Hamm (Westf)	1,33
RE 4	Wupper-Express	Interimsvergabe Los 2	DB Regio	Dosto	Aachen – Dortmund	1,68
RE 5 (RRX)	Rhein-Express	RRX-Vorlaufbetrieb Los 2	National Express	Desiro HC	Wesel – Koblenz	1,00
RE 6 (RRX)	Rhein-Weser-Express	RRX-Vorlaufbetrieb Los 2	National Express	Desiro HC	Köln/Bonn Flughafen – Minden (Westf)	1,74
RE 7	Rhein-Münsterland-Express	Rhein-Wupper-Achse	National Express	TALENT 2	Krefeld – Rheine	1,28
RE 8	Rhein-Erft-Express	RE 8/RB 33-Vertrag Los 1	DB Regio	ET 1440	Mönchengladbach – Koblenz	0,38
RE 10	Niers-Express	Niers-Rhein-Emscher-Netz	Nordwestbahn	LINT 41	Kleve – Düsseldorf	2,02
RE 11 (RRX)	Rhein-Hellweg-Express	RRX-Vorlaufbetrieb Los 1	Abellio	Desiro HC	Düsseldorf – Kassel-Wilhelmshöhe	1,08
RE 13	Maas-Wupper-Express	Maas-Rhein-Lippe-Netz	Keolis	FLIRT	Venlo (NL) – Hamm (Westf)	1,37
RE 14	Der Borkener	Interimsvergabe zum Emscher-Münsterland-Netz	Nordwestbahn	TALENT	Borken (Westf) – Essen-Steele	0,90
RE 16	Ruhr-Sieg-Express	Ruhr-Sieg-Netz 2	Abellio	FLIRT	Essen – Siegen / Iserlohn	0,64
RE 17	Sauerland-Express	Sauerland-Netz 2	DB Regio	LINK   Ersatzkonzept	Hagen – Kassel-Wilhelmshöhe	0,11
RE 19	Rhein-IJssel-Express	Niederrhein-Netz	Abellio	FLIRT 3	Arnhem (NL) – Düsseldorf	1,64
RE 19a	Der Bocholter	Niederrhein-Netz	Abellio	LINT 41	Bocholt – Wesel	0,21
RE 42	Niers-Haard-Express	Haard-Achse-Vertrag	DB Regio	FLIRT 3	Mönchengladbach – Münster (Westf)	2,19
RE 44	Fossa-Emscher-Express	Niers-Rhein-Emscher-Netz	Nordwestbahn	LINT 41	Moers – Bottrop	0,36
RE 49	Wupper-Lippe-Express	S-Bahn Rhein-Ruhr Los B	Abellio	FLIRT 3XL	Wesel – Wuppertal	0,62
RE 57	Dortmund-Sauerland-Express	Sauerland-Netz 2	DB Regio	LINK   Ersatzkonzept	Dortmund – Brilon Stadt / Winterberg	0,15
RB 27	Rhein-Erft-Bahn	RB 27-Vertrag	DB Regio	ET 425	Mönchengladbach – Koblenz	0,51
RB 31	Der Niederrheiner	Niers-Rhein-Emscher-Netz	Nordwestbahn	LINT 41	Xanten – Duisburg	0,82
RB 32	Rhein-Emscher-Bahn	S-Bahn Rhein-Ruhr Los B	Abellio	FLIRT 3XL	Duisburg – Dortmund	0,90
RB 33	Rhein-Niers-Bahn	Interimsvergabe Los 6	DB Regio	ET 425   ET 426	Aachen – Heinsberg (Rhein) / Duisburg	1,09
RB 34	Schwalm-Nette-Bahn	Erft-Schwalm-Netz	Vias	LINT 41	Dalheim – Mönchengladbach	0,12
RB 35	Emscher-Niederrhein-Bahn	Niederrhein-Netz	Abellio	FLIRT 3	Mönchengladbach – Gelsenkirchen	0,53
RB 36	Ruhrort-Bahn	Niers-Rhein-Emscher-Netz	Nordwestbahn	LINT 41   TALENT	Duisburg-Ruhrort – Oberhausen	0,20
RB 39	Düssel-Erft-Bahn	Erft-Schwalm-Netz	Vias	LINT 41 und 54	Bedburg (Erft) – Düsseldorf	0,58
RB 40	Ruhr-Lenne-Bahn	S-Bahn Rhein-Ruhr Los B	Abellio	FLIRT 3XL	Essen – Hagen	0,69
RB 43	Emschertal-Bahn	Sauerland-Netz 2	DB Regio	LINK	Dorsten – Dortmund	0,65
RB 45	Der Coesfelder	Interimsvergabe zum Emscher-Münsterland-Netz	Nordwestbahn	TALENT	Dorsten – Coesfeld (Westf)	0,17

alle Angaben in Mio.

