

Nahverkehrsplan 2017

des Kreises Wesel



Abschlussbericht

Büro für Verkehrs- und Stadtplanung
BVS Rödel & Pachan, Kamp-Lintfort
Telefon: 0 28 42 / 47 03 88 und 0 28 04 / 88 20
Telefax: 0 28 42 / 9 20 35 und 0 28 04 / 88 20
e-Mail BVS-Roedel-Pachan@t-online.de
www.bvs-verkehrsplanung.de



NAHVERKEHRSPLAN KREIS WESEL

Fortschreibung 2017

INHALT

1	VORBEMERKUNG	8
1.1	Anlass und Systematik der Fortschreibung	8
1.2	Beteiligungsverfahren	10
2	GESETZLICHE GRUNDLAGEN	11
2.1	EU-VO 1370/2007	11
2.2	Regionalisierungsgesetz	11
2.3	ÖPNV-Gesetz NRW	12
2.3.1	Aufgabenträger	12
2.3.2	Grundsätze nach § 2 ÖPNVG NRW	12
2.3.3	Nahverkehrsplan	13
2.4	Personenbeförderungsgesetz	15
2.5	Gesetzliche Vorgaben zum Tarif für Mitarbeiter im Bereich ÖPNV	16
3	UNTERSUCHUNGSGEBIET KREIS WESEL	18
3.1	Entwicklung und Darstellung	18
3.2	Verkehrsinfrastruktur	18
3.2.1	System ÖPNV	18
3.2.2	System SPNV	19
3.2.3	System Straße	20
4	ALLGEMEINE BESTANDSAUFNAHME	22
4.1	Übergeordnete Planungsvorgaben	22
4.1.1	ÖPNV-Infrastrukturplanung	22
4.1.2	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen	23
4.1.3	Regionalplan	23
4.1.4	Nahverkehrspläne der benachbarten Aufgabenträger	23
4.2	Strukturdaten der Kommunen	24

4.3	ÖPNV-relevante Einrichtungen und Entwicklungen	25
4.4	Verkehrsmittel Kfz.....	32
5	BESTANDSAUFNAHME ÖPNV	33
5.1	Vorhandenes ÖPNV-Netz mit Linienverzeichnis	33
5.2	Umsetzung des NVP	45
5.3	Entwicklung der Fahrgastnachfrage und Modal-Split	48
5.4	Beförderungsqualität.....	49
5.4.1	Fahrzeugeinsatz	49
5.5	Bedienungsformen	50
5.5.1	Linienverkehr	50
5.5.2	Freigestellter und liniengebundener Schülerverkehr	53
5.6	Tarifsystem und Tarifstruktur	54
5.6.1	Der Tarifraum Unterer Niederrhein.....	55
5.6.2	Tarifarten und Ticketangebot	56
5.6.3	Fahrausweisvertrieb und Kundenbetreuung.....	58
5.7	Kundeninformation, Marketing und Mobilitätsmanagement.....	59
5.8	Finanzierung.....	60
6	ANFORDERUNGSPROFIL UND ANALYSEVERFAHREN	62
6.1	Erschließungs-, Verbindungs- und Angebotsqualität	63
6.1.1	Grundlagen.....	63
6.1.2	Verbindungsqualität	64
6.1.2.1	<i>Verknüpfungspunkte und Anschlüsse</i>	<i>64</i>
6.1.2.2	<i>Mobilstationen.....</i>	<i>65</i>
6.1.2.3	<i>Fahrtenfolge (Vertaktung).....</i>	<i>68</i>
6.1.2.4	<i>Anschlusssicherung.....</i>	<i>69</i>
6.1.3	Angebotsqualität für verschiedene Personengruppen	70
6.1.3.1	<i>ÖPNV-Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste</i>	<i>71</i>
6.1.3.2	<i>ÖPNV-Anforderungen von Frauen</i>	<i>72</i>
6.1.3.3	<i>ÖPNV-Anforderungen von Senioren</i>	<i>73</i>
6.2	Beförderungsqualität.....	77
6.2.1	Technische Eigenschaften der Fahrzeuge	77
6.2.2	Fahrzeugausstattung	79
6.2.3	Qualität des Fahrpersonals	81
6.2.4	Beschwerdemanagement und Kundenservice	82
6.2.5	Kommunikation / Information	83
6.2.6	Personal	85
6.2.7	Sicherheit.....	86

6.2.8	Sauberkeit	87
6.2.9	Betriebssteuerung.....	87
6.2.10	Pünktlichkeit.....	90
6.2.11	Qualitätssicherung	91
6.2.11.1	Qualitätskriterien Betrieb	91
6.2.11.2	Qualitätskriterien Infrastruktur	94
6.2.11.3	Qualitätskriterien Kommunikation und Information.....	96
6.2.11.4	Qualitätscontrolling	98
6.3	Mehrstufig differenzierte Bedienung.....	100
6.3.1	Linienverkehr	101
6.3.2	Freigestellter und liniengebundener Schülerverkehr	103
6.3.3	Flexible Bedienungsformen.....	104
6.4	Tarifsystem und Vertriebsstruktur	107
6.4.1	Allgemeines zu Tarifen und Fahrausweisen.....	107
6.4.2	Fahrausweisangebot.....	108
6.4.3	Fahrausweisvertrieb - Verkauf, Entwertung, Abrechnung.....	109
6.4.4	Potentiale unentgeltlicher Beförderung	110
6.5	Marketing und Mobilitätsmanagement.....	112
6.5.1	Marketing.....	112
6.5.1.1	Marketinginstrumente und -strategie	114
6.6	Kommunale Förderungs- und Steuerungsmaßnahmen	116
6.6.1	ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen	116
6.6.1.1	ÖPNV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen	117
6.6.1.2	ÖPNV- und Umweltspuren	118
6.6.2	Parkraumbewirtschaftung und Parkraummanagement.....	120
6.6.3	ÖPNV-Förderung durch Kommunen und Verkehrsunternehmen	121
6.6.3.1	Kombination Einwohnermeldeamt & ÖPNV-Information.....	122
6.7	Untersuchung des Modal-Splits und Zielsetzung	123
7	ZIELSETZUNGEN UND HANDLUNGSSCHWERPUNKTE ZUR SCHAFFUNG EINES „VOLLSTÄNDIG BARRIEREFREIEN ÖPNV“ IM KREIS WESEL	125
7.1	Grundsätze	125
7.1.1	Belange der Barrierefreiheit	125
7.1.2	Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen	125
7.2	Leitziele des Kreises Wesel	129
7.3	Barrierefreiheit Haltestellen	129
7.3.1	Problemaufriss.....	129
7.3.2	Vorgehensweise zur Kategorisierung.....	130
7.3.3	Kategorisierung aller Haltestellen im Kreis Wesel	131

7.4 Anforderungen durch die Barrierefreiheit an die Fahrzeuge	133
8 ANALYSE, MAßNAHMENENTWICKLUNG UND ZIELNETZ	137
8.1 Grundlagen	137
8.2 Entwicklung eines Expressbus-Netzes	140
8.3 Optimierung des Schülerverkehrs im Kreis Wesel	148
8.4 Betrachtung der 13 Kommunen des Kreises Wesel	149
8.5 Gemeinde Alpen.....	150
8.5.1 Bestandsangebot.....	150
8.5.2 Analyse.....	151
8.5.3 Maßnahmenentwicklung	152
8.5.4 Zielnetz der Gemeinde Alpen.....	154
8.6 Stadt Dinslaken	155
8.6.1 Bestandsangebot.....	155
8.6.2 Analyse.....	156
8.6.3 Maßnahmenentwicklung	158
8.6.4 Zielnetz der Stadt Dinslaken	159
8.7 Stadt Hamminkeln.....	160
8.7.1 Bestandsangebot.....	160
8.7.2 Analyse.....	161
8.7.3 Maßnahmenentwicklung	162
8.7.4 Zielnetz der Stadt Hamminkeln	163
8.8 Gemeinde Hünxe.....	164
8.8.1 Bestandsangebot.....	164
8.8.2 Analyse.....	166
8.8.3 Maßnahmenentwicklung	167
8.8.4 Zielnetz der Gemeinde Hünxe	168
8.9 Stadt Kamp-Lintfort	169
8.9.1 Bestandsangebot.....	169
8.9.2 Analyse.....	171
8.9.3 Maßnahmenentwicklung	173
8.9.4 Zielnetz der Stadt Kamp-Lintfort.....	175
8.10Stadt Moers	176
8.10.1 Bestandsangebot.....	176
8.10.2 Analyse.....	178
8.10.3 Maßnahmenentwicklung	180
8.10.4 Zielnetz der Stadt Moers.....	183

8.11 Stadt Neukirchen-Vluyn	184
8.11.1 Bestandsangebot.....	184
8.11.2 Analyse.....	186
8.11.3 Maßnahmenentwicklung.....	188
8.11.4 Zielnetz der Stadt Neukirchen-Vluyn.....	189
8.12 Stadt Rheinberg	190
8.12.1 Bestandsangebot.....	190
8.12.2 Analyse.....	192
8.12.3 Maßnahmenentwicklung.....	194
8.12.4 Zielnetz der Stadt Rheinberg	195
8.13 Gemeinde Schermbeck	196
8.13.1 Bestandsangebot.....	196
8.13.2 Analyse.....	197
8.13.3 Maßnahmenentwicklung.....	198
8.13.4 Zielnetz der Gemeinde Schermbeck.....	199
8.14 Gemeinde Sonsbeck	200
8.14.1 Bestandsangebot.....	200
8.14.2 Analyse.....	202
8.14.3 Maßnahmenentwicklung.....	203
8.14.4 Zielnetz der Gemeinde Sonsbeck	204
8.15 Stadt Voerde	205
8.15.1 Bestandsangebot.....	205
8.15.2 Analyse.....	207
8.15.3 Maßnahmenentwicklung.....	209
8.15.4 Zielnetz der Stadt Voerde	209
8.16 Stadt Wesel	210
8.16.1 Bestandsangebot.....	210
8.16.2 Analyse.....	211
8.16.3 Maßnahmenentwicklung.....	213
8.16.4 Maßnahmen.....	215
8.16.5 Zielnetz der Stadt Wesel.....	216
8.17 Stadt Xanten	217
8.17.1 Bestandsangebot.....	217
8.17.2 Analyse.....	219
8.17.3 Maßnahmenentwicklung.....	220
8.17.4 Zielnetz der Stadt Xanten.....	224
8.18 Fazit zu Analyse und Maßnahmen	225
8.19 Linienbündelung	227

8.19.1	Ziele der Bündelung.....	227
8.19.2	Zuschnitt und Größe der Linienbündel	227
8.19.2.1	<i>Verflechtung von Regionallinien und Ortslinien</i>	227
8.19.2.2	<i>Ausprägung des Linienbündels</i>	229
8.19.3	Kriterien bei der Linienbündelung.....	230
8.19.4	Problemlage bei der Zuordnung der Linien	231
8.19.5	Ergebnis der Linienbündelung	232
8.19.6	Abstimmungen zur Linienbündelung	236
8.20	Entwicklung eines Bewertungsschemas für eigenwirtschaftliche Anträge	236

1 VORBEMERKUNG

1.1 Anlass und Systematik der Fortschreibung

Der erste Nahverkehrsplan (NVP) des Kreises Wesel wurde im Jahr 1998 aufgestellt und im Jahr 2002 ergänzt bzw. teilweise fortgeschrieben. Aufgrund der Dynamik im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und u.a. vor dem Hintergrund der durch die am 03.12.2009 in Kraft getretenen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße geschaffenen neuen Rahmenbedingungen im deutschen Personenbeförderungsrecht erfolgte mit Beschluss des Kreistages vom 27.09.2012 eine erneute NVP-Fortschreibung (NVP 2012). Der nun auf der Basis des Fortschreibungsbeschlusses des Kreisausschusses vom 30.06.2016 vorliegende vierte Nahverkehrsplan des Kreises Wesel (NVP 2017) steht vor dem Hintergrund nur geringfügig veränderter räumlicher und verkehrlicher Strukturen.

Deutlich verändert hat sich aber die Wertigkeit des NVP bei der Vergabe der Verkehrsleistungen. Nach wie vor stellt der Nahverkehrsplan einen Rahmenplan dar, der als verwaltungsverbindlich zu sehen ist und die Grundstruktur des ÖPNV-Angebotes des jeweiligen Aufgabenträgers beschreibt. Der Nahverkehrsplan wird aktuell jedoch vermehrt als Grundlage für die Vergabe der ÖPNV-Leistungen verwendet und muss aus diesem Grunde sowohl die Quantität als auch die Qualität des Verkehrsangebotes detaillierter beschreiben, als es bislang üblich war. Seine Aussagen stellen die wichtigsten Grundlagen für Direktvergaben, EU-Vorabbekanntmachungen und EU-weite Ausschreibungen sowie weitere Formen der Vergabe dar. Der Nahverkehrsplan 2012 erfüllte einige dieser Anforderungen bereits, zum Beispiel in Bezug auf die Quantität des Verkehrsangebotes, jedoch wurde insbesondere die Qualität nur beschrieben, ohne dass konkrete Vorgaben gemacht wurden.

Des Weiteren enthielt der NVP 2012 zwar ein Linienbündelungskonzept, welches jedoch nicht alle grenzüberschreitenden Linien beinhaltete. Des Weiteren besteht auch bzgl. der übrigen Linien Regelungsbedarf, so dass der aktuelle Nahverkehrsplan nun ein vollständiges und abgestimmtes Linienbündelungskonzept beinhaltet, welches die Aufgabenträgerschaft und die Federführung bei der Vergabe für jede einzelne Linie festlegt.

In Bezug auf die Bestandsaufnahme und Analyse sowohl des Verkehrsgebietes als auch der Verkehrsleistungen haben sich nur geringfügige Änderungen ergeben, so dass auf die Darstellung der Analyse im NVP 2017 weitgehend verzichtet werden kann. Beschrieben werden nur

die Änderungen gegenüber der Analyse aus dem NVP 2012, die als Anlage 2 diesem Nahverkehrsplan beiliegt.

Ein Schwerpunkt der inhaltlichen Überarbeitung ist die Optimierung des Netzes in der Weise, dass in Bereichen mit Parallelverkehren und in Bereichen mit einer Nachfrage, die insgesamt zu geringer Wirtschaftlichkeit der Verkehrsangebote führt, Anpassungen vorgenommen werden. Zweiter Schwerpunkt ist ein offensives Angebot mit beschleunigten Verkehren, welches insbesondere im Zeitfenster des Berufsverkehrs angesiedelt ist. Diese Verkehre finden i. d. R. beschleunigt zusätzlich zu den vorhandenen Verkehrsangeboten statt und ersetzen nicht Bestandslinien mit der entsprechenden Feinerschließung. Die Analyse ist daher insbesondere um den Bereich der Auswertung der Pendlerzahlen erweitert. Die Spannbreite der neuen Angebote reicht von der Errichtung vollständig neuer oder veränderter Schnellbuslinien bis zur Führung einzelner beschleunigter Fahrten in der Zeit des Berufsverkehrs. Ausgenommen werden ausdrücklich die Zeitlagen in der Schülerspitze, da hier zusätzliche Verkehrsangebote nicht wirtschaftlich umgesetzt werden können. Die dadurch entstehenden Lücken im Angebot (zu Zeiten des Schülerverkehrs besteht häufig durchaus eine Pendlernachfrage) müssen aus diesem Grunde in Kauf genommen werden. Damit wird ein solches Verkehrsangebot aber realistisch umsetzbar und sollte ausreichend erfolgreich sein, um die Kosten für das ÖPNV-Angebot nicht zu erhöhen.

Beibehalten wurde die Gliederung hinsichtlich der Kapitel Anforderungsprofil, Analyse und Maßnahmen, die wie schon im letzten NVP räumlich, d.h. kommunal zusammengefasst sind. So wird jede Kommune einzeln und im Zusammenhang behandelt.

Aufgabenträger, Kommunen und Verkehrsunternehmen arbeiten bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans zusammen. Weiterhin besteht das Ziel, die bisher erreichte gute Angebots- und Bedienungsqualität im ÖPNV im Kreis Wesel zu sichern.

Im gesamten Nahverkehrsplan wird aus Gründen der Lesbarkeit und Übersichtlichkeit nicht durchgehend die weibliche und männliche Textform getrennt benutzt. Dort, wo nur eine Form benutzt wird, sind dennoch stets beide Geschlechter gemeint.

1.2 Beteiligungsverfahren

Der Nahverkehrsplan des Kreises Wesel wurde intensiv mit allen Beteiligten nach § 9 ÖPNVG NRW abgestimmt. Besonderer Wert wurde dabei auf die Einbindung der Kommunen und der Verkehrsunternehmen sowie der Behindertenbeauftragten und der Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste gelegt.

Die Städte und Gemeinden des Kreises Wesel wurden in einem zweistufigen Verfahren an der Aufstellung des Nahverkehrsplans beteiligt.

- Stufe 1, schriftliche Abfrage wichtiger Daten verbunden mit der Möglichkeit, schon vor der Erstellung des Plans Wünsche und Anregungen einzubringen. Ergänzend dazu wurde eine Abfrage zum Ausbaustand der Haltestellen durchgeführt.
- Stufe 2, Versand des Entwurfs an alle Beteiligten und Vorstellung des Nahverkehrsplans in den politischen Gremien der Städte und Gemeinden, anschließend Sammlung und Dokumentation aller Anregungen und Bedenken

Die Anregungen der Kommunen des Kreises Wesel, der Verkehrsunternehmen und der sonstigen zu beteiligenden Stellen sind im Anhang zum Nahverkehrsplan (Dokumentation des Beteiligungsverfahrens) dargestellt. Der Darstellung ist zu entnehmen, ob den Vorschlägen gefolgt wurde. War dies nicht der Fall, so ist die Ablehnung mit einer Begründung versehen. Die Komplexität führt dazu, dass einige Anregungen zum Teil einfließen und zum Teil nicht berücksichtigt werden konnten. Auch dies ist jeweils dokumentiert.

2 GESETZLICHE GRUNDLAGEN

Für den ÖPNV sind sowohl europäisches Recht als auch gesetzliche Vorgaben auf der Ebene des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen von Bedeutung.

Zu den wesentlichen Bestimmungen zählen (in den jeweils gültigen Fassungen)

- die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1170/70 des Rates (EU-VO 1370/2007),
- das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 27.12.1993 des Bundes (Regionalisierungsgesetz - RegG),
- das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen vom 07.03.1995 (ÖPNVG NRW) und
- das Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PBefG, neugefasst durch Bekanntmachung vom 08.08.1990).

2.1 EU-VO 1370/2007

Die am 03.12.2009 in Kraft getretene EU-VO 1370/2007 regelt unmittelbar, unter welchen Voraussetzungen die öffentliche Hand einem Betreiber von Verkehrsleistungen auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages ausschließliche Rechte (Konzessionen) und/oder Ausgleichsleistungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖPNV gewähren darf.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge sind, soweit damit nicht ein eigenes und von der zuständigen Stelle beherrschtes Verkehrsunternehmen betraut werden soll, grundsätzlich in einem wettbewerblichen Verfahren zu vergeben. Ausgenommen hiervon sind Aufträge mit einem geringen Volumen, Notvergaben und die Leistungen im Eisenbahnverkehr.

2.2 Regionalisierungsgesetz

Mit dem seit dem 01.01.1996 geltenden Regionalisierungsgesetz wurde die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr erstmals als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert.

Die weitere Ausgestaltung und die Regelungen der Zuständigkeit für die Planung, Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV wurde den Ländern überlassen. Im Zusammenhang mit der Aufgabenzuweisung, insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr, wurde den Ländern ein Anteil aus dem Mineralölsteueraufkommen vom Bund (sogenannte Regionalisierungsmittel) zugestanden.

2.3 ÖPNV-Gesetz NRW

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) wurde in der Vergangenheit mehrfach geändert und an die sich wandelnden Anforderung des ÖPNV angepasst. Die letzte Änderung erfolgte durch Gesetz vom 15.12.2016 mit Wirkung zum 28.12.2016 bzw. 01.01.2017.

2.3.1 Aufgabenträger

Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) obliegt nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW grundsätzlich den Kreisen und kreisfreien Städten als ÖPNV-Aufgabenträger. Für den landesweiten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt die Verantwortung seit dem 01.01.2008 bei den von den Kreisen und kreisfreien Städten getragenen neuen Zweckverbänden/Anstalten öffentlichen Rechts (AöR)

- Verkehrsverbund Rhein Ruhr AöR (VRR AöR, gemeinsam getragen vom Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein der Kreise Wesel und Kleve und vom Zweckverband Verkehrsverbund Rhein Ruhr),
- Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) und
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).

Gemäß § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger in ihrem Wirkungskreis zuständige Behörde im Sinne der Verordnung EU-VO 1370/2007.

2.3.2 Grundsätze nach § 2 ÖPNVG NRW

- In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten durch
 - hohe Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit,
 - fahrgastfreundlich ausgestaltete, barrierefreie, sichere und saubere Fahrzeuge sowie Stationen und Haltestellen,
 - bequemen und barrierefreien Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen,
 - fahrgastfreundlichen Service und
 - eine geeignete Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr sowie multimodalen Mobilitätsangeboten.

- Steigerung der Fahrgastzahlen und der Attraktivität des ÖPNV durch
 - koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes,
 - einheitliche und nutzerfreundliche Tarife,
 - eine koordinierte, kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie
 - durch einheitliche Qualitätsstandards.

- Ausbau der Infrastruktur für den ÖPNV mit den Schwerpunkten
 - beim Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr und
 - dem regionalen Schnellbusverkehr.

- Koordinierte Bus-/Schienenkonzepte in Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur (Grundnetz von Schienen- und regionalen Schnellbusverbindungen)

- Überführung von Sonderverkehren in Linienverkehre

- Berücksichtigung der Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. 2008 II S. 1420; UN-Behindertenrechtskonvention), nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW

- Berücksichtigung der spezifischen Belangen von Frauen und Männern, älteren Menschen, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV

- Beteiligung aller Verkehrsunternehmen zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit

2.3.3 Nahverkehrsplan

Gemäß § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW haben die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (modal split) benennen.

Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse nach § 7 Abs. 4 zu beachten; die Belange

- des Klima- und Umweltschutzes,
- des Rad- und Fußverkehrs,
- der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Absatz 8 ÖPNVG NRW,
- des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie
- die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und
- des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans

sind zu berücksichtigen.

Nach § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW sind in den Nahverkehrsplänen auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für

- Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten,
- für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie
- die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und
- die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge vorzugeben.

Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.

Der Nahverkehrsplan ist grundsätzlich im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufzustellen. Die vorhandenen Unternehmen sind nach § 9 Abs. 2 ÖPNVG NRW frühzeitig zu beteiligen. Darüber hinaus sind, soweit vorhanden,

- Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte,
- Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und
- Fahrgastverbände anzuhören.

Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

2.4 Personenbeförderungsgesetz

Mit der Novellierung des PBefG durch Gesetz vom 07.08.2013 hat der Bundesgesetzgeber mit Wirkung zum 01.01.2013 das nationale Recht an die Vorgaben der EU-VO 1370/2007 angepasst. Den Aufgabenträgern wurde u.a. ausdrücklich die Befugnis eingeräumt, alle Instrumente der VO 1370/2007 (Ausschreibungen, Direktvergaben, Gewährung ausschließlicher Rechte, Aufstellung allgemeiner Vorschriften) zu nutzen.

Die bisherige Einteilung in eigen- und gemeinwirtschaftliche Verkehre im PBefG wurde beibehalten und die Verfahrensstufen für die Vergabe von eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren ergänzt. Durch die Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 EU-VO 1370/2007 beginnt eine dreimonatige Antragsfrist für eigenwirtschaftliche Verkehre. Sollten mehrere eigenwirtschaftliche Anträge unter Beachtung der Vorgaben der Vorabbekanntmachung eingereicht werden, wird hierüber im sogenannten Genehmigungswettbewerb befunden. Soweit keine genehmigungsfähigen eigenwirtschaftlichen Anträge gestellt werden, können die Verkehrsleistungen vom Aufgabenträger nach Fristablauf gemeinwirtschaftlich im Wettbewerb vergeben werden.

Für den Fall eines Eingehens mehrerer eigenwirtschaftlicher Anträge im Rahmen des Genehmigungswettbewerbs wird vom Aufgabenträger Kreis Wesel ein Bewertungsschema festgelegt. Dieses ist im Kapitel 8.20 beschrieben.

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG sind für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu

- die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes,
- dessen Umweltqualität sowie
- die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen

in der Regel in einem Nahverkehrsplan.

Dieser hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die vorstehende Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Nach § 8 Abs. 3a PBefG wirkt die Genehmigungsbehörde im Rahmen ihrer Befugnisse und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger obliegenden Aufgabe mit.

Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der nach der vorgeschriebenen Beteiligung zustande gekommen ist und die vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.

2.5 Gesetzliche Vorgaben zum Tarif für Mitarbeiter im Bereich ÖPNV

Entsprechend § 8 Abs. 3 des ÖPNV Gesetzes Nordrhein-Westfalen wird im Nahverkehrsplan festgelegt, dass für das im ÖPNV eingesetzte Personal eigenständige und repräsentative Tarifverträge vorgegeben sind. Die Grundlagen dafür sind nachfolgend dargestellt:

§ 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW

(3) In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge

und die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge vorzugeben.

Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.

§ 4 Abs. 2 des Tariftreue- und Vergabegesetzes Nordrhein-Westfalen legt fest, welche Tarifverträge als repräsentativ im Sinne des § 8 Abs. 3 des ÖPNV Gesetzes anzusehen sind. Eine Auflistung aller repräsentativen Tarifverträge findet sich in der Anlage 1 zu § 1 Repräsentative Tarifverträge VO-RepTVVO.

§ 4 Abs. 2 TVgG NRW

(2) Öffentliche Aufträge im Sinne des § 2 Absatz 2 Satz 1 im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene dürfen nur an ein Unternehmen vergeben werden, wenn sich dieses gegenüber dem öffentlichen Auftraggeber schriftlich verpflichtet hat, seinen Beschäftigten (ohne Auszubildende) bei der Ausführung des Auftrags wenigstens das in Nordrhein-Westfalen für diese Leistung in einem einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehene Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen und während der Ausführungslaufzeit Änderungen nachzuvollziehen. Das für Arbeit zuständige Ministerium bestimmt durch Rechtsverordnung gemäß § 16 Absatz 1, welcher Tarifvertrag, beziehungsweise welche Tarifverträge als repräsentativ im Sinne des Satzes 1 anzusehen sind. Der öffentliche Auftraggeber führt diese in der Bekanntmachung und den Vergabeunterlagen des öffentlichen Auftrags auf.

§ 1 Repräsentative TarifverträgeVO - RepTVVO

Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs auf Straße und Schiene sind die in der Anlage 1 aufgeführten Tarifverträge repräsentativ.

Für die alternativen Bedienungsformen (z.B. AST- oder TaxiBus-Verkehre) und ehrenamtliche Bürgerbusfahrer sind Ausnahmen zugelassen.

Die hier dargestellten Anforderungen sind von den ÖPNV-Unternehmen im Kreis Wesel zwingend einzuhalten.

3 UNTERSUCHUNGSGEBIET KREIS WESEL

3.1 Entwicklung und Darstellung

Der Kreis Wesel ist nach der kommunalen Neugliederung am 1. Januar 1975 aus Teilen der Kreise Dinslaken, Moers und Rees hervorgegangen. Verkehrlich und räumlich kann eine Verteilung beschrieben werden. Sie besteht aus einer Ballungsrandzone des Ruhrgebiets mit den Städten Dinslaken, Kamp-Lintfort, Moers, Neukirchen-Vluyn, Rheinberg, Voerde und Wesel einerseits und dem ländlich strukturierten Raum mit den Städten Hamminkeln und Xanten sowie den Gemeinden Alpen, Hünxe, Schermbeck und Sonsbeck. Da der Rhein jeweils ein bedeutendes Element sowohl bezüglich der räumlichen als auch der verkehrlichen Struktur darstellt, ergibt sich eine Verteilung. Naturgemäß sind die Übergänge dabei fließend.

Der Kreis Wesel ist unter anderem Mitglied der Euregio Rhein-Waal, der Region NiederRhein, des Regionalverbandes Ruhr (RVR) und der Metropolregion Rheinland. Die Wirtschaftsstruktur des Kreises wird unter anderem durch Logistik, Hightech, Handel, Handwerk, Dienstleistungen und Landwirtschaft bestimmt. Vervollständigt wird dies u.a. durch die Hochschule Rhein-Waal in Kamp-Lintfort.

Der Kreis Wesel erstreckt sich auf einer Fläche von 1.042,45 km². Die Einwohnerdichte beträgt 444 Einwohner je km².

3.2 Verkehrsinfrastruktur

3.2.1 System ÖPNV

Die im Kreis Wesel tätigen konzessionierten Verkehrsunternehmen

- Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG, Moers),
- Regionalverkehr Niederrhein (RVN, DB Rheinlandbus, Wesel),
- Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG, Duisburg) und
- Städtische Werke Krefeld (SWK, Krefeld)

sowie die Bürgerbusvereine betreiben insgesamt 63 ÖPNV-Bus-Linien mit etwa 2.000 Richtungshaltestellen sowie eine Straßenbahnlinie. Die folgende Tabelle gibt gerundet die jährlichen Wagenkilometer wieder.

	km/Jahr
NIAG	6.900.000
RVN	1.900.000
DVG Bus	115.000
DVG Strab	120.000
SWK	230.000
Gesamt	9.265.000

Neben den konventionellen Bedienungsformen mit Standardlinien- und Standardgelenkbussen kommen nahezu alle Arten der differenzierten Bedienung zum Einsatz, wie Straßenbahn, Schnellbus (SB), TaxiBus (TL), Anruf-Sammeltaxi (AST) bis zum Bürgerbus (BB). Die Zunahme insbesondere der flexiblen Bedienungsformen zeigt auf, dass sich das Bedienungsangebot stetig an die Nachfragesituation angepasst hat. Das heißt auch, es ist kontinuierlich eine Verlagerung von konventionellen auf flexible Bedienungsformen erfolgt, die vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit erheblich zur Beibehaltung – mitunter auch Steigerung – des Bedienungsangebotes geführt hat.

3.2.2 System SPNV

Der Bahnverkehr weist eine Nord-Süd-Ausrichtung auf. Rechtsrheinisch verläuft die Strecke von Oberhausen über Dinslaken, Wesel und Emmerich bis in die Niederlande. Die zweigleisige, elektrifizierte Strecke ist Bestandteil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Sie wird im Schienenpersonennah- und -fernverkehr sowie umfänglich im Ferngüterverkehr befahren. Auf allen Streckenteilen findet auch lokaler Güterverkehr statt. Die Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden teilweise durch das Verkehrsunternehmen abellio rail NRW erbracht. Sie umfassen folgende Linien:

- Regionalexpress 19 (RE 19 - Rhein-Ijssel-Express), Düsseldorf – DU – OB – DIN – WES – Emmerich - Arnhem/NL)
- Regionalbahn 35 (RB 35 - Emscher-Niederrhein-Bahn), Mönchengladbach – KR – DU – OB – DIN – Wesel

Die RE - Linie 5 Koblenz – Köln – Düsseldorf – DU – OB – Wesel wird weiterhin von der DB Regio AG betrieben.

Auftraggeberin ist, wie auch bei den anderen SPNV-Leistungen im Bereich des Kreises Wesel, die gemeinsame Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR.

In Wesel zweigt die nicht elektrifizierte und eingleisige Strecke nach Bocholt ab. Auch auf dieser Strecke wird der SPNV von der abellio rail durchgeführt. Er erfolgt stündlich mit der Regionalbahn 32 (RB 32 - Der Bocholter). Güterverkehr findet nach Jahren des Stillstands wieder zwischen Wesel und Hamminkeln statt und entlastet das Straßennetz des Kreises Wesel. Die Strecke wird zeitnah elektrifiziert. Statt der RB 32 verkehrt dann der RE 19 von Düsseldorf nach Arnhem bzw. Bocholt mit Flügelung in Wesel, die Zeitlage der Fahrten nach Bocholt ändert sich dadurch.

Linksrheinisch verläuft die Strecke von Duisburg über Moers, Rheinberg und Alpen bis nach Xanten. Sie ist zwischen Duisburg und Moers-Rheinkamp zweigleisig und elektrifiziert und von dort bis Rheinberg-Millingen eingleisig und elektrifiziert. Die verbleibenden 14 Kilometer bis Xanten sind eingleisig und nicht elektrifiziert. Die Nord-West-Bahn betreibt den SPNV auf dieser Strecke. Das Verkehrsangebot der Regionalbahn 31 (RB 31 - Der Niederrheiner) ist zwischen Duisburg und Moers halbstündlich und zwischen Xanten und Moers stündlich. Bis Moers findet umfangreicher Durchgangsgüterverkehr statt. Lokaler Güterverkehr ist bis Millingen stark und bis Alpen seit 2015 nicht mehr vertreten. Durch Verlagerung von Salzzügen auf letztgenanntem Abschnitt und dem angebundenen Privatbahnnetz im Bereich Rheinberg/Wesel auf die Straße wird das Straßennetz des Kreises Wesel durch schwere Lkw zusätzlich belastet. Dies gilt auch für die neue Rheinbrücke in Wesel. Auf dem Teilstück Millingen – Xanten verkehren nur Personenzüge. Der Streckenteil von Xanten nach Kleve wurde im Dezember 1989 stillgelegt und zwischenzeitlich abgebaut. Auf Teilen der Trasse entsteht derzeit ein Radweg.

3.2.3 System Straße

Dem Fern- und Regionalverkehr im Kreis Wesel dienen sechs Bundesautobahnen:

- Die BAB 3 (E 35) von Oberhausen in Richtung Arnheim
- die BAB 40 (E 34) von Duisburg über Moers nach Venlo
- die BAB 57 (E 31) von Moers über Goch nach Nimwegen
- die BAB 42 von Dortmund nach Kamp-Lintfort (dort Knoten mit der BAB 57)
- die BAB 59 Dinslaken - Duisburg
- die BAB 31, verbindet das Ruhrgebiet mit dem Seehafen Emden

Darüber hinaus ist der Kreis mit Bundes-, Landes- Kreis- und Gemeindestraßen überdurchschnittlich gut erschlossen.

4 ALLGEMEINE BESTANDSAUFNAHME

4.1 Übergeordnete Planungsvorgaben

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans ist eine Vielzahl planerischer Vorgaben zu berücksichtigen. Übergeordnete Zielsetzungen des Landes, der Region und der eigenen Gebietskörperschaft liefern eine Reihe wesentlicher Rahmenvorgaben. Neben den gesetzlichen Zielvorgaben kommen die folgenden Planungsgrundlagen in Betracht:

- ÖPNV-Infrastrukturplanung des Landes NRW (ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan)
- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP-NW)
- Nahverkehrspläne des VRR und des NWL (Vorgaben zum SPNV)
- Verkehrsentwicklungspläne und ÖPNV-Konzepte aus der Region.

Diese Vorgaben wurden bei der Erstellung des Nahverkehrsplans berücksichtigt. Im Folgenden werden die Grundlagen des Landes kurz erläutert.

4.1.1 ÖPNV-Infrastrukturplanung

Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV gemäß § 7 ÖPNVG NRW im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan). Er umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur und für andere bedeutende Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von jeweils mehr als fünf Millionen Euro. Auf seiner Grundlage wird, ebenfalls im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags, vom Ministerium der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan aufgestellt.

SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse

Gemäß § 7 ÖPNVG NRW hat das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit den Zweckverbänden und dem Verkehrsausschuss des Landtags ein im besonderen Landesinteresse liegendes SPNV-Netz festzulegen, das bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist.

4.1.2 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen

Der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) ist die fachübergreifende, integrierte Konzeption für die räumliche Entwicklung Nordrhein-Westfalens. Ziel der Landesentwicklungsplanung ist eine nachhaltige Entwicklung, bei der soziale und ökonomische Raumannsprüche mit ökologischen Erfordernissen in Einklang gebracht werden, um das System der räumlichen Planung zu vereinfachen und um den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen in NRW Rechnung zu tragen.

Nach Abschluss des Erarbeitungsverfahrens hat das Kabinett am 05.12.2016 den neuen Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen aufgestellt. Die Zustimmung des Landtags erfolgte am 14.12.2016. Der LEP NRW wurde am 25.01.2017 im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes NRW veröffentlicht und ist am 08.02.2017 in Kraft getreten.

4.1.3 Regionalplan

Gemäß § 19 Landesplanungsgesetz (LPIG) legt der Regionalplan (ehemals Gebietsentwicklungsplan) die regionalen Ziele der Raumordnung für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Plangebiet fest. Somit stellt er die Rahmenbedingungen für die nachfolgenden örtlichen Planungsebenen - Flächennutzungsplan bzw. letztlich Bebauungsplan und Landschaftsplan - dar.

Der Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitet derzeit den Regionalplan Ruhr. Er enthält die Ziele der Raumordnung für die künftige Entwicklung der Metropole Ruhr. Sein Geltungsbereich wird das gesamte Verbandsgebiet des Regionalverbandes Ruhr und damit auch den Bereich des Kreises Wesel umfassen.

Die im Regionalplan formulierten Aussagen zum öffentlichen Personennahverkehr sollen bei der Nahverkehrsplanung Berücksichtigung finden.

4.1.4 Nahverkehrspläne der benachbarten Aufgabenträger

Mit allen Nachbaraufgabenträgern wurden die Nahverkehrspläne untereinander abgestimmt. Des Weiteren wurde eine Zuordnung aller ÖPNV-Linien in die Verantwortung jeweils eines Aufgabenträgers gestellt, welcher das Vergabeverfahren federführend und unter Beteiligung der übrigen Aufgabenträger durchführt. Einzelheiten dazu werden durch Delegationsvereinbarungen geregelt.

4.2 Strukturdaten der Kommunen

In allen 13 Gemeinden des Kreises Wesel gab es in den letzten Jahren tendenziell einen geringfügigen Rückgang bei der Bevölkerungsentwicklung. Bis 2004 war stets ein Anstieg der Bevölkerungszahl zu registrieren.

Die nachfolgend dargestellten Statistiken basieren im Wesentlichen auf den kommunalen Angaben aus dem Jahr 2016. Aus diesem Grunde wird an dieser Stelle auf nur marginal abweichende aktuellere Statistiken nicht eingegangen.

Die folgende Tabelle zeigt die Einwohnerstärke und Größe der einzelnen Kommunen im Kreis Wesel auf und gibt damit erste Hinweise auf die ÖPNV-Bedeutung der jeweiligen Städte und Gemeinden.

Gemeinde/Stadt, Kreis	Einwohner insgesamt	Fläche km²	E/km²
Alpen	12.798	59,56	214,9
Dinslaken	67.452	47,68	1.414,7
Hamminkeln	26.996	164,37	164,2
Hünxe	13.771	106,82	128,9
Kamp-Lintfort	37.683	63,15	596,7
Moers	104.529	67,69	1.544,2
Neukirchen-Vluyn	27.178	43,48	625,1
Rheinberg	31.023	75,16	412,8
Schermbbeck	13.635	110,71	123,2
Sonsbeck	8.819	55,41	159,2
Voerde	36.675	53,49	685,6
Wesel	60.595	122,53	494,5
Xanten	21.510	72,40	297,1
Kreis Wesel	462.664	1.042,45	443,8

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Erwerbstätigen im Vergleich zur Anzahl der Einwohner auf. Berufspendler bilden nach wie vor eine wichtige Kundengruppe des ÖPNV, so dass erste Hinweise auf die Stärke der verkehrlichen Verflechtungen der Tabelle zu entnehmen sind.

Gemeinde/Stadt, Kreis	Einwohner	Erwerbstätige	Anteil Erwerbstätige an den Einwohnern in Prozent
Alpen	12.798	3.738	29,2
Dinslaken	67.452	18.483	27,4
Hamminkeln	26.996	6.507	24,1
Hünxe	13.771	3.360	24,4
Kamp-Lintfort	37.683	9.816	26,0
Moers	104.529	33.220	31,8
Neukirchen-Vluyn	27.178	6.583	24,2
Rheinberg	31.023	8.141	26,2
Schermbek	13.635	3.131	23,0
Sonsbeck	8.819	2.471	28,0
Voerde	36.675	8.023	21,9
Wesel	60.595	21.709	35,8
Xanten	21.510	4.424	20,6
Kreis Wesel	462.664	129.606	28,0

Relevant für die Erstellung eines geeigneten Anforderungsprofils und die Konstruktion eines angemessenen ÖPNV-Angebotes ist die Einwohnerstärke der einzelnen zusammenhängenden Ortsteile. Die Einteilung und Kategorisierung der Ortsteile im Kreis Wesel sind in den Kapiteln 6 (Anforderungsprofil und Analyseverfahren) und 8 (Analyse, Maßnahmenentwicklung und Zielnetz) abgebildet.

4.3 ÖPNV-relevante Einrichtungen und Entwicklungen

Die folgende Tabelle gibt die **ÖPNV-relevanten Einrichtungen** wieder, die von den Städten und Gemeinden benannt wurden und seit der Erstellung des NVP 2012 neu entstanden sind, bzw. sehr zeitnah neu entstehen. Zudem sind diejenigen Einrichtungen aufgenommen, die von den Gemeinden erstmalig im Beteiligungsverfahren genannt wurden. Dies sind insbesondere Einrichtungen für Senioren, Arbeitsstätten und Freizeitbereiche.

Gemeinde /Stadt	Einrichtungen	Adresse	Anzahl Arbeitsplätze/Bewohner
Alpen	Rathaus	Rathausstr. 5	100 FG /Tag
	Ärztehaus	Burgstraße 14	
Dinslaken	HEWAG Seniorenstift	K.-Schumacher-Str. 154	66 Plätze
	AWO-Seniorenzentrum K.-Schumacher-Haus	In den Drieschen 1	93 Plätze
	AWO-Servicewohnen Hiesfeld	Kurze Fohr 1	42 Plätze
	Seniorenwohnungen Wohnbau Hiesfeld und Caritas, Mutter Teresa-Haus	Bahnhofplatz 3 u. Bis-markstraße 28-32	112 Plätze
	St. Franziskus-Altenpflegeheim	In der Donk 1	Ca. 80
	Seniorenwohnungen Augustaplatz verbunden mit Alfred Delp-Haus	Augustaplatz 11a u. 11b und Baßfeldshof 16	Ca. 130
	Alten und Pflegeheim Bärenkampallee	Bärenkampallee	Ca. 60
	Ev. und Johanniter Krankenhaus	Kreuzustraße 28	Ca. 350 Planbetten
	Neutorgalerie	Saarstraße 15	
	Agentur für Arbeit	Moltkestraße 11	
	Kreis Wesel – Jobcenter	Am Alten Drahtwerk 9	
St. Vinzenz-Hospital	Dr. Otto-Seidel-Straße 31-33	Ca. 450 Planbetten	
Hamminkeln	Keine wesentlichen Änderungen zu 2012		
Hünxe	Keine relevante Veränderung gegenüber 2012		
Kamp-Lintfort	Kommunales Rechenzentrum	Friedrich-Heinrich-Allee 130	
	Hochschule Rhein Waal	Friedrichstraße	1.800 Studierende
	EK 3	Moerser Straße 274	
	St.-Berhardt-Hospital	Bgm.-Schmelzing-Str.	
	Landesgartenschau 2020 Neues Stadtquartier Friedrich Heinrich (ehem. Bergwerk West)	Friedrich-Heinrich-Allee	
	Kloster Kamp		
	Diesterwegforum mit VHS	Vinnstraße	
Moers	Bildungszentrum Moers (VHS & Stadtbibliothek)	Wilhelm-Schroeder-Straße 10	

Gemeinde /Stadt	Einrichtungen	Adresse	Anzahl Arbeitsplätze/Bewohner
	ENNI-Sportpark Rheinkamp	Am Sportzentrum 5	
	Nahversorgungszentrum Untfort (Edeka-Center) Baubeginn voraus. 2017, Eröffnung voraus. 2019	Rheinberger Straße / Kampstraße	

Neukirchen-Vluyn	Demenzpflege Niederberg	Dickscheheide	
	Skateranlage	Nieder-rheinallee	
	KITA	Sittermann-straße und Dickscheheide	
Rheinberg	Keine wesentlichen Änderungen		
Schermbek	Gewerbegebiet im Heetwinkel	Im Heetwinkel/Kapelleweg	Ca. 450 Arbeitsplätze
Sonsbeck	Keine wesentlichen Änderungen		
Voerde	Rathaus, Seniorentreff, Einkauf u.a.	Rathausplatz	
	AWO-Seniorentreff, Arzt	Schlesierstr.	
	OP- und Therapiezentrum	Bahnhof Friedrichsfeld.	
	Ortsteilzentrum, Seniorentreff, Pflegeheim	Bülowstraße	
	Ortsteilzentrum, Pflegeheim, Behinderteneinrichtung	Auf dem Bunder	
	Ortsteilzentrum, Familienbildungsstätte	Pestalozzischule	
	Ortsteilzentrum, Begegnungsstätte, Pflegeheim, Behinderteneinrichtung	Spellen Kirche	
	Ortsteilzentrum, Begegnungsstätte, Sozialstation	Kath. Kirche	
	Pflegeheim	Altenheim	
	Ärztehaus, Seniorenzentrum	Klosterkamp	
Wesel	Ev. Krankenhaus	Schermbeker Landstraße 88	
	Marien Hospital	Pastor-Janßen-Straße 8-38	
	Niederrheinhalle	An de Tent 1	
	Rundsporthalle	An de Tent	
Xanten	Krankenhaus Xanten	In der Hees 4	
	Seniorenresidenz Burg Winnenthal	Winnenthal 11	
	Umgestaltung Kurpark (Wallanlagen)	Ost-, Nord-, West- und Südwall	in Planung
	Ärztehaus Xanten	Lüttinger Straße 25	
	Neubaugebiet Hochbruch		
	Neuer Eingang APX		
	Neue Verbrauchermärkte Birten und Marienbaum (B 57)		
	Hotel Holtermann	Trajanstraße	
	Hotel Rheintor	Varusring /Rheinstraße	in Planung
	Neues APX-Verwaltungsgebäude	Erprather Eck	

Darüber hinaus sind folgende als ÖPNV-relevant einzustufende **Entwicklungen** in den Gemeindegebieten gemeldet worden. Es handelt sich um Neubaugebiete mit Wohn- oder Gewerbenutzung.