Linie	Teilnetz	Betreiber	Fahrzeuge	Start-/Ziel-Bahnhof	Zugkm VRR/Jahr	
RB 46	Glückauf-Bahn	Ruhr-Sieg-Netz 2	Abellio	FLIRT	Gelsenkirchen – Bochum	0,35
RB 48	Rhein-Wupper-Bahn	Rhein-Wupper-Achse	National Express	TALENT 2	Bonn-Mehlem – Wuppertal-Oberbarmen	0,72
RB 50	Der Lünener	Hellweg-Netz 2	Keolis	FLIRT   FLIRT 3	Dortmund – Münster (Westf)	0,14
RB 51	Westmünsterland-Bahn	Netz Westliches Münsterland	DB Regio	TALENT	Enschede (NL) – Dortmund	0,20
RB 52	Volmetal-Bahn	Sauerland-Netz 2	DB Regio	Ersatzkonzept	Dortmund – Lüdenscheid	0,58
RB 53	Ardey-bahn	Sauerland-Netz 2	DB Regio	LINK   Ersatzkonzept	Dortmund – Iserlohn	0,30
RB 59	Hellweg-Bahn	Hellweg-Netz 2	Keolis	FLIRT	Dortmund – Soest	0,35
RB 91	Ruhr-Sieg-Bahn	Ruhr-Sieg-Netz 2	Abellio	FLIRT	Hagen – Siegen / Iserlohn	0,23
S 1		S-Bahn Rhein-Ruhr Los A	DB Regio	ET 422	Solingen – Dortmund	3,84
S 2		S-Bahn Rhein-Ruhr Los B	Abellio	FLIRT 3XL	Essen / Recklinghausen – Dortmund	1,25
S 3		S-Bahn Rhein-Ruhr Los B	Abellio	FLIRT 3XL	Oberhausen – Hattingen (Ruhr)	0,94
S 4		S-Bahn Rhein-Ruhr Los A	DB Regio	ET 422	Dortmund-Lütgendortmund – Unna	0,82
S 5 / S 8		S 5 / S 8-Vertrag	DB Regio	ET 1440	Mönchengladbach – Dortmund	3,32
S 6		DB-Großvertrag	DB Regio	ET 422   ET 423	Köln-Worringen – Essen	2,25
S 7	Der Müngstener	S 7-Vertrag	Abellio	LINT 41	Solingen – Wuppertal	1,51
S 9		S-Bahn Rhein-Ruhr Los B	Abellio	FLIRT 3XL	Haltern am See/Recklinghausen – Wuppertal/Hagen	2,76
S 11		DB-Großvertrag	DB Regio	ET 423	D Flughafen Terminal – Bergisch Gladbach	1,38
S 28	Regiobahn	Regiobahn-Vertrag	Regiobahn	TALENT	Kaarst – Mettmann	1,14
S 68		DB-Großvertrag	DB Regio	ET 420	Langenfeld (Rhein) – Wuppertal-Vohwinkel	0,21
S 28	Sonderverkehre		Train Rental	n-Wagen	diverse	0,01

alle Angaben in Mio.

# Betriebliche Änderungen

Linie	Teilnetz	Betreiber	Fahrzeuge	Start-/Ziel-Bahnhof	Zugkm VRR/Jahr	
<b>Betriebliche Änderungen ab Dezember 2020</b>						
RB 33	Rhein-Niers-Bahn	RE8/RB33-Vertrag Los 2	DB Regio	ET 1440	Aachen – Essen	1,15
RE 4	Wupper-Express	Vorlaufbetrieb RRX Los 3	National Express	Desiro HC	Aachen – Dortmund	1,75
S28	Regiobahn	Regiobahn	Regiobahn	INTEGRAL	Kaarst – Wuppertal	1,61

alle Angaben in Mio.

# Fahrzeugtypen im VRR



FLIRT



Doppelstockwagen



ET 425



ET 1440



FLIRT 3



Desiro HC



TALENT



TALENT 2



FLIRT 3XL



ET 420



LINT 41



LINK



ET 422



ET 423



LINT 54

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR  
AugustastraÙe 1  
45879 Gelsenkirchen  
[www.vrr.de](http://www.vrr.de)





Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 13.04.2021

66 - Tiefbauamt

**rhein  
kreis  
neuss**

**Sitzungsvorlage-Nr. 66/0474/XVII/2021**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Mobilitätsausschuss</b>	15.04.2021	öffentlich

**Tagesordnungspunkt:**

**Anfrage von KTA Cöllen vom 09.04.2021 zum Kreisverkehr K 33  
Münchrather Straße / Am Bahndamm**

Die Verwaltung wird in der Sitzung berichten.

**Anlagen:**

Anfrage KTA Cöllen Neukirchen Kreisel



## Mündliche Anfrage

In Grevenbroich-Neukirchen verläuft als Kreisstraße die Hülchratherstr. in Richtung Grevenbroich-Hülchrath. In Höhe der Einmündungen Am Bahndamm (EDEKA) / Münchratherstr. ist ein sogenannter „Minikreis“, der fahrbahngleich, also nicht im Zentrum erhöht, installiert ist.

Als für den Wahlkreis Neukirchen zuständiger CDU-Kreistagsabgeordneter nehme ich seit Monaten Klagen entgegen, die fortgesetzt und gehäuftes verkehrswidriges Verhalten von Kraftfahrern im Bereich des Kreisverkehrs reklamieren.

Aufgrund der Bauart des Kreisels hat sich eine „Geradeaus-Fahrweise“ etabliert, die die Fahrbahnführung des Kreisels außer Acht lässt; damit einher gehen fortgesetzte und beachtliche Geschwindigkeitsüberschreitungen und Vorfahrtsmissachtungen.

Das Petitum der Beschwerdeführer ist durchweg der Wunsch nach einer als Hindernis wirkenden Aufwallung (kleiner Pflasterhügel im Zentrum), hilfsweise Installation eines diese Wirkung entfaltenden Gegenstandes oder äußerst hilfsweise Anbringung eines in der Mitte angebrachten Verkehrszeichens der **Anlage 4 (zu § 43 Absatz 3 StVO) Verkehrseinrichtungen**, lfd. Nrn.1 – 4.

Sieht die Kreisverwaltung Möglichkeiten, den geschilderten Wünschen zu entsprechen?

Ich bin einverstanden, dass, sollte die Anfrage nicht in der Sitzung des Mobilitätsausschusses beantwortet werden können, eine schriftliche Beantwortung durch Anlage zum Sitzungsprotokoll erfolgt.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. Q. K.', is written on a light-colored rectangular background.