Gemeinde/Stadt	Entwicklung
Alpen	Erweiterung Gewerbegebiet ab 2017
	Entwicklung Baugebiet „Alpen-Ost“, seit 2016
Dinslaken	Zeche Lohberg: 220 Wohneinheiten; 12 ha Gewerbe- und Dienstleistung Bergehalde: Freizeit und Erholung; ab 2016
	Bärenkampcaree, ca. 60 WE, seit 2015
	Bebauung Knappenstr. Lohberg: 50 Wohneinheiten; ab 2020
	Dickerstr. Bergerstr. ca. 200 Wohneinheiten, ab 2020
Hamminkeln	Brünen: 2 Flächen 30-40 WE
	Marienthal: 1 erschlossenes Baugebiet, 14 WE
	Wertherbruch: 2 Flächen Baugebiet
	Mehrhoog, 2 Baugebiete Wohnen, 1 geplantes Baugebiet
	Hauptort: 6 Baugebiete, davon 1 geplant, 1 Gewerbegebiet
	Ringenberg: 2 Flächen Baugebiet
	Loikum: 1 bestehendes Baugebiet ca. 5 WE; 2 geplantes Baugebiet ca. 10 WE Erschließung 2012/2013
Hünxe	Bebauungsplan 45 Nelkenstraße in Drevenack
Kamp-Lintfort	Baugebiet Moerser Straße/West, Sondergebiet für Einzelhandel und Fläche für betreutes Wohnen
	Wohngebiet und zentrale Sportanlage Franzstraße
	FNP-Änderung Bürgermeister-Schmelzing-Straße, Sondergebiet Einzelhandel
	Neubaugebiet und zentrale Sportanlage am Volkspark
	Industriegebiet Logport IV
Moers	Edeka, Rheinberger Straße, Neues Sondergebiet für Einzelhandel (Nahversorgungszentrum, ca. 4,39ha) und Gewerbegebiet (Verwaltung von Edeka, ca. 2,41ha), 2019
	Ehem. Union-Getränke, Am Fänderich, Neues Wohngebiet, ca. 3,22ha, Mischung EFH und MFH, Anzahl Wohneinheiten bis ca. 150, 2020
	Teutonenstraße, Neues Wohngebiet, ca. 2,5ha, Mischung EFH und MFH, Anzahl Wohneinheiten bis ca. 100, 2017
	Ziegelstraße, Neues Wohngebiet, ca. 2,1ha, Mischung EFH und MFH, Anzahl Wohneinheiten bis ca. 75, 2019
	Moerser Heide, Neues Wohngebiet, ca. 3,5ha, Mischung EFH und MFH, Anzahl Wohneinheiten bis ca. 150, 2020
	Trompeter Straße, Neues Wohngebiet, ca. 1,6ha, Überwiegend MFH, Anzahl Wohneinheiten bis ca. 124, 2018/19
	Schacht III, Bahnhofstraße, Neues Gewerbegebiet, ca. 10ha, 2020
Neukirchen-Vluyn	Bebauungspläne 113, 114, 115, 116, 118, 126, 134, 143, 144, 145, 154 Wohnen mit zusammen ca. 490 WE
	Bebauungspläne 113, 115, 116, 126, 143, 154 Gewerbe

Gemeinde/Stadt	Entwicklung
Rheinberg	Gewerbegebiet Alte Landstraße (Alte Landstraße/Amazonstraße): <ul style="list-style-type: none"> - Amazon, 2011 - DHL, 2011 - Autohof, 2014 - HAVI Logistik, 2015
	Realisierung Bebauungsplangebiet Moerserstraße nahe Stadtpark (ca. 110 Wohneinheiten), seit 2011 (fast vollständig bebaut)
	Errichtung großflächiger Lebensvollsortimenter in Rheinberg Orsoy an der Rheinberger Straße (westlicher Ortseingang), 2012
	Entwicklung eines Logistikzentrums („LogProject“- Autoteilezulieferung) im Industriepark Solvay (westlicher Teil) an der Saalhoferstraße/Zollstraße in Rheinberg-Ossenber, ab Herbst 2015
	Realisierung Bebauungsplangebiet an der Rheinberger Straße/Rheinkamper Straße in Rheinberg Budberg (ca. 100 Wohneinheiten), ab 2017 (derzeit Herstellung Baustraßen)
	Erweiterung Gewerbe- und Industriepark Solvay (östlicher Teil) im Bereich der Werfstraße in Rheinberg Ossenber, voraussichtlich ab 2017 /2018
Schermbeck	Wohnbebauung Mühlenbach, B-Plan 48, 70 WE, Schermbeck
	Wohnbebauung „Wohnen mit Pferden“, B-Plan 13, 18 WE, Bricht
	Wohnbebauung Wesler Str. / Ev. Friedhof, B-Plan 51, 34 WE, Schermbeck
	Gewerbe Kapellenweg, B-Plan 43, 5,3 ha, Altschermbeck
	Gewerbe B 58/Kapellenweg1,4 ha, Schermbeck
	Gewerbe Maaßenstraße, B-Plan 47, 5,6 ha, Bricht
Sonsbeck	Keine ÖPNV relevante Siedlungsveränderung
Voerde	Bebauungspläne 92, 94, 99, 134, Wohnen mit zusammen ca. 260 WE
	Bebauungspläne Tannenbusch (2,5 ha Fläche), Nuykensbusch (25 WE), Nachverdichtung Spellen
	Erweiterung Gewerbegebiet Grenzstraße
	Hafen Emmelsum, Delta-Port, Gewerbe zusammen mit Kreis Wesel
Wesel	BPL 155, P+R-Anlage am HP-Feldmark (neu) mit Busanbindung Hollan- strecke, neuer HP-Feldmark für Bocholter Strecke, geplant
	Stadtteilverbindung Lackhausen - Feldmark

Xanten	BP	161 W	Hitzfeldhof
	BP	173	Burg Winnenthal
	BP	171	Caravanplatz Fürstenberg 2011
	BP	174	Lüttinger Feld Südwest, 2012
	BP	178 M	Zur Bahn, 2013
	VBP	15	Wohnbebauung Philipp-Houben-Straße/ Johannes-Janssen-Straße
	BP	185 V	Endschenweg 21.05.2014
	BP	182 L	Wohnbebauung zwischen Altem Rheinweg und Abgrabungsgewässer Clossenwoy
	BP	184	Wohnbebauung Hochbruch
	BP	176 B	Zur Wassermühle/Wintjeskath
	BP	18	12. Änderung und Ergänzung Gewerbebeerweiterung Küvenkamp
	BP	187 B	Gewerbegebiet Birtener Ring – 3. Bauabschnitt
	BP	128 B	Eingeschränktes Gewerbegebiet an der Rheinber- ger Straße/Weseler Straße und Sportplatz Birten 2015

4.4 Verkehrsmittel Kfz

Eine wichtige Einflussgröße auf die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ist die Kfz-Besitzquote. Diese ist in den vergangenen Jahrzehnten im gesamten Bundesgebiet kontinuierlich angestiegen. Die Kfz-Besitzquote ist im Kreis Wesel überdurchschnittlich hoch und schwankt zwischen den einzelnen Gemeinden deutlich. Der folgenden Tabelle ist zu entnehmen, dass die Stadt Kamp-Lintfort mit 634 Kfz je tausend Einwohner den geringsten Kfz-Besitz aufweist, dass aber in kleineren Gemeinden auch Kfz-Besitzquoten von über 75% erreicht werden. Naturgemäß stellt dies - gerade in Kombination mit dem geringeren Leistungsangebot des ÖPNV in den Flächengemeinden - ein erhebliches Hindernis bei der Konstruktion wirtschaftlicher öffentlicher Verkehrsangebote dar.

Gemeinde/Stadt, Kreis			
Alpen	12.798	10.785	842,7
Dinslaken	67.452	44.767	663,7
Hamminkeln	26.996	20.512	759,8
Hünxe	13.771	11.463	832,4
Kamp-Lintfort	37.683	23.893	634,1
Moers	104.529	68.169	652,2
Neukirchen-Vluyn	27.178	18.699	688,0
Rheinberg	31.023	22.275	718,0
Schermbek	13.635	11.177	819,7
Sonsbeck	8.819	6.843	775,9
Voerde	36.675	24.780	675,7
Wesel	60.595	39.334	649,1
Xanten	21.510	14.905	692,6
Kreis Wesel	462.664	317.602	686,5

5 BESTANDSAUFNAHME ÖPNV

5.1 Vorhandenes ÖPNV-Netz mit Linienverzeichnis

Bedingt durch die Umsetzung des NVP 2012 und dessen Ergänzung sowie den von den Verkehrsunternehmen initiierten Maßnahmen haben sich Veränderungen im ÖPNV-Netz ergeben. Die Veränderungen zwischen 2012 und 2017 sind im Vergleich zu den früheren Nahverkehrsplänen geringer ausgeprägt. Entsprechend den Vorgaben des NVP 2012 sind in einigen Bereichen Angebote verringert worden, wenn die Nachfrage sehr gering war. Dagegen wurden insbesondere in der Hauptverkehrszeit und auf den Schnellbuslinien aber auch zusätzliche Fahrten eingerichtet.

Die Verkehrsunternehmen setzen im Kreis Wesel insgesamt rund 425 Fahrzeuge ein:

davon Anzahl Standard-Linienbusse (SL)	ca. 300
davon Anzahl Standard-Liniengelenkbusse (SLG)	ca. 90
davon Anzahl Busse mit einer Länge von ca. 15 m	0
davon Anzahl Standard-Überlandlinienbusse (SÜ)	20
davon Anzahl Midibusse	5
davon Anzahl Kleinbusse	10

Des Weiteren werden auf der Linie 903 Straßenbahn-Fahrzeuge vom Typ GT 10 NC-DU eingesetzt

Die folgende Tabelle gibt die Linien des öffentlichen Nahverkehrs im Kreis Wesel mit wichtigen Kenndaten auf dem aktuellen Stand wieder. Die Daten stammen von den jeweiligen Verkehrsunternehmen. Wegen der geringen verkehrlichen Bedeutung innerhalb des Kreises Wesel sind die Linien 954 und NE 4 der StOAG nicht aufgeführt.

Basisdaten ÖPNV-Linienverkehr – Fahrplan 2015/2016

Linie	Be- treiber	Kon- zessi- onär	Genehmi- gung bis	Linien- länge		Takt			bediente Kommu- nen	Leistung je Kom- mune & Jahr	Leistungsverteilung pro Jahr & je Linie gesamt	
				Kreis WES	Ge- samt	Mo- Fr	Sa	So			Eigenleis- tung	Unternehmer- leistung
				[Nrn.]	[Name]	[Name]	[Datum]	[km]			[km]	[Name]
NE6	SWK MOBIL GmbH	SWK MOBIL GmbH	16.10.18	9,56	30,02	60	60	60	Moers Krefeld Meerbusch	24.407 55.430 4.158	55.736	28.259
052	SWK MOBIL GmbH	SWK MOBIL GmbH	30.09.19	9,56	25,59	30	30	30/ 60	Moers Krefeld	208.927 358.701	326.996	240.632
060	SWK MOBIL GmbH	SWK MOBIL GmbH	31.12.2024			60	60	60	Neukirchen-Vluyn Krefeld			
903	DVG	DVG	2017 (neu Beantragt bis 31.12.2019)	2,6	30	15	15/ 30	30	Duisburg/ Dinslaken		Gesamtleis- tung	
921	DVG/ NIAG	DVG/ NIAG	31.12.2016 (einstweilig verlängert)	4,657	18,0	15	15/ 30	30	Duisburg/ Moers		Gesamtleis- tung	
924	DVG/ NIAG	DVG/ NIAG	31.12.2019	0,434	8,75	E- Wa- gen	E- Wa- gen	E- Wa- gen	Duisburg/ Moers		Gesamtleis- tung	
80	RVN	RVN	12/2018	18,4	18,4		-	-	Hünxe Voerde Wesel	6.919 21.635 17.501	21.300	24.752

Linie	Be- treiber	Kon- zessi- onär	Genehmi- gung bis	Linien- länge		Takt			bediente Kommu- nen	Leistung je Kom- mune & Jahr	Leistungsverteilung pro Jahr & je Linie gesamt	
				Kreis WES	Ge- samt	Mo- Fr	Sa	So			Eigenleis- tung	Unternehmer- leistung
[Nr.]	[Name]	[Name]	[Datum]	[km]	[km]				[Name]	[km]	[km]	[km]
98	RVN	RVN	12/2019	17,2	17,2				Hünxe Dinslaken	3345 3364	-	6.710
293	RVN	RVN	12/2019	14,8	21,1				Raesfeld Schermbeck Dorsten	8210 23221 27322	-	58.754
076 !	RVN	RVN	12/2019	15,6	32,9				Krefeld Kempen Neukirchen-Vluyn Kamp-Lintfort Rheurdt	55778 23002 52818 31092 10034	-	172.724
BB Hünxe	RVN	RVN	17.04.2025			Bed	-	Bed	Hünxe Schermbeck Dinslaken Voerde			
71	RVN	RVN	12/2019	31,1	37,5	120	120/ b	b	Dinslaken Hünxe Schermbeck Raesfeld	22710 71995 56901 25291	138371	38.527
72	RVN	RVN	12/2018	24,6	30,4	120	-	-	Wesel Hamminkeln Schermbeck Raesfeld	36926 60328 7175 20911	93,976	31.365
75	RVN	RVN	12/2019	16,9	16,9				Dinslaken Hünxe	5191 7361	12525	279

Linie	Be- treiber	Kon- zessi- onär	Genehmi- gung bis	Linien- länge		Takt			bediente Kommu- nen	Leistung je Kom- mune & Jahr	Leistungsverteilung pro Jahr & je Linie gesamt	
				Kreis WES	Ge- samt	Mo- Fr	Sa	So			Eigenleis- tung	Unternehmer- leistung
[Nr.]	[Name]	[Name]	[Datum]	[km]	[km]				[Name]	[km]	[km]	[km]
65	RVN	RVN	12/2019	38,5	38,5		-	-	Xanten Wesel Alpen Rheinberg	26484 8273 40,235 19133	3.285	90.834
66	RVN	RVN	03/2019	20,8	20,8	b	-	-	Wesel Xanten	11613 14907	-	26.520
67	RVN	RVN	03/2019	20,4	35,2	120	120	120	Geldern Issum Alpen Rheinberg Wesel	32422 46854 57419 16541 55239	45.211	14.8378
68	RVN	RVN	03/2019	33,5	33,5	60	120	120	Moers Rheinberg Wesel	96271 157715 82870	141.641	195.216
299	RVN	RVN	10/2020	10,7	17,4	60/ b	b	120/ b	Schermbeck Dortsen	28802 12723	10.704	30.821
44	RVN	RVN	12/2019	8,5	30,4	60	60/ 120	120	Kleve Bedburg Kalkar Xanten	22218 83487 88382 71625	96.520	169.071

Linie	Be- treiber	Kon- zessi- onär	Genehmi- gung bis	Linien- länge		Takt			bediente Kommu- nen	Leistung je Kom- mune & Jahr	Leistungsverteilung pro Jahr & je Linie gesamt	
				Kreis WES	Ge- samt	Mo- Fr	Sa	So			Eigenleis- tung	Unternehmer- leistung
[Nr.]	[Name]	[Name]	[Datum]	[km]	[km]				[Name]	[km]	[km]	[km]
62	RVN	RVN	08/2020	16,1	16,1	B	-	-	Hamminkeln Schermbek	9937 508	-	10.446
63	RVN	RVN	09/2019	19,9	28,2	B	-	-	Wesel Hamminkeln Rees	29702 13731 4145	15.867	31.711
64	RVN	RVN	05/2019	19,1	25,9	60	120		Wesel Hamminkeln Bocholt	72,808 154,671 79,928	169.150	138.257
SB3	RVN	RVN	12/2019	27,7	27,7	120	120	-	Wesel Hünxe Dinslaken	36,195 63,162 19,528	81.011	37.849
SB6	RVN	RVN	12/2019	10,1	18,4	30/ 60	60/ 120	120	Wesel Xanten	117,009 95,259	99.385	112.883
SB7	RVN	RVN	12/2018	20,4	35,1	120	-	-	Wesel Geldern Issum Alpen Rheinberg	22,576 19,099 27,609 25,008 8030	22.796	79.526

Linie	Be- treiber	Kon- zessi- onär	Genehmi- gung bis	Linien- länge		Takt			bediente Kommu- nen	Leistung je Kom- mune & Jahr	Leistungsverteilung pro Jahr & je Linie gesamt	
				Kreis WES	Ge- samt	Mo- Fr	Sa	So			Eigenleis- tung	Unternehmer- leistung
[Nr.]	[Name]	[Name]	[Datum]	[km]	[km]				[Name]	[km]	[km]	[km]
SB21	RVN	RVN	31.10.2020	21	21	120	120	-	Wesel Schermbek Hünxe	55.458 47.952 34.721	67.334	70.757
3	NIAG	NIAG	31.10.2019		14,3				Moers	76.464	76.464	
SB28	RVN	RVN	31.12.2019			30	60	60	Schermbek			
914	NIAG	NIAG	31.07.2019		27,3				Moers	123.017	123.017	
SB80	NIAG	NIAG	12.06.2018		12,0				Moers	125.238	125.238	
16	NIAG	NIAG	31.12.2019		22,8				Voerde	94.390	94.390	
17	NIAG	NIAG	31.12.2019		27,0				Dinslaken	217.788	217.788	

Linie	Be- treiber	Kon- zessi- onär	Genehmi- gung bis	Linien- länge		Takt			bediente Kommu- nen	Leistung je Kom- mune & Jahr	Leistungsverteilung pro Jahr & je Linie gesamt	
				Kreis WES	Ge- samt	Mo- Fr	Sa	So			Eigenleis- tung	Unternehmer- leistung
[Nr.]	[Name]	[Name]	[Datum]	[km]	[km]				[Name]	[km]	[km]	[km]
19	NIAG	NIAG	27.05.2020		11,0				Dinslaken	179.619	179.619	
25	NIAG	NIAG	31.12.2019		36,0				Dinslaken Voerde	124.472 162.686	287.158	
26	NIAG	NIAG	31.12.2019		13,1				Dinslaken	10.424	10.424	
81	NIAG	NIAG	31.12.2019		28,1				Voerde Wesel	162.990 53.548	216.538	
915	NIAG	NIAG	31.12.2019		9,7				Dinslaken	35.969	35.969	
918	NIAG	NIAG	27.05.2020		20,0				Dinslaken Voerde	104.669 43.765	148.434	
1	NIAG	NIAG	12.06.2018		14,9				Kamp-Lintfort Rheinberg	100.900 88.964	189.864	

Linie	Be- treiber	Kon- zessi- onär	Genehmi- gung bis	Linien- länge		Takt			bediente Kommu- nen	Leistung je Kom- mune & Jahr	Leistungsverteilung pro Jahr & je Linie gesamt	
				Kreis WES	Ge- samt	Mo- Fr	Sa	So			Eigenleis- tung	Unternehmer- leistung
[Nr.]	[Name]	[Name]	[Datum]	[km]	[km]				[Name]	[km]	[km]	[km]
37	NIAG	NIAG	30.11.2019		21,7				Alpen Rheinberg Sonsbeck Wesel	21.240 8.515 7.455 27.079	64.290	
82	NIAG	NIAG	31.05.2018		11,5				Wesel	116.776	116.776	
83	NIAG	NIAG	31.05.2018		16,2				Wesel	134.234	134.234	
85	NIAG	NIAG	31.05.2018		16,5				Wesel	162.944	162.944	
86	NIAG	NIAG	30.11.2019		42,4				Wesel	304.044	304.044	
89	NIAG	NIAG	21.08.2020		10,9				Wesel	12.440	12.440	
95	NIAG	NIAG	31.12.2019		32,5				Hamminkeln	13.039	13.039	

Linie	Be- treiber	Kon- zessi- onär	Genehmi- gung bis	Linien- länge		Takt			bediente Kommu- nen	Leistung je Kom- mune & Jahr	Leistungsverteilung pro Jahr & je Linie gesamt	
				Kreis WES	Ge- samt	Mo- Fr	Sa	So			Eigenleis- tung	Unternehmer- leistung
[Nr.]	[Name]	[Name]	[Datum]	[km]	[km]				[Name]	[km]	[km]	[km]
96	NIAG	NIAG	31.12.2019		28,0				Hamminkeln Wesel	83.082 89.963	173.044	
2	NIAG	NIAG	12.06.2018		9,7				Kamp-Lintfort	184.096	184.096	
32	NIAG	NIAG	12.06.2018		44,0				Kamp-Lintfort Moers	70.829 8.440	79.268	
39	NIAG	NIAG	12.06.2018		16,0				Alpen Kamp-Lintfort Rheinberg	1.713 6.438 2.045	10.196	
4	NIAG	NIAG	31.12.2017		16,0				Moers	271.721	271.721	
6	NIAG	NIAG	12.06.2018		18,5				Moers Neukirchen-Vluyn	2.745 9.549	12.294	
7	NIAG	NIAG	12.06.2018		36,1				Kamp-Lintfort Moers Neukirchen-Vluyn	47.301 9.648 31.584	88.533	

Linie	Be- treiber	Kon- zessi- onär	Genehmi- gung bis	Linien- länge		Takt			bediente Kommu- nen	Leistung je Kom- mune & Jahr	Leistungsverteilung pro Jahr & je Linie gesamt	
				Kreis WES	Ge- samt	Mo- Fr	Sa	So			Eigenleis- tung	Unternehmer- leistung
				[km]	[km]						[km]	[km]
36	NIAG	NIAG	31.10.2019		38,2				Sonsbeck Xanten	129.492 43.282	172.774	
38	NIAG	NIAG	31.10.2019		21,7				Alpen Rheinberg	20.798 71.221	92.019	
41	NIAG	NIAG	31.10.2019		14,7				Alpen Xanten	8.633 5.877	14.510	
43	NIAG	NIAG	31.10.2019		24,8				Sonsbeck Xanten	5.533 3.814	9.346	
8	NIAG	NIAG	31.10.2019		14,0				Rheinberg	26.514	26.514	
9	NIAG	NIAG	31.10.2019		2,6				Alpen Rheinberg	5.614 7.313	12.927	
913	NIAG	NIAG	31.08.2026		43,7				Moers Rheinberg	77.857 207.104	284.961	

Linie	Be- treiber	Kon- zessi- onär	Genehmi- gung bis	Linien- länge		Takt			bediente Kommu- nen	Leistung je Kom- mune & Jahr	Leistungsverteilung pro Jahr & je Linie gesamt	
				Kreis WES	Ge- samt	Mo- Fr	Sa	So			Eigenleis- tung	Unternehmer- leistung
[Nr.]	[Name]	[Name]	[Datum]	[km]	[km]				[Name]	[km]	[km]	[km]
SL40	NIAG	NIAG	16.08.2017		16,7				Xanten	89.558	89.558	
SL42 + SL42A	NIAG	NIAG	16.08.2017		85,5				Xanten	218.771	218.771	
911	NIAG	NIAG	31.08.2026		19,3				Kamp-Lintfort Moers	121.818 531.782	653.600	
912	NIAG	NIAG	31.08.2026		23,2				Moers Neukirchen-Vluyn	188.718 164.882	353.600	
929	NIAG	NIAG	31.05.2018		56,1				Moers Neukirchen-Vluyn	135.964 159.725	295.689	
SB10	NIAG	NIAG	27.05.2026		29,5				Kamp-Lintfort Moers Neukirchen-Vluyn	17.982 77.345 72.341	167.668	
SB30	NIAG	NIAG	29.05.2025		42,9				Kamp-Lintfort Moers	110.299 216.730	327.029	

Linie	Be- treiber	Kon- zessi- onär	Genehmi- gung bis	Linien- länge		Takt			bediente Kommu- nen	Leistung je Kom- mune & Jahr	Leistungsverteilung pro Jahr & je Linie gesamt	
				Kreis WES	Ge- samt	Mo- Fr	Sa	So			Eigenleis- tung	Unternehmer- leistung
[Nr.]	[Name]	[Name]	[Datum]	[km]	[km]				[Name]	[km]	[km]	[km]
BB Alpen	NIAG	NIAG	31.10.2019		23,0	Bed	--	--	Alpen Xanten			
BB Loi- kum / Werth erbr.	NIAG	NIAG	28.03.2021		32,5	Bed	--	--	Hamminkeln Bocholt			
BB Mehr- hoog	NIAG	NIAG	31.08.2026		22,5	Bed	--	--	Hamminkeln			
BB Rhein berg	NIAG	NIAG	09.03.2022		22,1	Bed	--	--	Rheinberg			
BB Sons- beck	NIAG	NIAG	04.03.2017		27,6	Bed	--	--	Sonsbeck Alpen Xanten			
BB Ue- dem	NIAG	NIAG	10.12.2021		56,4	Bed	--	--	Sonsbeck			
AST 1-4	NIAG	NIAG	30.11.2018		-----	Bed	Bed	Bed	Hamminkeln			

5.2 Umsetzung des NVP

Umsetzung des 1. NVP von 1998

In den ersten beiden Jahren nach Verabschiedung des Nahverkehrsplans wurden erhebliche Teile der vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere aus den vorrangigen Prioritätenstufen 1 und 2, umgesetzt. Es wurden insgesamt sechs SchnellBus-Linien eingeführt bzw. aus vorhandenen Linien umstrukturiert. Im dritten und vierten Jahre nach der Verabschiedung des NVP wurden kleinere Veränderungen und Anpassungen vorgenommen, die sich hauptsächlich an einzelnen Wünschen von Kommunen orientierten. Alle bis dahin nicht umgesetzten Maßnahmen wurden in die Überarbeitung des NVP einbezogen. Es wurde geprüft, ob die Maßnahmen weiterhin verfolgt werden sollten und mit welcher Priorität sie zu behandeln waren. Die meisten nicht umgesetzten Maßnahmen des NVP 1998 gingen in neu entwickelten Maßnahmen auf.

Umsetzung des 2. NVP (Ergänzung des NVP 1998) von 2002

Durch die Ergänzung des Nahverkehrsplanes von 2002 wurde insbesondere die Möglichkeit für die Städte und Gemeinden geschaffen, ihre Ortsverkehre stärker in eigener Verantwortung zu regeln. Nahezu alle größeren und mittleren Städte des Kreises Wesel stellten hierzu Konzepte für einen Ortsverkehr auf, die zwar nicht zur Gänze umgesetzt wurden, aus denen heraus aber im Laufe der Jahre nach und nach einzelne Maßnahmen verwirklicht wurden. In Xanten wurde das dort erarbeitete Stadtbuskonzept vollständig umgesetzt. Hierbei ersetzen zwei Stadtlinien die ursprüngliche Linie, wobei sich das Leistungsangebot etwa verdreifacht hat. Neben einer erheblichen Steigerung der Nachfrage werden täglich auch deutlich über 1.000 Schüler mit den Stadtlinien befördert, die vorher im freigestellten Schülerverkehr unterwegs waren.

Umsetzung des 3. NVP von 2012

Die Umsetzungen der Maßnahmen aus dem NVP 2012 sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Regionalverkehr		
Nr.	Maßnahme / Umsetzungsstand	Kommunen
1	Neustrukturierung des Angebotes des SB 7, der Linie 37 und der Linie 67, dadurch mehr durchgehende Fahrten auf der Strecke Geldern – Alpen – Wesel und bessere Vertaktung Aufgrund Fahrzeugumläufe bisher keine Einbindung der Linie 37 möglich	Alpen, Wesel, (Issum, Geldern)
2	Ausweitung des Verkehrsangebotes der Linie 915 auf dem nördlichen Ast zum 60-Minutentakt in der Normalverkehrszeit bei angemessener Nachfrage der Bestandsleistung Wurde 09/2016 umgesetzt	Dinslaken, (Duis- burg)
4	Ausweitung des Angebots der Linie 1 zwischen Rheinberg und Kamp-Lintfort zur Erschließung der neu entstehenden Arbeitsplätze im Gewerbegebiet Rheinberg Süd Wurde für einzelne Fahrten umgesetzt. Kein Abschluss für Firmenticket, da nicht variabel genug auf Veränderungen bei den Arbeitszeiten reagiert werden kann.	Kamp-Lintfort, Rheinberg
5	Linie SB 30: Verdichtung des Angebotes an Fahrten zwischen Moers und Kamp-Lintfort auf einen 30-Minutentakt in der Normalverkehrszeit und Schaffung eines Angebotes in der Nebenverkehrszeit (abends und am Wochenende) Umsetzung ist in 01/2013 erfolgt	Kamp-Lintfort, Moers
7	Für die Linie 911 ist zwischen Kamp-Lintfort und Moers ein 30-Minutentakt ausreichend, wenn die Verdichtung des Angebotes auf der Linie SB 30 und die zusätzlichen Leistungen im Ortsverkehr Kamp-Lintfort realisiert werden Wurde auf Grund der hohen Fahrgastnachfrage nicht umgesetzt	Kamp-Lintfort, Moers
8	Verbesserung des Angebotes zwischen Moers und Wesel, Linie 68 an allen Verkehrstagen Umgesetzt wurde eine Beschleunigung von etwa 50% der Fahrten	Moers, Rheinberg, Wesel

Orts- und Nachbarortsverkehr		
Nr.	Maßnahme	Kommunen
1	Neustrukturierung des Angebotes des SB 7, der Linie 37 und der Linie 67, dadurch mehr Fahrten auf der Strecke Geldern – Alpen – Wesel über Menzelen-Ost Aufgrund Fahrzeugumläufe keine Einbindung der Linie 37 über Menzelen-Ost möglich	Alpen
9	Dinslaken: Umstrukturierung des gesamten Ortsverkehrs unter Einbeziehung auch regionaler Linien zu einem Stadtbusnetz. In 09/16 geringfügige Angebotsanpassung, weiterreichende Maßnahmen nach derzeitiger Nachfrage nicht erforderlich	Dinslaken
10	Verlegung der Linien 64 zur Erschließung des Bahnhofsbereichs Maßnahme wurde 2012 umgesetzt	Haminkeln
12	Prüfung des vorhandenen Straßennetzes und der Linienführung in Bruckhausen mit dem Ziel einer besseren Erschließungswirkung der Haltestellen Derzeit im Umsetzungsprozess	Hünxe
13	Prüfung des vorhandenen Straßennetzes und der Linienführung im südlichen Bereich des Hauptortes mit dem Ziel einer besseren Erschließungswirkung der Haltestellen Derzeit im Umsetzungsprozess	Hünxe
14	Schaffung einer oder mehrerer Linien zur verbesserten Erschließung der Ortsteile Niersenbruch / In den Vierquartieren und Tor Ost / Rossenray mit Midi- oder Kleinbussen Derzeit im Umsetzungsprozess	Kamp-Lintfort
17	Für die Linie 911 ist zwischen Kamp-Lintfort-Zentrum und Altsiedlung ein 30-Minutentakt ausreichend, wenn die Verdichtung des Angebotes auf der Linie SB 30 und die zusätzlichen Leistungen im Ortsverkehr Kamp-Lintfort realisiert werden. Nachfrage lässt eine Änderung zurzeit nicht zu.	Kamp-Lintfort
19	Verbesserung der Erschließung im Ortsteil Eick durch Änderung des Linienweges einer geeigneten Bestandslinie oder Ergänzungsangebote Aufgrund von Anwohnerprotesten nicht umgesetzt	Moers

23	Einrichtung eines Bedarfsverkehrs im Probetrieb auf der Achse Repelen – Genend – Neukirchen – Kapellen auf dem Gebiet der Städte Neukirchen-Vluyn und Moers (Nachbarortsverkehr). Wurde detailliert begutachtet. Aufgrund fehlender Finanzierung wird diese Maßnahme zurzeit nicht weiter verfolgt.	Moers, Neukirchen-Vluyn
----	---	-------------------------

5.3 Entwicklung der Fahrgastnachfrage und Modal-Split

In den Jahren 2000 und 2001 wurde vom Kreis Wesel eine kostenintensive umfangreiche und nahezu flächendeckende Erhebung der Fahrgastnachfrage durchgeführt. Durch die gewählte Methode der Quell-/Zielerhebung konnten wertvolle Daten für die Planung gewonnen werden. Zudem wurden die Fahrgastströme zur Entwicklung des Finanzierungssystems benötigt (Einteilung in Orts- und Regionalverkehre). In den Jahren ab 2012 wurden von der NIAG zahlreiche Erhebungen mittels automatischer Zählsysteme durchgeführt, die kein flächendeckendes Bild ergeben, aber dennoch Rückschlüsse auf die Entwicklung erlauben.

Als Fazit aus den Erhebungen ist festzuhalten:

1. Die Nachfrage im ÖPNV stieg bis 2012 kontinuierlich an. Insbesondere bei den Fahrtzwecken Freizeit-, Einkaufs- und Erledigungsverkehr war die Zahl der Fahrgäste deutlich angewachsen. Diese Entwicklung findet nicht mehr statt. Trotz der positiven Effekte durch die Einführung des VRR-Tarifs sind die Fahrgastzahlen insgesamt rückläufig. Dies ist vor allem durch den Rückgang von Schülerzahlen bedingt. Ein weiterer Grund liegt in der deutlichen Verringerung der Treibstoffpreise für private Kfz.
2. Die Maßnahmen, die aus der Umsetzung des Nahverkehrsplans resultieren, waren besonders erfolgreich. Durch die detaillierte Planung der Umsetzung gemeinsam durch Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Gemeinden konnte allein mit diesen Maßnahmen eine vierstellige Zahl an täglichen Neukunden gewonnen werden.
3. Die Einführung einiger Angebote im Bedarfsverkehr hat die Wirtschaftlichkeit des Angebotes erheblich verbessert, ohne dass eine bedeutende Zahl an Fahrgästen auf diesen Relationen verloren ging.

4. Besonders erfolgreich war die Einführung der Schnellbusse, die zu einer sehr deutlichen Verbesserung der Qualität des Verkehrsangebotes geführt haben, sehr beliebt sind und Steigerungsraten von teilweise mehr als 100% im jeweiligen Verkehrskorridor erbracht haben. Dazu kommt ein erheblicher Imagegewinn für den ÖPNV und die Verkehrsunternehmen.
5. Ebenfalls erfolgreich waren die Verbesserungen im Ortsverkehr. Hierbei ragt vor allem die Einführung des StadtBusses in Xanten heraus, der zu einer Erhöhung der Nachfrage von täglich 30 auf 480 Fahrgäste (ohne Schüler) geführt hat.
6. Zum Modal Split, d.h. dem Anteil der einzelnen Verkehrsträger an den zurückgelegten Wegen im Verkehrsgeschehen des Kreises Wesel, gibt es keine kreisweite Untersuchung. Aus Untersuchungen in einzelnen Städten und den Fahrgasterhebungen, lässt sich ableiten, dass der Modal Split für den Bus-ÖPNV für den Kreises Wesel bei ca. 2 % liegt. Ausführlichere Informationen hierzu finden sich im Kapitel 6.7 dieses Nahverkehrsplans.

5.4 Beförderungsqualität

In der folgenden Bestandsaufnahme der Beförderungsqualität wird für den Nahverkehrsplan Kreis Wesel lediglich auf die Produktbereiche des straßengebundenen ÖPNV eingegangen. Der schienengebundene Nah- und Regionalverkehr (SPNV) wird im Nahverkehrsplan des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr behandelt.

5.4.1 Fahrzeugeinsatz

Im Kreisgebiet Wesel sind die konzessionierten Verkehrsunternehmen Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG), Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG), Stadtwerke Krefeld AG (SWK), die Stadtwerke Oberhausen AG (StOAG) und die zur DB Rheinlandbus gehörende Regionalverkehr Niederrhein GmbH (RVN) tätig. In einigen Bereichen des Kreises Wesel firmiert DB Rheinlandbus auch unter „Busverkehrs Rheinland (BVR)“. Zahlreiche private Unternehmen sind darüber hinaus überwiegend als Auftragnehmer der vorgenannten Verkehrsunternehmen tätig. Diese Vielzahl von Unternehmen bringen ebenso vielfältige Standards für die Fahrzeugausstattung mit sich. Aufgrund dessen kommt es zu qualitativen Unterschieden der eingesetz-

ten Fahrzeuge.

Die angebotene Produktpalette erstreckt sich auf

- Straßenbahntriebwagen,
- Standard-Linienbusse,
- Standard-Gelenkbusse,
- Standard-Überlandbusse,
- Midi-/Kleinbusse (StadtBus, Bürgerbus) und
- Pkw (Anruf-Sammeltaxi, TaxiBus).

Insbesondere bei den großen Unternehmen werden die Fahrzeuge überwiegend mit Niederflertechnik (NF) angeboten. Seit 1997 wird vom Kreis Wesel ausschließlich die Beschaffung solcher Fahrzeuge aus den ÖPNV-Pauschalmitteln nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW gefördert. Insgesamt ist der Anteil an Niederflurfahrzeugen daher deutlich gestiegen. Am Beispiel der NIAG lässt sich diese Entwicklung eindrucksvoll nachvollziehen:

Entwicklung Anteil NF-Fahrzeuge NIAG

- 2002 >> 69 %
- 2011 >> 100 %

Das durchschnittliche Fahrzeugalter ist seit der Laufzeit des ersten Nahverkehrsplans bei allen Verkehrsunternehmen gesunken, so dass ein deutlich besserer Standard erreicht wurde.

5.5 Bedienungsformen

5.5.1 Linienverkehr

Das Rückgrat des ÖPNV bildet nach wie vor der nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) konzessionierte Linienverkehr mit Bussen. Jedoch hat sich das Bedienungsangebot im Kreis Wesel im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans weiter differenziert. Insbesondere Schnellverkehre und flexible, differenzierte Verkehrsangebote haben das Bedienungsangebot ergänzt und nicht zuletzt auch wirtschaftlicher gestaltet. Dieser Weg wird im NVP 2017 konsequent weiterverfolgt.

Das Stadtgebiet von Dinslaken wird auf der Linie 903 (DU-Hüttenheim– DU-Zentrum – DU-Walsum – Dinslaken) mit **Straßenbahn**fahrzeugen vom Typ GT 10 NC-DU bedient.

Das **SchnellBus**-Netz wurde weiter ausgebaut (Kamp-Lintfort – Neukirchen-Vluyn) und erstreckt sich mittlerweile auf die folgenden acht Linien:

- SB 3 RVN Dinslaken - Hünxe - Wesel
- SB 6 RVN Xanten - Wesel
- SB 7 RVN Geldern - Issum - Alpen - Wesel
- SB 10 NIAG Kamp-Lintfort - Neukirchen-Vluyn - Duisburg
- SB 21 RVN Wesel - Hünxe - Schermbeck (- Dorsten)
- SB 28 RVN Schermbeck - Dorsten - Gelsenkirchen-Buer
- SB 30 NIAG Geldern - Issum - Kamp-Lintfort - Moers - Duisburg
- SB 80 NIAG Moers - Krefeld-Uerdingen

Im Rahmen der Entwicklung und Umsetzung von Stadt- und Ortsbuskonzepten sind auch weitere StadtLinien (SL) entstanden, die das Bedienungsangebot in Alpen (geringfügig durch die Ortslinie in Issum) und Xanten optimiert haben:

- SL 21 NIAG Bönninghardt – Issum – Vorst – Sevelen – Oernten – Holthuysen – Sevelen (StadtLinie Issum)
- SL 40 NIAG Hochbruch – Xanten Bf – Xanten Innenstadt – Lüttingen (StadtLinie Xanten)
- SL 42(A) NIAG Xanten – Wardt – Vynen – Marienbaum – Kalkar (StadtLinie Xanten)

Das Bedienungsangebot mit flexiblen (bedarfsorientierten) Bedienungsformen **TaxiBus (gängige Abkürzungen: TL, TB, TaxiBus oder AnrufLinienTasi=ALT)** ist erheblich erweitert worden. Somit konnten neben der Sicherung des erforderlichen Grundangebotes auch zusätzliche Angebote geschaffen werden, um zeitliche und räumliche Bedienungslücken zu schließen. Das **Anruf-Sammeltaxi (AST)** wird weiterhin ausschließlich in Hamminkeln angeboten. Nachfolgend sind die TaxiBus-und Anruf-Sammeltaxi-Angebote im Kreis Wesel aufgelistet. Dabei sind auch Linien aufgeführt, die das Gebiet des Kreises Wesel nur mit wenigen Fahrten oder mit einem geringen Anteil am Linienweg berühren.

- TL 4 NIAG MO-Zentrum – MO-Max-Planck-Str.
- TL 6 NIAG MO-Kapellen – Neukirchen-Vluyn
- TL 7 NIAG Moers – Neukirchen-Vluyn – Rheurdt – Kamp-Lintfort
- TL 17 NIAG DIN-Grafschaft – DIN-Oberlohberg
- TL 25 NIAG Voerde – VOE-Friedrichsfeld
- TL 36 NIAG Geldern – Sonsbeck - Xanten
- TL 38 NIAG Alpen – Millingen – Rheinberg
- TL 39 NIAG Alpen – Millingen – Kamp-Lintfort
- TL 40 NIAG Hochbruch – Xanten Bf – Lüttingen
- TL 41 NIAG Xanten – Alpen
- TL 42 NIAG Xanten – Wardt – Vynen – Kalkar
- TL 43 NIAG Xanten – Uedem
- TL 63 RVN WES-Flüren – WES-Bergerfurth
- TL 71 RVN Schermbeck – Raesfeld
- TL 81 NIAG Voerde – Wesel
- TL 86 NIAG HAM-Mehrhoog – Rees
- TL 299 RVN Schermbeck-Gahlen
- AST Ha1 NIAG Hamminkeln – Hülshorst – Mehrhoog
- AST Ha2 NIAG Hamminkeln – Brünen – Unterbauerschaft – Marienthal – Havelich – Nordbrock
- AST Ha3 NIAG Hamminkeln – Loikum – Wertherbruch
- AST Ha4 NIAG Hamminkeln – Ringenberg – Dingden

Der **BürgerBus** wurde ebenfalls weiter ausgebaut (Rheinberg) und findet sich nun in folgenden Kommunen:

- bAl NIAG BürgerBus Alpen
- bRh NIAG BürgerBus Rheinberg
- bHL NIAG BürgerBus Hamminkeln (Loikum/Wertherbruch)
- bHM NIAG BürgerBus Hamminkeln (Mehrhoog)
- bHx RVN BürgerBus Hünxe
- bSo NIAG BürgerBus Sonsbeck
- bWi SW Kev. BürgerBus Kevelaer (Winnekendonk-Sonsbeck)

Eine weitere Differenzierung des Bedienungsangebotes erfolgte mit der Einführung des Nacht-

Expresslinien (NE), die das Angebot im Spätverkehr ergänzen:

- NE 4 StOAG OB-Heinrich-Böll-Gesamtschule – DIN-Surmann – OB-Sterkrade Bf
- NE 6 SWK Meerbusch – Krefeld – Moers Bf (Spätverkehr auf der Linie 052)

5.5.2 Freigestellter und liniengebundener Schülerverkehr

Der Schülerverkehr wird weiterhin sowohl von den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) freigestellt als auch liniengebundenen (nach PBefG genehmigt) durchgeführt.

Für die "Integration" der bestehenden Freistellungsverkehre kann nur im Einzelfall entschieden werden, ob eine Überführung in den Linienverkehr sinnvoll ist. Hierfür müssen die Bedürfnisse aller einzelnen Beteiligten, Schüler, Lehrer, Eltern, Schulleitung, Schulträger, Kommunen und Verkehrsbetriebe erfasst und abgewogen werden. Zum einen wird das allgemeinzugängliche ÖPNV-Angebot ohne zusätzlichen Fahrzeug- und Personalaufwand verbessert. Zum anderen können die Schüler auch außerhalb der normalen Zeiten die Schule erreichen und verlassen (Freistunden, verspätete Schüler ...).

Der liniengebundene Schülerverkehr ist konventioneller Linienverkehr nach § 42 PBefG und folglich für alle Kunden nutzbar. Die Schüler erhalten rabattierte Zeitkarten, die auch außerhalb des Schulbetriebs zur Fahrt berechtigen. Die Fahrgeldmindereinnahmen der Verkehrsunternehmen, die aus der Rabattierung erfolgen, werden im Rahmen der Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a ÖPNVG NRW vom Kreis Wesel als ÖPNV-Aufgabenträgern mit Landesmitteln abgegolten. Die Linienführung und das Fahrtenangebot sind bedarfsorientiert auf die Anfangs- und Endzeiten der Schulen ausgerichtet. Eine kurzfristige Anpassung der Linienführung bzw. des Fahrplanangebots auf veränderte Rahmenbedingungen ist aufgrund der Fahrplanpflicht nicht ohne weiteres möglich.

Neben dem liniengebundenen Schülerverkehr, der über die „normalen“ ÖPNV-Linien abgedeckt wird, bestehen bedarfsorientierte Linienverkehre, die ausschließlich der Beförderung von Schülern dienen. Sie weisen in der Regel wenige (ein bis sechs) Fahrtenpaare in den Hauptverkehrszeiten und einen Bedienungszeitraum von ca. 6 Uhr bis 18 Uhr auf. Die Linienwege sind ebenfalls auf die Bedürfnisse der Schülerströme von deren Wohnorten zu den Schulstandorten ausgerichtet.

Im Rahmen von Ausschreibungen wurden von mehreren Städten und Gemeinden die Möglichkeiten einer Integration von freigestellten Schülerverkehren in den ÖPNV geprüft. Das Ergebnis war stets negativ. Gründe dafür sind

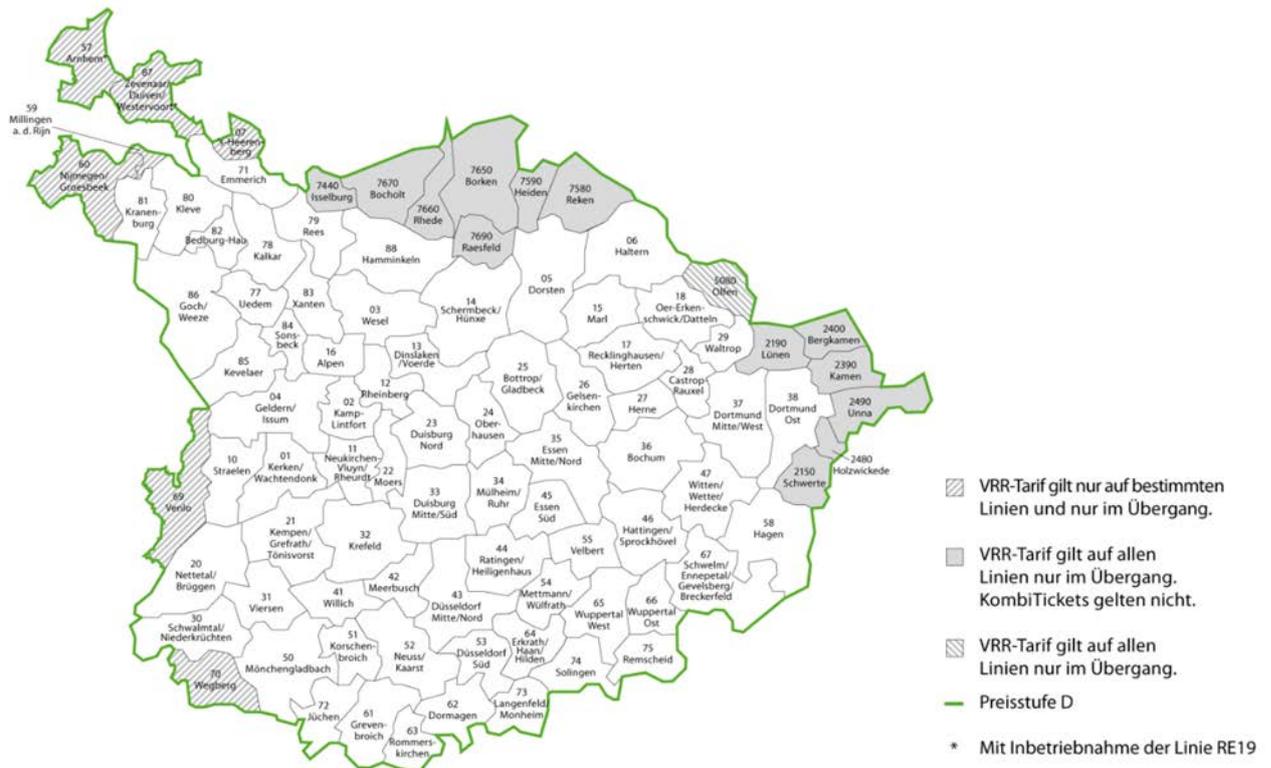
- Volle Auslastung der Kapazitäten im ÖPNV in der Schülerspitze
- Keine zusätzlichen Landesmittel für die Integration (Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11 a ÖPNVG NRW, vormals § 45 a PBefG)
- Lohnende Schülerströme sind in der Regel bereits integriert, Räume und Zeiten der noch befahrenen Routen sind meist nicht günstig für eine Integration
- Schulen und Eltern möchten möglichst keine Einbußen bei Flexibilität und Qualität
- Die Gemeinden und Städte möchten in der Regel ihre Schulen stärken und weniger die Wirtschaftlichkeit der Beförderung im ÖPNV verbessern

5.6 Tarifsystem und Tarifstruktur

Zum 1. Januar 2012 wuchsen der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) zu einem Tarifraum zusammen. Dabei wurde der ehemalige VGN-Tarif in den des VRR integriert. Die notwendigen strukturellen und preislichen Rahmenbedingungen für diese tarifliche Neuordnung wurden im Laufe des Jahres 2011 politisch diskutiert und festgelegt.

Der neue Verkehrsraum Rhein-Ruhr erstreckt sich seit Beginn des Jahres 2012 über ein Gebiet von 7.345 Quadratkilometern und rund 8,1 Millionen Einwohner können das gemeinschaftliche Nahverkehrsangebot nutzen.

Die nachfolgende Grafik verdeutlicht den Zuschnitt des Tarifraums und die Übergangsregelungen. Ab dem 1. Januar 2016 wurde die Preisstufe D erweitert. Durch den Wegfall der bisherigen Preisstufe E sind Tickets der Preisstufe D nun verbundweit gültig. Im Zuge der neuen Preisstufen-Einteilung wurde auch die seit 2012 gültige und für Teile des Kreises Wesel ungünstige Unterscheidung der Preisstufe D in die Regionen Nord und Süd aufgehoben.



Verbundraum VRR ab 2017 [Quelle: www.vrr.de]

Mit der Zusammenführung der beiden Tarifräume hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bei der vom Land gewünschten weiteren Harmonisierung der Nahverkehrstarife in Nordrhein-Westfalen eine Vorreiterrolle eingenommen. Für die Fahrgäste führte dies auch zu klaren Strukturen, transparenten Regelungen und Vereinheitlichung durch die Einrichtung eines gemeinsamen Tarifraumes bzw. die Fahrten im Übergang zwischen Niederrhein und Rhein-Ruhrgebiet. Damit einher ging die Erwartung, zusätzliche Kunden für den Nahverkehr zu gewinnen, die durch die komplizierteren Übergangstarifregelungen bislang abgeschreckt waren. Dies hat sich inzwischen bewahrheitet.

5.6.1 Der Tarifraum Unterer Niederrhein

Infolge der Zusammenführung wurden auch die Tarifgebietsnummern angepasst. Die Namen und neuen Nummern der ehemaligen VGN-Tarifgebiete im VRR-Verbundraum sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

Unterer Niederrhein gültig ab 01.01.2012



Tarifraum Unterer Niederrhein (ehemals VGN-Raum) [Quelle: www.niag-online.de]

5.6.2 Tarifarten und Ticketangebot

Infolge der Ablösung des VGN-Tarifs seit dem 01.01.2012 durch den des VRR gilt nach Auslauf der Übergangsregelungen inzwischen das gesamte Ticketangebot des VRR (Abotickets Ticket2000, Ticket1000, BärenTicket, SchokoTicket und SozialTicket (meinTicket) sowie die bekannten Angebote aus dem Barsortiment) auch im Kreis Wesel bzw. im ehemaligen VGN-Raum. Dadurch werden Änderungen im Preisgefüge hervorgerufen (s. Kap. 5.4). Im Tarifraum Unterer Niederrhein gibt es darüber hinaus die rabattierte Schnäppchenkarte, die unabhängig vom Zeitpunkt des Kaufs 4 Stunden nach Fahrtantritt für beliebige Fahrten in der Preisstufe A genutzt werden darf (montags bis freitags nicht vor 9:00 Uhr). Samstags, Sonntags- und an Feiertagen ist die Schnäppchenkarte ganztägig ab Entwertung 4 Stunden gültig.

Auch im Bereich der Preisstufen kam es zu Vereinheitlichungen: Die aus dem bisherigen VRR bekannte Systematik A bis D wurden in den VGN-Bereich übernommen und löste die dortigen

Preisstufen 1 bis 4 ab. Neu ist der jeweils größere räumliche Zuschnitt der Preisstufe D gegenüber der VGN-Preisstufe 4. Die Tickets der Preisstufe D gelten nun im gesamten VRR-Gebiet.

Das Tarifsystem wird außerdem durch den Wegfall der komplexen Übergangstarife inkl. des hier parallel bestehenden NRW-Tarifs zwischen beiden Verbundräumen deutlich klarer strukturiert. Nachfolgend werden die wichtigsten Regelungen und Veränderungen im Preisstufensystem dargestellt.

Die neuen Preisstufen für den Tarifraum Unterer Niederrhein seit dem 01.01.2012:

VGN-Preisstufen	VRR-Preisstufen
<i>Kurzstrecke</i>	Kurzstrecke
<i>Preisstufe 1</i>	A (A1)
<i>Preisstufe 2</i>	B
<i>Preisstufe 3</i>	C
<i>Preisstufe 4</i>	D

Die Ticketsortimentsänderungen im Tarifraum Unterer Niederrhein sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

VGN-Tarif, bis 31.12.2011	VRR-Tarif, ab 01.01.2012
<i>Barsortiment (Einzel-, 4er-, Tages-, Gruppenkarten; Preisstufe 1-4)</i>	VRR-Barsortiment (Einzel-, 4er-, Tages-, GruppenTickets; Preisstufe A-D)
<i>Schnäppchenkarte (Preisstufe 1 und 2)</i>	Schnäppchenkarte nur noch Preisstufe A (nur gültig am Unteren Niederrhein; Preisstufe 2 entfällt)
<i>Monatskarte / Abo / Jahreskarten / 9-Uhr-Jahreskarten</i>	Ticket2000 / Ticket2000 9 Uhr, Ticket1000 / Ticket1000 9 Uhr, in den Preisstufe A-D, auch als Abotickets, BärenTicket Preisstufe D
<i>Monatskarte im Ausbildungsverkehr</i>	YoungTicket oder YoungTicketPLUS
<i>Freizeitkarte / FreizeitPlus</i>	Entfallen - Alternative: SchokoTicket
<i>Schulträgerjahreskarten</i>	Umstellung auf SchokoTicket
	7-TageTicket (nur Online oder als HandyTicket erhältlich)
	SozialTicket (nur mit Berechtigtenausweis)
<i>FirmenTicket</i>	VRR Großkunden-Angebote

5.6.3 Fahrausweisvertrieb und Kundenbetreuung

Der Fahrausweisvertrieb sowie die Kundenbetreuung im persönlichen Kontakt finden durch drei KundenCenter (NIAG) und das RegioCenter (RVN) im Kreisgebiet statt.

KundenCenter / RegioCenter im Kreis Wesel			
Standort	Betreiber	Öffnungszeiten	
Dinslaken Bahnhofsplatz 4	NIAG	Mo – Fr	09: 30 – 12:30 Uhr und 13:30 – 18:00 Uhr
		Sa	geschlossen
		So	geschlossen
Kamp-Lintfort Kolkschenstr. 16	NIAG	Mo – Fr	09:30 – 13:30 Uhr und 14:30 – 18:00 Uhr
		Sa	09:30 – 12:30
		So	geschlossen
Moers Neuer Wall 10	NIAG	Mo – Fr	08:00 – 18:00 Uhr
		Sa	10:00 – 13:30
		So	geschlossen
Wesel Franz-Etzel-Platz 19	RVN	Mo – Mi	08:00 – 13:30 Uhr und 14:00 – 15:00 Uhr
		Do	08:00 – 13:30 Uhr und 14:00 – 17:00 Uhr
		Fr	08:00 – 13:30 Uhr
		Sa	geschlossen
		So	geschlossen

Weitere persönlich erreichbare Vertriebskanäle bestehen in Form von zusätzlichen und privaten Vorverkaufsstellen und dem Ticketverkauf durch das Fahrpersonal (Einschränkungen hinsichtlich des Ticketangebots).

Der allgemein rückgängige Vertrieb über den persönlichen Kundenkontakt wird kompensiert durch die starke Zunahme der mobilen und digitalen Vertriebskanäle. Neben der Möglichkeit ein Ticket mit dem Smartphone (HandyTicket) zu erwerben, besteht auch die Option online im VRR-Ticketshop eine Fahrtberechtigung zu erlangen.

5.7 Kundeninformation, Marketing und Mobilitätsmanagement

Die Information über das Angebot und Vermarktung desselben wird von allen am ÖPNV-Geschehen beteiligten Institutionen durchgeführt. Neben dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, der Fahr- und Liniennetzpläne in gedruckter Variante und in digitaler Form (www.vrr.de) zur Verfügung stellt, betreiben insbesondere die Verkehrsunternehmen das operative Geschäft der Fahrgastinformation und des Marketings.

Bei der Kundeninformation bestehen Unterschiede hinsichtlich der technischen Ausprägung (insbesondere der Infrastruktur Fahrzeuge und Haltestellen). Während zunehmend dynamische Informationen in den modernen Fahrzeugen z.B. optisch über TFT-Monitore und Ansagen über Bordrechner erfolgen, sind ältere Fahrzeuge weiterhin ohne moderne Informationsstandards ausgestattet. Dies gilt vor allem beim Einsatz von Fahrzeugen von Subunternehmern, wobei auch bei diesen bessere Standards zur Information erreicht worden sind.

Die sogenannte "Schlaue Nummer für Bus und Bahn", auf die auch die im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen nach Schließung ihrer Kundencenter routen, sowie die Fahrplan-App (s. hierzu: <http://www.schlaue-nummer.de/>) stellen weitere Möglichkeiten zur Information für die Kunden dar.

Die Schlaue Nummer für Bus und Bahn 0180 6-50 40 30* ist die landesweit einheitliche Rufnummer für die personenbediente Nahverkehrsauskunft in NRW. In einem vernetzten Betrieb geben die Servicestellen bei den Verkehrsunternehmen und -verbänden sowie von ihnen beauftragte Callcenter an 7 Tagen der Woche rund um die Uhr Fahrplan- und Tarifauskünfte für den öffentlichen Nahverkehr in NRW.

Die Schlaue Nummer für Bus und Bahn in NRW 0180 6-50 40 30* bietet durch die nahtlose Verknüpfung von drei unterschiedlichen Informationskanälen eine Verkehrsträger übergreifende Fahrplanauskunft. Die unterschiedlichen Informationskanäle bestehen aus einer Vielzahl von Servicestellen der Verkehrsunternehmen/Verbände im dezentralen Tagesbetrieb, sowie aus dem landesweit tätigen Callcenter, das auch weitgehend den zentralen Nachtbetrieb übernimmt. Unterstützt werden diese persönlichen Fahrplanauskünfte darüber hinaus vom Sprachdialogsystem Sprechender Fahrplan NRW unter der kostenfreien Rufnummer 0800 3-50 40 30 und der App "Busse & Bahnen NRW".

Der Sprachcomputer Sprechender Fahrplan NRW kann unter der kostenfreien Rufnummer 0800 3-50 40 30 angerufen werden. Im interaktiven Dialog zwischen Mensch und Maschine werden die Start- und Zielhaltestelle und die Abfahrts- bzw. Ankunftszeit ermittelt. Die mit diesen Angaben errechnete Fahrplanauskunft wird dem Anrufer vom System vorgelesen oder per SMS auf sein Handy geschickt.

Die App "Busse & Bahnen NRW" ist der ideale Begleiter für mobile Menschen in Nordrhein-Westfalen. Sie bietet jederzeit aktuelle Fahrplaninformationen und zeigt die optimale Reise mit Bus und Bahn zu beliebigen Zielen auf.

* 20 Cent/Verbindung aus dem Festnetz sowie maximal 60 Cent/Verbindung aus den Mobilfunknetzen

5.8 Finanzierung

Die Finanzierung der Kostenunterdeckung im ÖPNV des Kreises Wesel basiert derzeit auf einer Gebietsergebnisrechnung, die im Folgenden erläutert wird.

Es müssen unterschieden werden:

- Binnenverkehrslinien (Ortslinien), die nur in einer Kommune verlaufen und
- Gemeindegrenzen überschreitende Linien, deren Aufwendungen und Erträge auf mehr als eine Kommune aufzuteilen sind

Ein daraus resultierendes Gebietsergebnis setzt sich grundsätzlich wie folgt zusammen:

	Summe der Erträge der Binnenverkehrslinien
+	anteilige Erträge der übergreifenden Linien
./.	Summe der Aufwendungen der Binnenverkehrslinien
./.	anteilige Aufwendungen der übergreifenden Linien

Die Aufwendungen der übergreifenden Linien werden nach einem Schlüssel auf die Kommunen aufgeteilt. Die Gebietsergebnisse werden zu 30 % von der jeweiligen Kommune finanziert. Die übrigen 70 % werden über einen Steuerschlüssel auf alle 13 Kommunen verteilt.

Das Gebietsergebnis wird dabei in einen kommunalen Teil und einen regionalen Teil unterschieden. Dem kommunalen Teil sind nicht nur Linien zugehörig, die ausschließlich innerhalb der Kommune verlaufen. In den kommunalen Teil fließen ebenfalls ein:

- Die Ergebnisse der Binnenverkehrslinien (Ortslinien) und
- anteilig die Ergebnisse von Linien, deren Beförderungsleistung im Ortsverkehr bei 50 % oder höher liegt.

Der kommunale Teil der Gebietsergebnisrechnung wird zu 100 %, der übrige Teil der Verkehrsleistungen zu 30 % von der jeweiligen Kommune und zu 70 % über die Umlagegrundlagen finanziert.

Die Bestimmung der Linienanteile, die in die Direktfinanzierung einfließen, erfolgt durch Auswahlparameter, die ab einer bestimmten Mindestgröße die bedeutenden Anteile im Ortsverkehr erfassen:

- Erster Parameter: Die Anzahl der Fahrgäste im Ortsverkehr muss in der absoluten Zahl größer als täglich 25 sein (Bagatellgrenze).
- Zweiter Parameter: Der Anteil des Ortsverkehrs am Gesamtverkehr in der Stadt oder Gemeinde muss mindestens bei 50 % liegen.

Die Leistungen werden den Städten und Gemeinden, welche die Parameter erfüllen, nicht zu 100 % zugeschlagen, sondern mit ihrem tatsächlichen, jeweils ermittelten Anteil. Werden z.B. in einer Stadt oder Gemeinde 65 % der Fahrgäste einer Linie im Ortsverkehr befördert, so geht auch ein 65 %iger Anteil für diese Linie in die Gebietsergebnisrechnung ein. Der übrige Linienanteil (im Beispielfall 35 %) wird über den sonstigen (regionalen) Teil abgerechnet.

Die Linienanteile wurden durch Erhebungen des Kreises Wesel bestimmt. Maßgeblich ist der Anteil der Fahrgäste im reinen Ortsverkehr am Gesamtaufkommen der Fahrgäste auf dem Gebiet der jeweiligen Kommune.

Bedingt durch die aktuelle Finanzierungssituation ist zurzeit keine differenzierte ÖPNV-Umlage erforderlich. Die o.a. Finanzierungssystematik ist jedoch nach wie vor Beschlusslage und würde im Falle einer Finanzierungsnotwendigkeit wieder zur Anwendung gelangen, sofern der Kreistag keine neuen Beschlüsse fasst.

6 ANFORDERUNGSPROFIL UND ANALYSEVERFAHREN

Das Anforderungsprofil ist als integrierte Standard-Rahmenkonzeption bzw. Leitbild für die Ausgestaltung und Entwicklung des ÖPNV im Kreis Wesel zu verstehen. Es sollen möglichst alle zur Förderung und Optimierung des ÖPNV-Systems in Betracht kommenden Instrumente und Strategien dargestellt werden, mit dem Ziel, gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen und ein angemessenes und wirtschaftliches ÖPNV-Konzept für den Kreis Wesel zu erstellen.

Ausdrücklich unterstützt der Nahverkehrsplan des Kreises Wesel die Bemühungen zusätzliche Verkehrsangebote im Schienenverkehr zu realisieren. Dies betrifft vor allem die Niederrheinbahn mit beiden Ästen von Duisburg über Moers nach Kamp-Lintfort und Neukirchen-Vluyn.

Wie schon im Rahmen der vorherigen Nahverkehrspläne wurde auch das Anforderungsprofil weiterentwickelt und den bestehenden Rahmenbedingungen angepasst. Zielsetzung des überarbeiteten Anforderungsprofils ist die Beschreibung eines ausgewogenen ÖPNV-Systems, das einerseits den Bedürfnissen der Kunden gerecht wird und ein möglichst hohes Maß an Qualität wie auch Quantität aufweist, und andererseits den Anforderungen einer wirtschaftlichen Ausgestaltung genügt.

Daraus ergibt sich mit Blick auf das Angebot das Erfordernis, einen sinnvollen Mix konventioneller und differenzierter Bedienungsformen sowie Angebots- und Verbindungsqualitäten zu beschreiben. Damit wird eine ausreichende Bedienung – auch in schwächer nachgefragten Bereichen und Zeiten – gewährleistet. Zudem ist den Belangen der Kommunen hin zu mehr Eigenverantwortlichkeit für die lokalen Verkehre Rechnung zu tragen, was sich in der weiteren Differenzierung in Regional- und Lokalverkehr widerspiegelt. Um auch die Infrastruktur des ÖPNV (insbesondere Fahrzeuge und Haltestellen) auf einem möglichst hohen Niveau zu betreiben, sind Anforderungen dahingehend unter Berücksichtigung der Eigenverantwortlichkeit und der Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen auszugestalten.

Das Anforderungsprofil hat in diesem NVP erstmals bindenden Charakter. Der NVP stellt den wichtigsten Maßstab im Rahmen der Vergabe der Verkehrsleistungen dar. Seine Anforderungen an die Qualität und Quantität sind daher zwingend einzuhalten.

Die Qualität des Verkehrsangebotes wird im hier vorliegenden Kapitel 6 behandelt. Die konsequente Fortsetzung der barrierefreien Umgestaltung des ÖPNV im Kreis Wesel wird im Kapitel 7 dargestellt. Die im Nahverkehrsplan entwickelten Maßnahmen und Zielnetze gemäß Kapitel 8

sind der Maßstab für die künftige quantitative Entwicklung des ÖPNV-Verkehrsangebotes im Kreis Wesel.

6.1 Erschließungs-, Verbindungs- und Angebotsqualität

6.1.1 Grundlagen

Das Anforderungsprofil stellt die Grundlage dar, mit welcher der grundsätzliche Bedarf an ÖPNV-Leistungen im Kreisgebiet für jede Kommune und gemeindeübergreifend festgelegt wird. Dabei besteht einerseits die Anforderung, einen einheitlichen Maßstab für das Kreisgebiet zu schaffen. Andererseits muss das Anforderungsprofil hinreichend individuell gestaltet sein, um den stark unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Verkehr gerecht zu werden.

Insbesondere im ländlich geprägten Raum gibt es Bereiche, in denen trotz vergleichbarer Siedlungsstruktur die Nachfrage sehr stark differiert. Im Ballungsrandbereich dagegen ist die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen deutlich angestiegen. Dies ist durch den demografischen Wandel ebenso bedingt, wie durch die sinkende Leistungsfähigkeit des Straßennetzes. Stärker als bisher richtet der Nahverkehrsplan 2017 die Verkehrsangebote an der Nachfrage aus. Dies bedeutet:

- verbesserte Verkehrsangebote im Zubringerverkehr zum Schienenverkehr und zum Schnellbusverkehr
- verbesserte Verkehrsangebote auf Relationen mit starker Nachfrage
- Verringerung der Verkehrsangebote auf Relationen mit sinkender oder generell schwächerer Nachfrage
- Initiierung eines neustrukturierten Verkehrsangebotes, Expressbusnetz
- in Einzelfällen Abweichung vom Taktverkehr (gute Wirtschaftlichkeit, verbesserte Information für die Kunden möglich)

In Räumen, in denen die ÖPNV-Nutzung traditionell gering ausgeprägt ist, wird dadurch in vielen Prüfungsfällen zwar ein zu geringes Verkehrsangebot festzustellen sein. Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtangebotes muss jedoch gewährleistet sein, damit eine geringe Belastung der kommunalen Haushalte durch den ÖPNV realistisch bleibt.

6.1.2 Verbindungsqualität

6.1.2.1 Verknüpfungspunkte und Anschlüsse

Für wichtige bzw. nachfragestarke Verknüpfungspunkte mit einer hohen Anzahl an Umsteigebeziehungen werden verschiedene Mindestanforderungen zur Verbesserung der Umsteigequalität und somit der Bedienungsqualität angestrebt.

Darüber hinaus ist die Netzverknüpfung durch eine nutzerfreundliche Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des Individualverkehrs (hier sind insbesondere Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen zu nennen) sicherzustellen. Anforderungen an Verknüpfungen sind jeweils aus Sicht der Fahrgäste, der Betreiber und der Allgemeinheit zu sehen. Sie umfassen dabei nicht ausschließlich Aspekte der eigentlichen Netzverknüpfung und sind deshalb von zentraler Bedeutung im Hinblick auf das Anforderungsprofil des gesamten Nahverkehrsplanes.

Anforderungen der Fahrgäste an einen Verknüpfungspunkt konzentrieren sich auf die Aspekte

- kürzest mögliche Gesamtreisezeit durch optimale Anschlüsse
- Minimierung der Fußwege
- Minimierung der Höhenunterschiede an den Haltestellen
- barrierefreier Zugang
- Sicherheit
- Fahrplanabstimmung
- Info- und Leitsysteme
- einfaches, übersichtliches Tarifsysteem
- Anordnung und Erreichbarkeit von Park & Ride- bzw. Park & Bike-Anlagen
- Witterungsschutz
- Attraktivität (Kombination mit sonstigen Dienstleistungen).

Der Anforderungskatalog der Betreiber umfasst die Punkte

- Wirtschaftlichkeit im Personal- und Fahrzeugeinsatz
- Ablaufverfahren
- Minimierung der Anlagen- und Betriebskosten

- zukünftige Ausbau- und Erweiterungsmöglichkeiten.

Allgemeine Anforderungen stellen sich schließlich im Hinblick auf

- die Wahrung und Umsetzung von Umweltgesichtspunkten
- die städtebaulich verträgliche Einbindung der Verknüpfungsanlagen

6.1.2.2 Mobilstationen

Um der Bedeutung von multimodalen Schnittstellen Rechnung zu tragen, nimmt das Konzept der sogenannten **Mobilstationen** einen breiten Raum im Rahmen der Planung des NVP Kreis Wesel 2017 ein. Ein Verkehrssystem wird grundsätzlich als multimodal bezeichnet, wenn den Verkehrsteilnehmern für ihre konkreten Mobilitätsbedürfnisse mindestens zwei Verkehrsmittelalternativen zur Verfügung stehen.

„Mobilstationen (dienen) als sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbundes mit systemischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Verbindung. Dabei ist festzuhalten, dass es nicht „die Mobilstation“ gibt. Vielmehr kann sie je nach Lage in der Stadt oder auch im ländlichen Raum viele, sehr unterschiedliche Ausstattungsmerkmale aufweisen, da sich jeweils individuelle Anforderungen ergeben.“ (Quelle: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Mobilstationen gehen in ihrer Konzeption über die Verknüpfungspunkte des vorhergehenden Kapitels hinaus. Während die Verknüpfungspunkte im Wesentlichen den Umstieg innerhalb des Systems ÖPNV betreffen (Bus - Schiene oder Bus - Bus), geht es bei den Mobilstationen um den Zugang „von außen“ zum ÖPNV. Je nach Bedeutung, Lage und spezieller Vor-Ort-Situation an den Haltestellen werden Angebote zur Nutzung weiterer Verkehrsmittel integriert.



(Quelle: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Dies können beispielsweise Car-Sharing-Angebote und zusätzliche oder neue Flächen für Park+Ride oder Bike+Ride sein. Des Gleichen sind Abstellanlagen in einfacher Form oder

überdacht und mit Diebstahl- und Witterungsschutz für hochwertige Fahrräder und E-Bikes ebenso vorgesehen wie die Möglichkeit, Fahrräder auszuleihen. Auch eine Verknüpfung mit Taxi-Angeboten gehört zu diesem Portfolio. Des Weiteren Ausstattungsmerkmale wie freier WLAN-Zugang, Kiosk, Sitzgelegenheiten usw.



(Mobilstation Offenburg: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Nachfolgend wurde eine Tabelle entwickelt, die die Zugangsstellen zum ÖPNV des Kreises Wesel in 5 verschiedene Kategorien einteilt, denen jeweils eine passende Ausstattung für multimodale Verkehre zugeordnet ist. Hierbei ist dringend zu berücksichtigen, dass die Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für den Ausbau der Haltestellen mit Ausnahme der Aufstellung des Fahrplanmastes und des Fahrplan- und Tarifaushanges bei den Straßenbaulastträgern liegt. Aus diesem Grunde ist die Umsetzung dieser Maßnahmen in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen und den übrigen Straßenbaulastträgern zu realisieren. Möglicherweise ergeben sich relativ kurzfristig Förderungen von Investitionsmaßnahmen im ÖPNV, so auch von Haltestellenausbauten. Bereits seit geraumer Zeit stehen über den VRR aus Mitteln des § 12 ÖPNVG NRW Zuschüsse für diesen Bereich oder eine Teilnahme an Modellprojekten zur Verfügung, da dieses Thema derzeit in erheblichem Maße an Aufmerksamkeit gewinnt.

Insgesamt lässt sich der hier theoretisch entwickelte Ausbaustandard für Mobilstationen nicht an allen Haltestellen problemlos realisieren; Fragen wie Verfügbarkeit und Besitz der Flächen, Empfindsamkeit der Nutzungen im unmittelbaren Umfeld der Haltestellen, Zuständigkeiten, Si-

cherheitsaspekte usw. sind zu klären und dabei im Sinne einer attraktiven Nahverkehrsplanung die jeweils bestmöglichen Ergebnisse anzustreben. Die Aufnahme von Haltestellen in den Katalog derjenigen, die mit multimodalen Angeboten ausgestattet werden sollen, ist während der Laufzeit des NVP in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden zu entwickeln.

Die folgende Tabelle zeigt den angestrebten Ausbauzustand für die Mobilstationen, eingeteilt in fünf Kategorien, auf. Die Kategorien 1 bis 4 umfassen Verknüpfungstellen, an denen mindestens zwei ÖPNV-Linien miteinander verbunden sind, bis hoch zu großen Verknüpfungszentren, an denen auch Angebote des Schienenverkehrs mit dem Regional-, Stadt- und Schnellbusverkehr verbunden sind. Des Weiteren ist im Rahmen der Ausbauplanungen zu beachten, dass einige der hier aufgeführten Ausstattungsmerkmale der Mobilstationen bereits heute vorhanden sind, insbesondere an den Verknüpfungstellen Schiene/Bus. Diese sind entsprechend nur noch um zusätzliche Merkmale zu ergänzen.

Kategorien von Mobilstationen im Kreis Wesel mit typischen Ausstattungsmerkmalen

Kat.	Bezeichnung	Beispielhaltestelle	Codefarbe	Ausstattung	
1	Überregionale Verknüpfungspunkte	Wesel Bahnhof	[Red]	P+R- und B+R-Anlage, groß mit Radstation	
				Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen	
				Ladestation für E-Bikes und für E-Autos	
				Standort für Carsharing, Taxi-Standort	
				Standort für Radverleihsysteme	
				Bäckerei, Servicestation, WC-Anlage, Photovoltaikanlage	
				Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Ausstattung mit W-Lan	
2	Regionale Verknüpfungspunkte	Xanten Bahnhof	[Yellow]	P+R- und B+R-Anlage, groß	
		Städtische Verknüpfungspunkte		Moers Königl. Hof	tw. Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen
				Ladestation für E-Bikes und für E-Autos	
				Standort für Carsharing, Taxi-Standort	
				Standort für Radverleihsysteme	
				Kiosk, Notruf-/Informationssäule	
		Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Ausstattung mit W-Lan			
3	Örtliche Verknüpfungspunkte	Sonsbeck Neutorplatz	[Yellow]	P+R- und B+R-Anlage	
				tw. Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen	
				Ladestation für E-Bikes, für E-Autos (optional)	
				Standort für Carsharing (optional)	
				Standort für Radverleihsysteme	
		Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Notruf-/Informationssäule			
4	Lokale Verknüpfungspunkte	Wesel Feldmark	[Blue]	kleinere B+R-Anlage	
		Quartiersverknüpfungspunkte		DIN Hiesfeld Kirche	Weitere B+R-Stellplätze in Abhängigkeit vom Nutzungspotenzial
				Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten	
				tw. Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen	
		Standort für Radverleihsysteme			
5	dezentrale Anschlusspunkte	Rheinberg Millingen Bf	[Green]	kleinere B+R-Anlage	
		Hp und Bf im SPNV		Ka-Li Waldfriedhof	Weitere B+R-Stellplätze in Abhängigkeit vom Nutzungspotenzial
		wichtige Einzelquellen/-ziele			tw. Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen
					Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten (optional)
		Standort für Radverleihsysteme (optional)			

Trotz des hier skizzierten Gesamtrahmens ist die schlussendliche Ausstattung der Mobilstationen stets individuell vorzunehmen. Hierbei sind insbesondere die Nutzungsstrukturen an der jeweiligen Mobilstation zu berücksichtigen, um Investitionen auch gezielt einzusetzen und eine

hohe Nutzung der Anlagen zu erzeugen. Insbesondere ist aber auch zu berücksichtigen, dass nicht jede Verknüpfungsform an jeder Haltestelle sinnvoll ist. So sind beispielsweise P+R-Anlagen in vielen zentralen Bereichen und an größeren Bahnhöfen nicht sinnvoll, da sie dazu führen, dass der Zulauf zu diesen Verknüpfungspunkten nicht mit dem ÖPNV, sondern z. B. mit dem Kfz durchgeführt wird. Dies ist aus Sicht des ÖPNV dringend zu vermeiden. Insbesondere ist hier zu berücksichtigen, dass auch diejenigen Straßen durch zusätzlichen Kfz-Verkehr belastet werden, die bereits hoch belastet sind. P+R-Anlagen sind somit grundsätzlich in denjenigen Bereichen vorzusehen, in denen der Zulauf nicht durch zentrale Orte geführt werden muss. Eine weitere Möglichkeit könnte in der Bewirtschaftung von P&R-Anlagen liegen, bei denen die Finanzmittel zweckgebunden dem ÖPNV zukommen. Dies muss aber sorgfältig mit den Fördergebern abgestimmt werden.

Die Umsetzung der Planungen zu den Mobilstationen sollte im Anschluss an den Beschluss des Nahverkehrsplanes zeitnah und umfänglich vorangetrieben werden. Mit den Mobilstationen wird das ÖPNV-System insgesamt gestärkt. Dies gilt insbesondere für die Schnellbuslinien, attraktive Linien mit kurzer Taktfolge und für die im Rahmen dieses NVP neu eingeführten Expressbuslinien (Erläuterungen dazu in Kapitel 8.2). Da für die meisten Mobilstationen die Städte und Gemeinden Baulastträger sind, ist eine detaillierte Planung und anschließende Umsetzung im Anschluss an den NVP in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden sinnvoller, als eine Bearbeitung im Rahmen des NVP. Aus diesem Grunde werden im Nahverkehrsplan keine konkreten Standorte festgelegt, sondern es wurde nur der entsprechende Rahmen skizziert, der anschließend vom Aufgabenträger mit den Kommunen sowie weiteren Beteiligten wie den Verkehrsunternehmen und potenziellen Anbietern der gewünschten Dienstleistung abgestimmt wird.

6.1.2.3 Fahrtenfolge (Vertaktung)

Im Interesse eines einfach konzipierten und somit nutzerfreundlichen Fahrplans ist ein Taktverkehr im Gesamtnetz anzustreben. Eine Vertaktung ermöglicht die Verknüpfung der Teilnetze und ein Umsteigen zwischen den einzelnen Netzen.

Ausgangspunkt für die Vertaktung des Gesamtnetzes eines Kreises ist die Anbindung zentraler Orte an ein übergeordnetes Schienenverkehrssystem oder ein Schnellbussystem. Dies wird durch das neue Expressbusnetz (s. Kapitel 8.2) ausgebaut, so dass den Verknüpfungen eine steigende Wertigkeit zugeordnet wird.

Unter Beachtung der anzustrebenden Mindestbedienung und der tageszeitlichen Schwankungen in der Verkehrsnachfrage ergeben sich für städtische und ländliche Bereiche unterschiedliche Taktmuster, die aufeinander abzustimmen sind. Grundsätzlich sollte die Fahrtenfolge den 60-Minutentakt nicht unterschreiten. Ausnahmen sind jedoch zulässig. Für die schwächer nachgefragten Relationen im Kreisgebiet ist ein wirtschaftliches Angebot ohne feste Vertaktung oft eine bessere Lösung als ein Angebot im Bedarfsverkehr. Durch die zunehmende Nutzung neuer Medien zur Information über die Fahrmöglichkeiten ist der Merkbarkheitsvorteil des Taktfahrplans abnehmend. Im Sinne einer optimierten Bedienung sind in Ausnahmefällen daher auch bedarfsorientierte Fahrpläne im Verkehr mit Standardlinienbussen eine akzeptable Lösung im Sinne des NVP.

6.1.2.4 Anschlusssicherung

Im Interesse möglichst geringer Gesamtreisezeiten wird angestrebt, die Umsteigezeiten zu minimieren. Da die Netze aufgrund der zentralörtlichen Struktur des Kreises bestimmte Lastrichtungen (in und aus Richtung des übergeordneten Zentrums) aufweisen, sind Anschlüsse vor allem in diese beiden Richtungen vordringlich. Anschlüsse in alle Richtungen zugleich sind nicht immer realisierbar. Hier muss sinnvoll abgewogen werden.

Problemlos gestalten sich Anschlüsse, wenn die Differenz zwischen Ankunfts- und Abfahrtszeit der Linien bzw. Richtungsbänder in einem der beiden Teilnetze nicht mehr als 20 Minuten beträgt und die Linien/Richtungsbänder des anderen Teilnetzes spitz wenden. Diese Zeitdifferenz kann für die Pause und den Zeitpuffer genutzt werden. Beträgt die Zeitdifferenz mehr als 20 Minuten, ist entweder nur der Anschluss in eine Richtung gewährleistet, die Linie/das Richtungsbänder des untergeordneten Netzes hat am Verknüpfungspunkt längere Standzeiten in Kauf zu nehmen oder gewährleistet innerhalb der Taktdauer zweimal Anschluss an das andere Netz (Takthalbierung).

Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang ein Grundproblem der Bus/Schieneverknüpfung an den Bahnhöfen der Strecke Arnhem – Emmerich – Wesel – Voerde – Dinslaken – Oberhausen. Hier stellen drei Zugfahrten je Stunde in einem angenäherten 20-Minutentakt-Schema das Grundangebot an den Tagen Montag bis Freitag dar. Die Buslinien im Kreis Wesel folgen aber dem 60/30/15-Minutentakt-Schema. Dadurch sind zahlreiche Anschlüsse nicht realisierbar. Hier besteht übergeordneter Handlungsbedarf.

Diese Anschlussbedingungen sind besonders bei einer Verknüpfung des Busnetzes des Kreises mit einem übergeordneten Schienennetz von Bedeutung.

6.1.3 Angebotsqualität für verschiedene Personengruppen

Nach § 2 Abs. 9 des ÖPNVG NRW ist den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen. Aus diesem Anspruch ergeben sich Anforderungen vor allem in den Bereichen Bedienungsangebot und Beförderungsqualität. Die Ansprüche an den ÖPNV sind zum Teil personengruppenspezifisch und müssen unter Berücksichtigung der jeweiligen Bedürfnisse betrachtet werden. Eine Unterteilung der einzelnen Personengruppen kann dabei erfolgen in

- Mobilitätseingeschränkte Personen (vor allem Menschen mit Behinderung),
- ältere Menschen (Senioren),
- Kinder,
- Jugendliche,
- Frauen und
- ausländische Personen

Nachstehend wird kurz auf die relevanten Personengruppen eingegangen. Für diese und auch alle anderen Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV ist die Vorgabe des vollständig barrierefreien Ausbaus des ÖPNV bis 2022 von herausragender Bedeutung. Dieser ist daher ein eigenes Kapitel, das Kapitel 7, gewidmet.

6.1.3.1 ÖPNV-Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste

Gemäß § 2 Absatz 9 des ÖPNVG NRW sind die Belange mobilitätseingeschränkter Personen und insbesondere von Fahrgästen mit Behinderung im ÖPNV besonders zu berücksichtigen. Sie sind insgesamt höher und von anderer Struktur als bei nicht eingeschränkten Fahrgästen. Diesen Ansprüchen wurde zum 1. Mai 2002 mit dem Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) in besonderem Maße Rechnung getragen. Dies erfordert unter anderem auch den entsprechenden Einfluss auf die Nahverkehrsplanung.

Im § 4 BGG ist die Barrierefreiheit definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.“

Ziel dieses Gesetzes ist es, die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie eine gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Einen wesentlichen Baustein zur Erreichung dieser Zielsetzung stellt die Barrierefreiheit für Menschen mit Einschränkungen dar.

Der Nahverkehrsplan, der als umfassender Rahmenplan für die ÖPNV-Entwicklung beschlossen wird, ist damit laut BGG der richtige Rahmen für Aussagen, welche die schrittweise Herbeiführung weitreichender Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV zum Gegenstand haben. Die auf diese Weise für den Gesamtabwägungsprozess bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes besonders hervorgehobenen Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen sind danach unter der Zielsetzung zu berücksichtigen, schrittweise eine vollständige Barrierefreiheit für die ÖPNV-Nutzung durch diese Personengruppe zu erreichen. Solche Schritte werden durch Aussagen zu den vorgesehenen Maßnahmen und zu dem Zeitrahmen für deren Umsetzung im Nahverkehrsplan konkretisiert.

Darüber hinaus hat der Nahverkehrsplan nach § 8 Abs. 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, so dass die bereits in den NVP von 1998 und 2012 beschriebenen Anforderungen mobilitätsbehinderter Fahrgäste mit Nachdruck bei der zukünftigen Ausgestaltung des

ÖPNV im Kreis Wesel berücksichtigt werden. Neben den Kommunen, die im Wesentlichen für die Warteanlagen des ÖPNV zuständig sind und den Verkehrsunternehmen gilt es insbesondere seitens des Aufgabenträgers, auf ein barrierefreies Bedienungsangebot hinzuwirken. Dazu zählt neben den Produkten des ÖPNV auch die Informationsgestaltung für die Anforderungen von Menschen mit Behinderung.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, wird die Anforderung der Barrierefreiheit im Rahmen eines vollständigen Oberkapitels, des Kapitels 7, ausführlich behandelt.

6.1.3.2 ÖPNV-Anforderungen von Frauen

Die Stellung der Frau im Öffentlichen Personennahverkehr entspricht bisher noch nicht der ihr angemessenen Bedeutung. Das Angebot ist noch nicht ausreichend auf ihre Erfordernisse ausgerichtet. Der Frauenanteil bei den ÖPNV-Nutzern liegt etwas höher als bei den männlichen Nutzern.

Die alltäglichen Wegezwecke setzen sich bei Personen, die vorwiegend mit der Betreuung von Haushalt und Kindern beschäftigt sind, überwiegend aus den Vorgängen Einkaufen und Besorgungen sowie Kinderbetreuung zusammen, ergänzt durch Fahrtzwecke, die der Erholung, Freizeitgestaltung und Bildung dienen. Dies können ebenso gut auch Personen männlichen Geschlechts sein. Die sich daraus ergebenden Wegeketten, d. h. die Erledigung mehrerer Tätigkeiten nacheinander auf dem gleichen Weg, werden als Reproduktionsmobilität bezeichnet und erfordern besondere Berücksichtigung bei der Gestaltung des ÖPNV:

- Sicherstellung der räumlichen und zeitlichen Erreichbarkeit relevanter Orte unter Voraussetzung eines flächendeckenden Bedienungssystems mit hoher Haltestellendichte und möglichst geringen Reisezeiten.
- Gewährleistung eines Grund- bzw. Erweiterungsangebotes in verkehrsschwachen Zeiten.
- kurze Umsteigewege und gesicherte, kurze Anschlussverbindungen sowie kurze, sichere Zu- und Abwege der Haltestellen.
- ausreichende Haltestellen- und Fahrzeugausrüstung: helle Beleuchtung, Aufstellflächen für Kinderwagen.

Selbstverständlich betreffen die hier dargestellten Anforderungen zum Teil auch Männer, sofern diese im Rahmen der durchgeführten Fahrt z.B. Fahrten mit Kindern durchführen.

6.1.3.3 ÖPNV-Anforderungen von Senioren

Um die speziellen Bedürfnisse älterer Menschen im ÖPNV berücksichtigen zu können, müssen die Eigenschaften und teilweise stark eingeschränkten Fähigkeiten der Senioren bedacht werden. Mit zunehmendem Alter kommt es bei Menschen zu physischen und physiologischen Veränderungen, die eine Abnahme der Sehschärfe, des Gesichtsfeldes, der Farbwahrnehmung, der Dämmerungssehfähigkeit, der Hörfähigkeit, der Beweglichkeit und der Muskelkraft zur Folge haben. Hieraus ergeben sich besonders hohe Ansprüche hinsichtlich der Gestaltung von Informationssystemen sowie Haltestellenanlagen und Fahrzeugen. Die sonst gängigen Attribute Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Preisgünstigkeit sind auf Senioren nicht uneingeschränkt übertragbar, die Prioritäten bei der ÖPNV-Gestaltung liegen in Bezug auf ältere Fahrgäste vorwiegend in o. g. Bereichen.

Aus diesen Bedürfnissen lassen sich besonders für Senioren Anforderungen an verschiedene Bausteine der öffentlichen Verkehrssysteme ableiten.

- Anforderungen an das Bedienungsangebot
Das Angebot sollte auf die Erreichbarkeit spezieller Ziele, wie z. B. Seniorenheime, Ärztezentren und Friedhöfe ausgerichtet sein. Das Angebot von Tür-zu-Tür wird ebenfalls von älteren Menschen bevorzugt, beispielsweise möglich mit AnrufSammelTaxi (AST), Bürgerbus (BB) oder TaxiBus (TL). Die maximale Haltestellenzugangszeit von Senioren, jedoch unter Berücksichtigung einer geringen Gehgeschwindigkeit, liegt bei 10 Minuten. Daraus lässt sich ein möglichst geringer Haltestellenabstand ableiten, der allerdings zu einer Erhöhung der Beförderungszeit des ÖPNV führt.
- Anforderungen an Fahrzeuge und Haltestellen
Neben sicheren sowie seniorengerechten Zu- und Abgangswegen zu und von den Haltestellen, sollte der stufenlose Ein- und Ausstieg bei der Nutzung des ÖPNV gewährleistet werden. Die Nivellierung zwischen Haltestelle und Fahrzeugboden kann durch Niederflurfahrzeuge, Aufpflasterungen, Rampen und Hebebühnen erfolgen. Die Ein-/Ausstiegsbereiche sollten zur besseren Erkennbarkeit farbig markiert sein. Im Fahrzeug sollten die Sitze podestfrei und für Senioren möglichst nah am Ein-/Ausstieg, evtl. durch Kennzeichnung oder Reservierung, angeordnet werden. Die Fahrzeuge sollten über eine ausreichende Anzahl bequem und sitzend erreichbarer Haltewunschknöpfe und deutliche akustische sowie optische Informationselemente verfügen.

- Anforderungen an den Fahrbetrieb

Eine verhaltene Fahrweise ohne ruckartige Anfah- und Bremsvorgänge entspricht den Bedürfnissen älterer Fahrgäste. Daraus ergibt sich jedoch wiederum eine längere Fahrzeit, die für alle Fahrgäste einen Nachteil darstellt. Nicht zu vermeidende Umsteigevorgänge sollten mit ausreichenden Übergangszeiten bemessen sein.

- Anforderungen an das Tarifsystem

Insbesondere beim Automatenverkauf von Fahrscheinen sollte die eindeutige und einfache Bedienung gewährleistet sein. Für die Beförderung außerhalb der Hauptverkehrszeiten besteht die Möglichkeit, zielgruppenorientierte Angebote für Senioren zu offerieren.

- Anforderungen an den Kundenservice

Eine wesentliche Anforderung im Hinblick auf Service, Information und auch den Fahrscheinverkauf stellt die Möglichkeit der persönlichen Beratung älterer Menschen in Kunden-Centern dar.

Veranstaltungsreihe „Mobil im Alter – Bitte einsteigen!“ des Kreises Wesel

Der Kreis Wesel hat in den Jahren 2009 und 2010 eine Veranstaltungsreihe durchgeführt, bei der Vertreter des Kreises Wesel, ein Fachgutachter und des im jeweiligen Veranstaltungsort dominierenden Verkehrsunternehmens Wohn- oder Freizeiteinrichtungen von Senioren in allen 13 kreisangehörigen Kommunen aufgesucht haben, um die Senioren gezielt auf ihre Fragen zum ÖPNV anzusprechen.

Im Rahmen dieser Veranstaltungen, die auf Wunsch vom Kreis punktuell fortgeführt werden, konnte zahlreichen und sehr konkreten Hinweisen und Vorschlägen zu einer besseren Nutzung des ÖPNV nachgegangen werden und es wurden Maßnahmen im Verkehrsangebot umgesetzt. Bis heute werden die erworbenen Erkenntnisse zur weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Wesel genutzt.

Fahrzeuge

Die Anforderungen an die Fahrzeuge werden, insbesondere auch im Hinblick auf die Herstellung der Barrierefreiheit durch gesetzliche Vorgaben (BOKraft) und Verbändeempfehlungen geprägt. Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben hat der Kreis Wesel folgende Anforderungen festgelegt:

- Niederflurtechnik, Einstiegshilfe (Rampe),
- großzügige Multifunktionsfläche für Rollstuhlnutzer (auch für Rollatoren, Personen mit Kinderwagen oder Gepäck etc.),
- kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnern (besonders Haltegriffe und -stangen, Anforderungstasten, Podeste, Sitzflächen) und leichter Zugang zu Haltewunschtasten
- barrierefreie akustische und visuelle Fahrgastinformation

Diese Anforderungen sind in den Fahrzeuganforderungen im Kapitel zur Barrierefreiheit weiter ausgeführt.

Handlungsfeld Information und Kommunikation

Im Handlungsfeld „Information und Kommunikation“ sind insbesondere folgende Anforderungen von Bedeutung:

- eine Beratung über barrierefreie Angebote in den Kundenzentren sowie telefonisch,
- die Aufbereitung digitaler Informationen in der Art, dass diese für Blinde oder in ihrer Sehfähigkeit beeinträchtigte Menschen zugänglich sind,
- eine barrierefreie Information für hörbeeinträchtigte und gehörlose Menschen z.B. durch Gebärdensprachenübersetzung an visuellen Medien und
- eine leicht verständliche Information für Menschen mit Lernbehinderungen.

Für Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch beeinträchtigt sind, sind gesonderte Informationen bereit zu stellen. Insbesondere gehbehinderte Menschen oder Menschen im Rollstuhl benötigen Informationen zur Art des genutzten Verkehrsmittels (Zustiegshöhe, -hilfe, Multifunktionsfläche u.a.), zur Länge und Beschaffenheit von Umsteigewegen, zur Art und Lage von Haltestellen (Rampen, taktile Hilfen u. a.) sowie zur Funktionsfähigkeit ergänzender Infrastrukturelemente, beispielsweise von Aufzügen. Es ist darauf hinzuwirken, dass die notwendigen Datengrundlagen erhoben oder über entsprechende Schnittstellen aus anderen Systemen generiert werden, um diese barrierefrei verfügbar zu machen.

Über Art und Umfang der Information hinaus ist zu berücksichtigen, dass diese für unterschiedliche Personengruppen leicht zugänglich ist. Blinde Menschen oder diejenigen, deren Sehfähigkeit stark eingeschränkt ist, sind auf akustische Informationssysteme angewiesen. Gehörlose oder schwerhörige Personen sollten über visuelle Informationsanlagen Zugang erhalten.

Handlungsfeld Betrieb und Unterhaltung

Eine wesentliche Anforderung im Hinblick auf den barrierefreien Zugang im ÖPNV ist auch an den Umgang des Service- und Fahrpersonals mit beeinträchtigten Menschen zu stellen. Regelmäßige Schulungen und ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch mit den Behindertenverbänden sind daher unerlässlich.

Darüber hinaus ist die Wartung und Reinigung der Verkehrsanlagen eine wichtige Voraussetzung für die uneingeschränkte Nutzung der Verkehrsanlagen und der Fahrzeuge. In diesem Zusammenhang ist auch der Winterdienst mit den jeweils zuständigen Stellen zu regeln. Verkehrsunternehmen haben die fahrzeugseitigen Komponenten so zu pflegen, dass sie jederzeit für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar sind.

Vorausschauende Planung

Vor dem Hintergrund angespannter Haushaltslagen kann die konkrete Umsetzung des vorgegebenen Ziels infolge der Notwendigkeit zum Teil sehr komplexer infrastruktureller Maßnahmen nur im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und unter Einsatz öffentlicher Fördergelder erfolgen. Dennoch ist eine vorausschauende Planung des ÖPNV-Aufgabenträgers mit einer sinnvollen Aufteilung von Maßnahmen auf die nächsten Jahre gemäß § 8 Abs. 3 Satz 5 PBefG ("Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.") unerlässlich. Hierzu gehört insbesondere die Entwicklung eines Haltestellenkatasters mit einer Prioritätenliste.

Die grundsätzlichen Anforderungen an die Erreichung der Barrierefreiheit werden, soweit zum Stand der Erarbeitung dieses Nahverkehrsplans schon möglich, in den folgenden Abschnitten berücksichtigt.

6.2 Beförderungsqualität

Die angestrebte Beförderungsqualität wird insbesondere durch Art, Ausstattung und Zustand der eingesetzten Fahrzeuge beschrieben. Niederflertechnik, behindertengerechte Zugangsmöglichkeiten, dynamische Fahrgastinformationseinrichtungen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen und eine ansprechende und funktionale Inneneinrichtung, insbesondere für ältere Menschen, sind die Mindestanforderungen an eine zeitgemäße Ausstattung der Fahrzeuge für den ÖPNV. Eine Reduzierung der schädlichen Emissionswerte (Lärm und Abgas) ist zu erreichen. Die Ausstattung der Fahrzeuge mit ITCS Leitsystem und Bordcomputern ist erforderlich. Darüber hinaus müssen die Fahrzeuge den Anforderungen an ein modernes elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) entsprechen.

6.2.1 Technische Eigenschaften der Fahrzeuge

Fahrzeugalter:

Das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte, die im Kreis Wesel zum Einsatz kommt, darf zu jeder Zeit 9 Jahre nicht überschreiten. Das Höchstalter der Fahrzeuge auf den Linien in Verantwortung des Kreises Wesel hat grundsätzlich – für Einsätze außerhalb der Verkehrsspitze – maximal 15 Jahre zu betragen. Für Einsätze während der Verkehrsspitze sind abweichend dazu bis zu 18 Jahre als Höchstalter und 14 Jahre im Durchschnitt zulässig. Die Verkehrsspitze ist der Zeitraum, in dem zeitgleich die meisten Fahrzeuge im Einsatz sind, in der Regel werktags zum Schüler- und Berufsverkehr im Zeitraum zwischen 6.30 und 8.30 Uhr, ggf. werktags zum Schulschluss zwischen 12.30 und 16.30 Uhr sowie ggf. bei Großveranstaltungen.

Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit:

Die Leistungswerte der eingesetzten Fahrzeuge müssen den Anforderungen der Fahrpläne und weiteren Anforderungen, die sich aus der betrieblichen Abhängigkeit zu anderen Straßennutzern ergeben, entsprechen. Ein gutes Beschleunigungsverhalten der Fahrzeuge soll auf Strecken mit vielen Haltestellen und/oder schwierigen topografischen Verhältnissen zu einer deutlichen Reduzierung der Fahrzeiten beitragen. Bei größeren Haltestellenabständen sollen die Fahrzeuge schnell genug sein, um auch im regionalen Verkehr die mögliche Höchstgeschwindigkeit zu erreichen.

Schadstoff- und Lärmemission:

Eine Verminderung der schädlichen Abgaswerte und des Motoren- und Betriebslärms sind durch Einsatz geeigneter Motortechnik, durch Instandhaltungsmaßnahmen (Fahrzeugwartung)

und durch eine adäquate Altersbeschränkung der Fahrzeuge zu erreichen.

Im Kreis Wesel haben alle Linienbusse darüber hinaus ab dem Jahr 2022 mindestens die Schadstoffklasse Euro-Norm IV einzuhalten; der Kreis kann für Busse, die ausschließlich in der Verkehrsspitze als Verstärker eingesetzt werden, eine Ausnahmegenehmigung für die Euro-Norm III erteilen. Mindestens 50 Fahrzeuge für den Linieneinsatz haben ab dem Jahr 2018 die Euro-Norm VI zu erfüllen; sie sind vor allem auf Linien einzusetzen, die durch dicht besiedelte Gebiete führen, oder auf neu eingeführten Schnellbus-Linien.

Kommunikationseinrichtungen:

Mindestanforderung sind alle notwendigen Einrichtungen zum betriebsinternen Informationsaustausch (z. B. Ortungssystem) sowie eine Schnittstelle zu den rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen anderer Verkehrsbetreiber bzw. zum Ist-Daten-Server des jeweiligen Verkehrsverbundes. Darüber hinaus sind die technischen Voraussetzungen für die Ansteuerung von Lichtsignalanlagen auf modernem Niveau sicherzustellen bzw. zu schaffen.

- Innenausstattung: Die Anforderungen an die Innenausstattung orientieren sich im Wesentlichen an den Bedürfnissen der Fahrgäste: Information, Sicherheit, Barrierefreiheit und Komfort. Dazu gehören mittelfristig
 - TFT-Bildschirme als Monitor
 - Evtl. eine elektrische Klimaanlage für den Fahrgastraum bei Überlandlinien
 - Bei den auf den Schnellbuslinien eingesetzten Bussen ist die Ausstattung mit einer Klimaanlage besonders wünschenswert.
- Weitere Ausstattungsmerkmale:
 - Vertriebstechnik: Vorgehalten werden müssen neben Einstiegskontrollgeräten insbesondere Entwerter soweit für das Fahrscheinsortiment notwendig, Fahrscheindrucker, ein Kommunikationssystem sowie ein Hintergrundsystem hierfür. Als Rückfallebene sind Notfahrscheine vorzuhalten.
 - Einstiegskontrollgeräte sind in allen Fahrzeugen spätestens ab 2018 vorzusehen. Sie ermöglichen die schnelle Kontrolle von E-Tickets beim Einstieg der Fahrgäste. Die Prüfbarkeit von NRW-, VRR- und anderen Tickets sowie das Lesen von Barcodes müssen gewährleistet sein.
 - In mindestens zehn Fahrzeugen ist eine funktionsfähige Videoüberwachung zur Überwachung und Gewährleistung der Fahrgastsicherheit im Fahrgastraum vorzuhalten; diese Fahrzeuge sind ihrem Zweck entsprechend im Liniennetz einzusetzen.

6.2.2 Fahrzeugausstattung

- **Fahrzeugeinstieg:** Alle ÖPNV-Fahrzeuge müssen grundsätzlich niederflurig sein. Es ist auf ein abgestimmtes Zusammenwirken von Fahrzeug und Bordstein hinsichtlich der Einstiegshöhe und dem sich ergebenden Spaltmaß zu achten, um mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen. Hilfsmittel zum Einstieg können automatisch ausfahrbare Rampen oder auch Klapprampen sein. Breite Türen in ausreichender Anzahl und große Auffangräume im Fahrzeug sorgen für kurzen Haltezeitbedarf.
- **Mehrzweckräume:** In den Fahrzeugen müssen ausreichende Freiflächen für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen oder Fahrräder vorhanden sein.
- **Platzangebot:** In den Normal- und Schwachverkehrszeiten muss außerhalb der Kernbereiche i.d.R. ein ausreichendes Sitzplatzangebot vorgehalten werden. Während der Hauptverkehrszeiten ist es aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht immer möglich, jedem Fahrgast einen Sitzplatz anzubieten.
- **Informationseinrichtungen:** Es müssen geeignete Einrichtungen visueller und auditiver Art zur Information der Fahrgäste vorliegen. Dabei sind die Bedürfnisse aller Menschen, insbesondere Mobilitätsbeeinträchtigter, Hör- und Sehbehinderter im Sinne der zu sichernden Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Die obigen Anforderungen und nachfolgenden Ausrüstungsstandards sind von den Verkehrsbetreibern spätestens ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 einzuhalten. Angesichts der notwendigen Flexibilität in der Fahrzeugdisposition wird auf eine Differenzierung der Ausrüstungsstandards nach Produktlinien, Verkehrsaufgaben oder Betriebsformen verzichtet.

Mögliche Abweichungen

Auf Linienfahrten, die ausschließlich für den Schülerverkehr oder zur Verstärkung bestehender Linienverkehre bzw. bei Großveranstaltungen durchgeführt werden, sind Abweichungen bei der Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge nur hinsichtlich des Fahrzeugmaximalalters (s. o.) zulässig. Die gesetzlichen Mindestvorgaben sind jederzeit einzuhalten.

Im Zusammenhang mit der Schadstoffbelastung in sensiblen städtischen Bereichen können durch den Aufgabenträger weitere Anforderungen an die einzusetzenden Fahrzeuge gestellt werden. Für Kleinfahrzeuge wie TaxiBusse, Bürgerbusse und Anrufsammeltaxen sind Ausnahmen zu den Fahrzeuganforderungen zulässig.

Vertrieb

Zum Thema Vertrieb wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrsunternehmen, die im Kreis Wesel Verkehrsleistungen erbringen, über den NVP zur Anwendung des VRR-Tarifcs verpflichtet sind. In diesem Zusammenhang wird auf die hierzu bestehenden Bestimmungen des VRR hingewiesen, die vollständig einzuhalten sind. Die Verkehrsunternehmen im Kreis Wesel nehmen grundsätzlich am Verfahren zur Einnahmefteilung (siehe Kapitel 6.4) teil.

Ziel ist es, die Zugangsbarrieren zum ÖPNV / SPNV durch vertriebliche Verbesserungen abzubauen und die Akzeptanz der öffentlichen Verkehrsmittel durch Information und geeignete Vermarktungsstrategien weiterhin zu erhöhen.

Die Vertriebsrichtlinie berücksichtigt alle Vertriebswege vom persönlichen Verkauf im Fahrzeug oder in den Vorverkaufsstellen bis hin zu den Fahrausweisautomaten und dem mobilen Endgerät (z. B. Smartphone) als ersten elektronischen Vertriebskanal (HandyTicket). Die Zuständigkeit für den Vertrieb von Fahrausweisen obliegt den Verkehrsunternehmen. Kreisweite Lösungen, die dem Zweck einer reibungslosen, zügigen und wirtschaftlichen Abwicklung des Vertriebes dienen, sind auszubauen.

Im Kreis Wesel sind Vorverkaufsstellen vom Verkehrsunternehmen vorzuhalten, in denen auch eine Beratung zum ÖPNV erfolgt; der operative Betrieb kann ggf. durch private Partner erfolgen, die entsprechend zu schulen sind. Die Erteilung von Tarifauskünften und der Verkauf sämtlicher Fahrscheine gehören zu den Kernaufgaben. Vorverkaufsstellen sind möglichst gleichmäßig auf das Kreisgebiet zu verteilen und an Orten mit vergleichsweise hohem Verkehrsaufkommen und guter Erreichbarkeit anzusiedeln. In allen Städten und Gemeinden mit mehr als 10.000 Einwohnern ist mindestens je eine Vorverkaufsstelle vorzuhalten; darüber hinaus ist sicherzustellen, dass es nicht in zwei nebeneinanderliegenden Kommunen keine Vorverkaufsstelle gibt. Anpassungen aufgrund Nachfrageänderungen sind möglich und zwischen Aufgabenträger und Unternehmer abzusprechen.

Die Teilnahme aller im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen am elektronischen Fahrgeldmanagement ist verpflichtend. Konkret obliegt den Verkehrsunternehmen auch die Kontrolle und Ausgabe von Fahrscheinen als E-Ticket.

Eine durch das Land NRW forcierte perspektivische Entwicklung hin zur automatisierten Fahrpreisfindung könnte eine sukzessive Ablösung bzw. Ergänzung des konventionellen Tarifes durch eine elektronische Tarifierung und damit Preisfindung ermöglichen, womit sich neue Spielräume zur Gestaltung und bislang noch nicht realisierbare Differenzierungs- und Steuerungsmöglichkeiten sowie ein erheblicher Abbau von Zugangshemmnissen ergeben würden.

6.2.3 Qualität des Fahrpersonals

Nach der Fahrpersonalverordnung (FeV) werden für die Erteilung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderungen besondere Anforderungen an das Fahrpersonal gestellt. Diese höheren Vorgaben werden auch für das im Kreis Wesel eingesetzte Fahrpersonal als Mindestanforderung angesehen, so dass folgende Kenntnisse und Fähigkeiten unbedingt und jederzeit nachweislich erbracht sein müssen:

1. geistige und körperliche Eignung (Belastbarkeit, Reaktionsfähigkeit, Orientierungsvermögen usw.)
2. erforderliche Fahrpraxis
3. gründliche Kenntnisse der maßgebenden gesetzlichen Vorschriften
4. technische Kenntnisse zur sicheren Führung der Fahrzeuge und Beseitigung einfacher Störungen
5. Leistungen der ersten Hilfe bei Verkehrsunfällen
6. Ortskenntnisse des Bedienungsgebietes, auch bei Linien- und Ortswechsel
7. Fertigkeiten und Kenntnisse zur Deeskalation von Konfliktsituationen

Der Tätigkeitsbereich Personenbeförderung stellt erhebliche Ansprüche an die Fahrgastsicherheit, die mitunter auch durch das Fahrpersonal gewährleistet werden muss. Die nach dem Arbeitszeitgesetz (ArbZG) dem Fahrpersonalgesetz und der Fahrpersonalverordnung vorgegebenen Lenk- und Ruhezeiten sind demnach unbedingt einzuhalten. Grundvoraussetzung für ein qualifiziertes Fahrpersonal stellen außerdem detaillierte Kenntnisse des Liniennetzes (Auskünfte, Umsteigemöglichkeiten usw.) und der Tarifstruktur dar. Infolge der kontinuierlichen Kommunikation mit den Fahrgästen werden gute Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift ebenfalls vorausgesetzt.

Die hohen Erwartungen und Ansprüche der ÖPNV-Kunden erfordern außerdem ein motiviertes, flexibles und qualifiziertes Personal, das neben grundsätzlicher Belastbarkeit auch eine besondere Befähigung im Umgang mit den Kunden mitbringen muss. Das im Kreis Wesel eingesetzte Fahrpersonal sollte die erforderliche Kundenfreundlichkeit und das Verständnis für die Bedürfnisse der Fahrgäste mitbringen. Ebenfalls wird eine umweltschonende und den Sicherheitsbedürfnissen gerecht werdende Fahrweise erwartet, insbesondere im Hinblick auf Menschen mit Behinderung und fortgeschrittenem Alter sowie Kinder. Dieser Punkt spielte eine wichtige Rolle bei den Fahrgastbefragungen in den Bussen im Kreis Wesel. Im Sinne der visuellen Erscheinung und der daraus folgenden Wirkung auf den Kunden, sollte das Fahrpersonal auch eine erkennbare und ordentliche Dienstkleidung tragen.

Die dargestellten Qualitätsanforderungen an das Fahrpersonal sind unabhängig vom Betreiber auf alle Linienverkehre im Kreis Wesel anzuwenden.

6.2.4 Beschwerdemanagement und Kundenservice

Das Beschwerdemanagement umfasst die Gesamtheit der nutzerseitigen Beschwerden, Hinweise und Vorschläge bezüglich Fahrplanangebot, Fahrpreisgestaltung und Qualität der Leistungserbringung, die in mündlicher, postalischer, telefonischer Form, per Email oder Internet-Kontaktformular an verschiedene Kontaktstellen bei verschiedenen Adressaten gerichtet werden.

Zuständig für das Beschwerdemanagement ist in erster Linie das betroffene Verkehrsunternehmen. Durch Beschwerdeführer an den Kreis Wesel gerichtete Beschwerden werden an die Verkehrsunternehmen zur Beantwortung oder zur Stellungnahme weiter geleitet.

Entscheidend im Beschwerdemanagement ist eine Kanalisierung der Beschwerden hin zur zuständigen bzw. geeigneten Bearbeitungsstelle, und von dort aus die Erbringung einer qualifizierten und zeitnahen Antwort an den Beschwerdeträger. Dafür ist ein kompetenter Ansprechpartner vorzusehen, der während der üblichen Bürozeiten erreichbar ist. Die Antwort an den Beschwerdeführer hat in der Regel innerhalb von 14 Tagen zu erfolgen, die Beschwerde sollte innerhalb von 28 Tagen abschließend bearbeitet werden.

Das Beschwerdemanagement kann darüber hinaus verwertbare Erkenntnisse über die Erwartungen der Kunden und über deren Zufriedenheit liefern. Über Art und Umfang der Beschwerden haben die Verkehrsunternehmen den Aufgabenträger zu informieren.

Zum Kundenservice gehören alle über die reine Transportleistung hinaus gehenden Angebote der Verkehrsunternehmen. Der planmäßige Betrieb und die verkehrliche Funktion des ÖPNV sollen durch zusätzliche Serviceleistungen attraktiv gestaltet werden. Kundenservice im öffentlichen Nahverkehr erfolgt

- stationär (z.B. Beschwerdemanagement, Fundbüro, Erstattungsverfahren u. a.)
- telefonisch (vereinheitlichte Servicenummern, ausgeweitete Bereitschaftszeiten u. a.)
- über das Internet (Online-Angebote, Betreuung per E-Mail u. a.) oder
- im Fahrzeug (Taxiruf, Halt auf Wunsch u.a.).

Die Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens bzw. eines durch das Verkehrsunternehmen Beauftragten über die oben genannte Kanäle muss gewährleistet sein. Entsprechend geeignetes Personal sowie der Einsatz unternehmensübergreifender geografischer Auskunftssysteme sind notwendig. Gleichzeitig ist es erforderlich, dem Kunden einen vereinheitlichten Weg zur Reservierung bedarfsorientierter Angebote und zur Meldung von Beschwerden, Mängeln und Verlustanzeigen offen zu halten.

Im Zuge des sich wandelnden Kommunikationsverhaltens werden die meisten Beschwerden digital, z. B. per E-Mail, übermittelt.

Der Eingang von Beschwerden erfolgt bei dem zuständigen Verkehrsunternehmen, bei der VRR AöR, dem landesweiten Infoportal „Schlaue Nummer“, der NRW Schlichtungsstelle, bei den Aufgabenträgern und Regierungsvertretern, der Presse und den politischen Vertretern. Zuständig für das Beschwerdemanagement ist in erster Linie das betroffene Verkehrsunternehmen. Durch Beschwerdeführer gerichtete Beschwerden werden an die Verkehrsunternehmen zur Beantwortung oder zur Stellungnahme weiter geleitet.

6.2.5 Kommunikation / Information

Kommunikation

Kommunikation umfasst jede Aktivität, die die Außendarstellung des öffentlichen Nahverkehrs gegenüber den Nutzern betrifft. Abgestimmte Gestaltungskriterien sollen eine ansprechende Darstellung der Angebote und Produkte des ÖPNV in den Medien bewirken und auf die Verbundzugehörigkeit der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen hinweisen. Bei der Wahl der Medien und Art der Maßnahmen ist der zunehmenden Digitalisierung der Kommunikationsge-

wohnheiten Rechnung zu tragen. Der jeweilige individuelle Auftritt der Verkehrsunternehmen bleibt davon unberührt.

Marktauftritt

In der Wahrnehmung des Nutzers soll der öffentliche Nahverkehr als einheitliches Gesamtsystem verstanden werden. Ein möglichst homogenes Erscheinungsbild des ÖPNV sorgt für Transparenz und erleichtert die Nutzung von Bus und Bahn. Ein gemeinsamer, unternehmensübergreifender Tarif für Busse und Bahnen trägt wesentlich dazu bei. Darüber hinaus muss im Rahmen der Kommunikationsarbeit das ÖPNV-Angebot transparent und bekannt werden. Gleichzeitig müssen geeignete Informationsplattformen alle relevanten Informationen für die Zielgruppen bereitgehalten werden.

Fahrgastinformation

Fahrgastinformation ist ein wesentliches Element der Kommunikation und kann durch den Abbau von Barrieren die Verkehrsmittelwahl zugunsten der ÖPNV-Nutzung beeinflussen.

Die Fahrgastinformation umfasst die für jedermann erhältliche, ausführliche Bekanntgabe und Auskunft zum Fahrtenangebot, zu den Tarifen im ÖPNV sowie zur Verteilung und Lage von Haltestellen. Die Information muss leicht zugänglich sein (Barrierefreiheit, s. Kap. 7), gut wahrnehmbar dargestellt sein und in verständlicher Form vermittelt werden. Übergeordnete Zielsetzungen der Fahrgastinformation sind:

- anspruchskonforme Informationsdarstellung für die Fahrgäste
- vermarktungsorientiertes Auftreten gegenüber potenziellen ÖPNV- Teilnehmern
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit durch regionale Kooperation.

Neue Technologien und elektronische Informationssysteme bieten vielfältige Möglichkeiten, Umfang und Detailtiefe der Information zu optimieren. Es ist darauf hinzuwirken, verfügbare Daten wie z. B. Echtzeitdaten der Verkehrsunternehmen oder Ereignismeldungen (vorhersehbare und nicht vorhersehbare Ereignisse, die zu Fahrplanabweichungen führen) in die Informationssysteme zu integrieren.

Bei außerplanmäßigen Zuständen müssen die Nutzer insbesondere von den Verkehrsunter-

nehmen über das voraussichtliche zeitliche Ausmaß der Störung, die Ursache der entstandenen Fahrplaninstabilität informiert und nach Möglichkeit über alternative Routen in Kenntnis gesetzt werden. Hierzu gehören insbesondere auch die Onlinemedien. Im Weiteren sollten – in wirtschaftlich vertretbarem Rahmen – alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, Kunden möglichst individuell zu informieren. Vom Verkehrsunternehmen sollte angestrebt werden, verstärkt auch die sozialen Medien zu nutzen.

Auch in Bezug auf die Fahrgastinformation sind die VRR-Vorgaben einzuhalten.

6.2.6 Personal

Die grundlegenden Anforderungen an das Service- und Fahrpersonal beziehen sich auf Fachkompetenz und Kenntnisse zu allen beförderungsbezogenen Fragestellungen wie Tarif, Vertrieb, Fahrplan und Fahrbetrieb. Darüber hinaus sind umfassende Ortskenntnisse erforderlich. Die Eignung zur Steuerung von Fahrzeugen wird durch gesetzliche Vorgaben geregelt.

Neben der fachlichen Kompetenz sind Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft und Serviceorientierung die entscheidenden Qualitätskriterien. Diesbezügliche Qualitätsziele sind für alle Personen mit Kundenkontakt anzusetzen, d.h. Fahrpersonal, Prüfpersonal, Vertriebspersonal, sowie Sicherheits- und Servicepersonal. Das Personal muss technisch jederzeit in der Lage sein, Hilfsmaßnahmen durchzuführen bzw. Rettungsmaßnahmen einzuleiten.

Das äußere Erscheinungsbild ist gekennzeichnet durch gepflegte Kleidung und ein den Kundenerwartungen entsprechendes Auftreten. Zielsetzung ist, dass der Kunde in allen Belangen fachkundige Auskunft und freundliche Hilfe erhält.

Die Beherrschung der deutschen Sprache ist erforderlich. Alle Kundendialoge müssen verständlich geführt werden. Fremdsprachenkenntnisse sind für Service- und Prüfpersonal wünschenswert. Kenntnisse der englischen Sprache sind im Allgemeinen ausreichend. Für Mitarbeiter mit Kundenkontakt sind Schulungen je nach Tätigkeitsbereich zu den relevanten Themen

- Netz-, Strecken- und Ortskenntnisse,
- Tarif- und Fahrplankenntnisse,
- Kommunikation mit dem Kunden,
- situationsbezogenes, eigenverantwortliches Verhalten zum Nutzen der Kunden,
- Verhalten gegenüber Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen,

- Sicherheits- und Ordnungsfragen und
- besondere Serviceleistungen

regelmäßig vorzusehen. Erkannte Defizite sind durch Nachschulungen zu beseitigen.

6.2.7 Sicherheit

Die Sicherheit an Haltestellen und in den Fahrzeugen muss gewährleistet sein. Dabei sind die Sicherheitsbedürfnisse bestimmter Nutzergruppen (Frauen, Kinder, in der Mobilität eingeschränkte Personen) in besonderem Maße zu beachten. Die Maßnahmen sind den jeweiligen Bedürfnissen entsprechend umzusetzen, d.h. es ist keine flächendeckende Ausstattung erforderlich. Kriterien, die das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste beeinflussen, sind:

- ausreichende Beleuchtung der Haltestellen und des Haltestellenumfeldes,
- partielle Notrufeinrichtungen an Haltestellen,
- Meidung optisch abgetrennter Aufenthaltsräume,
- Kontaktmöglichkeit zum Fahr- und Dienstpersonal,
- partielle Videoüberwachung nicht einsehbarer Bereiche,
- Sicherheitstrainings für Kinder und Jugendliche,
- Sicherheitseinweisung für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität,
- Ausbildung des Fahrpersonals zum Verhalten bei Bedrohung,
- Betriebliches Sicherheitskonzept zu Konflikt-/ Gefahrensituationen (z. B. stiller Alarm),
- partielle Videoüberwachung in den Fahrzeugen.

In den Fahrzeugen sollen die Fahrgäste im Notfall in Kontakt zum Personal treten können. Das Personal muss technisch in der Lage sein, erforderlichenfalls Rettungsmaßnahmen zu ergreifen. z.B. durch Einbau einer Notruftaste. Bei Betätigung dieser Taste durch das Fahrpersonal ertönt ein Alarmsignal in der Leitstelle. Außerdem wird ein Kommunikationskanal zwischen Bus und Leitstelle geöffnet.

Im Fahrzeug ist das Verkehrsunternehmen für eine sichere Beförderung der Fahrgäste zuständig. Bezogen auf die Haltestellen stellt sich dies als eine gemeinsame Aufgabe der Straßenbau- lastträger und Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen dar. Ordnungspartnerschaften mit der Polizei und anderen zuständigen Stellen sind anzustreben (siehe Vorgaben des VRR).

6.2.8 Sauberkeit

Sauberkeit ist ein wichtiges Ziel, um den ÖPNV attraktiv zu gestalten. Die Qualitätskriterien im Bereich Sauberkeit umfassen die Fahrzeuge, die Haltestellen und die Vertriebsstellen. Sie haben einem sauberen und gepflegten Erscheinungsbild zu genügen.

Das Kriterium Sauberkeit stellt eine Basisleistung dar, d. h. der Kunde nimmt Sauberkeit im positiven Sinn als selbstverständliche Leistung wahr, während die Ablehnung bei nicht erfüllten Anforderungen extrem zunimmt. Qualitätskriterien bilden die Reinigungsintervalle und die veranschlagte Zeit je Vorgang sowie die Bereitschaft zu (bzw. die Auferlegung von) kleinen Reinigungstätigkeiten durch das Fahrpersonal.

Mangelnder Sauberkeit müssen die Verkehrsunternehmen schnellstmöglich nachgehen. Sofern sich Probleme mit mangelnder Sauberkeit außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Verkehrsunternehmen ergeben (z. B. an Haltestellen), muss eine Mitteilung an die jeweils zuständige Dienststelle erfolgen.

Die Sorgfaltspflicht für saubere Fahrzeuge, Betriebsanlagen und (eigene) Vertriebsstellen liegt beim Verkehrsunternehmen. Für die Haltestellen sind die jeweiligen Baulastträger zuständig, sofern nicht anderweitige Regelungen getroffen werden.

6.2.9 Betriebssteuerung

Durch das Qualitätsziel Betriebssteuerung soll sichergestellt werden, dass

- das tatsächliche ÖPNV-Angebot den Vorgaben des Nahverkehrsplans und Fahrplans entspricht,
- die Anforderungen an die Anschlusssicherung erfüllt werden können und
- eine anspruchskonforme Kundeninformation erfolgen kann.

Über die Betriebssteuerung wird Folgendes beeinflusst:

- Einhaltung des ort- und zeitgebundenen Fahrplans,
- Vorhaltung und Einsatz einer Fahrzeugreserve,
- Personalbereitschaftsdienst, Pannendienst und

- Information der Fahrgäste im Falle unvorhergesehener Betriebsbeeinträchtigungen.

Die Leitstellen dienen der Kommunikation auf Betreiberseite. Die Anforderungen umfassen das Vorhandensein eines Kommunikationssystems als solches und eines geeigneten Funkstandards. Die interne und die unternehmensübergreifende Anschlusssicherung sind davon direkt betroffen.

Die Betriebssteuerung liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen. Für ein Funktionieren des ÖPNV-Gesamtsystems müssen die Standards von allen Verkehrsunternehmen, die im Kreis Wesel Leistungen erbringen, eingehalten werden.

Leitstelle

Das Verkehrsunternehmen betreibt eine eigene rechnergesteuerte Leitzentrale an 24 Stunden und 7 Tagen pro Woche und stellt die Kommunikation zu den anderen Verkehrsunternehmen im Bedienungsgebiet auf geeignete Weise sicher. Über die Leitstelle ist u.a. ein effektives Störungsmanagement wahrzunehmen.

Funk

Zuverlässiger Sprechfunk zwischen Fahrpersonal und Disponenten im wahlweise analogen oder digitalen Funksystem ist sicherzustellen. Durch geeignete Auswahl des Übertragungswegs soll die Möglichkeit einer übergeordneten Kommunikation (z.B. verbundweit) ermöglicht werden. Die Kommunikation soll den SPNV mit einbeziehen, beispielsweise bei Störungen und Großereignissen.

Übergeordnete Kommunikation

Die Einrichtung eines übergeordneten und vernetzten Kommunikationssystems, an dem sich alle Verkehrsunternehmen, möglichst auch die ausländischen, beteiligen sollen, wird angestrebt.

Echtzeitdaten

Es ist ein rechnergesteuertes Leitsystem ITCS (Intermodal Transport Control System) gemäß dem anerkannten Stand der Technik einzusetzen, welches die Erfassung und Bearbeitung von Echtzeitdaten sicherstellt. Technische Mindestvoraussetzung ist die Einhaltung der VDV-Spezifikationen für die betriebsübergreifende Informationsübermittlung (VDV-Richtlinien 453 und 454).

Anschlussinformation

Die Anschlussinformation stellt eine erforderliche Grundvoraussetzung für einen funktionierenden öffentlichen Verkehr dar und wird daher in den Fahrplänen berücksichtigt. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Funk und durch rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (ITCS) und diesbezügliche Anzeigen zu sichern.

Disposition von Bedarfsverkehren

Die Organisation, Disposition und Überwachung von Bedarfsverkehren obliegt dem betriebsführenden Verkehrsunternehmen. Es sind Systeme einzusetzen, die beispielsweise eine selbstständige Erfassung und Übermittlung von Bestellwünschen ermöglichen und den Disponenten bei der individuellen Routendefinition unterstützen.

Die Betriebssteuerung liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen. Für ein Funktionieren des Gesamtsystems ÖPNV müssen die Standards von allen Verkehrsunternehmen, die im Kreis Wesel Leistungen erbringen, eingehalten werden

Zur operativen Sicherung des Betriebsablaufs haben die Verkehrsunternehmen im Kreis Wesel pro Betriebstag mindestens einen ausgebildeten Verkehrsmeister als Ansprechpartner einzusetzen.

Die Fahrzeugreserve hat mindestens 10 % des im Regelfall benötigten Fuhrparks auch in der HVZ aufzuweisen. Aus Sicht des Aufgabenträgers ist es wünschenswert, dass die stationierte Fahrzeugflotte und die Fahrzeugreserve im Gebiet der beauftragten Leistung vorgehalten werden.

6.2.10 Pünktlichkeit

Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen zufriedenstellenden ÖPNV. Fahrten sind im Regelfall pünktlich, also nach Fahrplan, zu erbringen. Abweichungen wirken sich als Verfrühung oder als Verspätung aus.

Verfrühung: Abfahrten vor der veröffentlichten Abfahrtszeit gelten als Verfrühung. Verfrühte Fahrten sind nicht akzeptabel. Zur Feststellung einer Verfrühung ist die Abfahrtszeit an Haltestellen relevant.

Verspätung: Die Bedeutung von Verspätungen bezieht sich für den zusteigenden Fahrgast auf die Abfahrtszeit und für ankommende Fahrgäste auf die Ankunftszeit. Verspätungen werden i.d.R. vom Kunden als nachteilig empfunden.

Unterschiedlich hohe Verspätungen wirken sich beim Fahrgast unterschiedlich aus und werden entsprechend unterschiedlich aufgefasst. Die Einteilung in Verspätungsklassen macht die Pünktlichkeit messbar und liefert darüber hinaus einen ständigen Anreiz zur Pünktlichkeitssteigerung. Verspätungen können je nach Verspätungsklasse unterschiedlich vom Aufgabenträger sanktioniert werden; eine genaue Ausgestaltung bleibt den Regelungen zwischen Aufgabenträger und Unternehmen vorbehalten. Derzeit besteht im Kreis Wesel keine solche Regelung.

Klasse 1 (pünktlich)	0 bis unter 5 Minuten
Klasse 2	5 bis unter 10 Minuten
Klasse 3	10 bis unter 20 Minuten
Klasse 4	15 bis unter 30 Minuten

Verspätungen ab 30 Minuten, bzw. bei kürzeren Taktzeiten bis zur nächsten fahrplanmäßigen Fahrt, gelten als Leistungsausfall.

Verspätungen im ÖPNV werden mehrheitlich von nicht vom Betreiber beeinflussbaren Faktoren verursacht. Die Betreiber haben insofern auf eine realitätsnahe Gestaltung der Fahrpläne hinzuwirken. Aufgabe des Aufgabenträgers ist es daher, die Regulierung der pünktlichkeitsbeeinflussenden Rahmenbedingungen im Straßenverkehr (Querschnittsgestaltung, Kurvenradien, Verkehrsberuhigung, LSA-Beeinflussung, Staubekämpfung, Baustellenbetrieb, Falschparker) in Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen Stellen (Kommune, Straßenbaulastträger) gezielter auf die Belange des ÖPNV auszurichten.

6.2.11 Qualitätssicherung

Übersicht

Im Interesse eines attraktiven Nahverkehrsangebotes ist die Sicherung einer angemessenen Qualität von hoher Bedeutung. Nachfolgend sind daher die wichtigsten Qualitätsstandards für den Kreis Wesel dargestellt.

Die Mitwirkung der Verkehrsunternehmen trägt zur Aufstellung und zur Erfüllung der Anforderungen an die Qualität im ÖPNV entscheidend bei. Insofern haben Aufgabenträger und Unternehmen beiderseits an der Qualitätssicherung mitzuwirken.

Die Kriterien zur Bemessung der Qualität des ÖPNV werden drei Bereichen – Betrieb, Infrastruktur und Kommunikation/Information – zugeordnet. Details der Qualitätssicherung sind im Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu regeln.

Die Verkehrsunternehmen im Kreis Wesel haben ein internes Qualitätsmanagement zu etablieren, das zulässt, dass die geforderten Standards eingehalten oder Abweichungen sichtbar gemacht werden.

6.2.11.1 Qualitätskriterien Betrieb

Leistungsangebot

Das betriebliche Leistungsangebot hat den Grundsätzen einer ausreichenden Verkehrsbedienung (hier insbesondere Merkmale Erschließungs- und Verbindungsqualität sowie Betriebszeiten) zu genügen.

Die Anforderungen an das Leistungsangebot richten sich nach den Zielvorgaben der Aufgabenträger für eine angemessene Verkehrsbedienung. Eine verbundeinheitliche Definition unterbindet nicht, dass eine aufgabenträgerbezogene Differenzierung zum Ansatz gebracht wird.

Die Bemessung und die Beurteilung des Leistungsangebotes betreffen Aufgabenträger wie Verkehrsunternehmen. Auf kommunaler Seite obliegt auch der Flächennutzungs- und Bebauungsplanung die Zuständigkeit, eine anspruchskonforme Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

Produktpalette

Ein funktionsgerechter und gleichzeitig attraktiver Ansatz für die Gestaltung des Nahverkehrs ist durch eine Kombination verschiedener Betriebsformen zu erreichen. Die verschiedenen Betriebsformen haben sich zu einem Gesamtsystem des SPNV / ÖPNV zusammenzufügen.

Die Komponenten der Produktpalette sind aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft. Die Produktpalette weist jedem Produkt geeignete spezifische Standardmerkmale zu, auf die im Rahmen der Qualitätssicherung zurückzugreifen ist.

Fahrplanstabilität

Das Qualitätskriterium Fahrplanstabilität umfasst die Einhaltung des Fahrplans auf allen Einzelstrecken. Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an den ÖPNV, wobei gelegentliche Störungen und Verspätungen als unvermeidbar betrachtet werden müssen.

Für die Einhaltung des Fahrplans ist das Verkehrsunternehmen im Rahmen seiner Handlungsmöglichkeiten verantwortlich. Einschränkungen dieser Verantwortlichkeit sind auf unvorhersehbare, fremdverschuldete Ereignisse zu reduzieren, z.B. bei

- witterungsbedingten Ereignissen
- Infrastrukturausfall durch höhere Gewalt
- punktuelle Störungen im Verkehrsablauf (z. B. Unfall, Baustelle)
- in beschränktem Umfang sonstige Betriebsbeeinträchtigungen, z. B. arbeitsrechtlicher Art.

Die schnellstmögliche Behebung von Fahrplanstörungen muss prioritäres Unternehmensziel sein, das bei der Fuhrpark- und bei der Personaleinsatzplanung sowie bei der internen Kommunikation zu berücksichtigen ist.

Den negativen Auswirkungen unvorhergesehener Betriebsbeeinträchtigungen ist durch eine koordinierte Einsatzsteuerung (Reservefahrzeuge, Personaldisposition) entgegen zu wirken.

Fahrplanstabilität stellt sich als Folge des Zusammenspiels verschiedenster Einflussfaktoren ein, die selber als Qualitätsmerkmale verstanden werden. Als solche müssen sie einem Qualitätssicherungskonzept zugeordnet werden.

Anschlussicherheit

Die Anforderungen an die Anschlussicherung richten sich nach den Zielvorgaben des Aufgabenträgers. Sie sind bei der Fahrplangestaltung planerisch zu berücksichtigen und im Betrieb angemessen umzusetzen.

Die erforderlichen Anschlussverbindungen werden bei der Fahrplangestaltung berücksichtigt. Es sind Wartezeiten zwischen Zu- und Abbringerlinien zu vereinbaren, die bei der Pünktlichkeitsbewertung zu berücksichtigen sind. Im ländlichen Bereich erhält im Allgemeinen die Anschlussicherung Vorrang gegenüber der Pünktlichkeit, während bei hohen Bedienungshäufigkeiten und Folgeanschlusspunkten die Pünktlichkeit eine höhere Priorität erhalten soll. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Funk und nach Möglichkeit durch rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (ITCS) mit integrierten IST-Daten zu sichern.

Die Belange der Anschlussicherung müssen bei der Bewertung von Verspätungen im Busverkehr berücksichtigt werden. Ein zusätzlicher Puffer ist einzurechnen, wenn der Anschluss „nehmend“ erfolgt, d. h. wenn die Ankunft eines anderen Fahrzeugs (Bus / Bahn) abgewartet werden soll, um Umsteiger zu übernehmen. Im Anschlussverkehr Schiene/Bus ist darauf hin zu wirken, dass eine zeitnahe Information des Fahrpersonals über Art und Umfang von Verspätungen stattfindet, z. B. über Anzeigen.

Bei bedarfsorientierten Verkehren handelt es sich häufig um Zubringerdienste in zeitlicher Abstimmung zu Zügen oder zu Buslinienverkehren. Darüber hinaus bieten wechselnde Fahrstrecken nicht die Fahrplansicherheit von Zügen und Linienbussen. Die Bildung von Verspätungsklassen ist bei bedarfsorientierten Verkehren daher nicht sinnvoll.

Betriebssteuerung

Durch verbindliche Vorgaben zum Qualitätsziel Betriebssteuerung soll sichergestellt werden, dass

- das ÖPNV/SPNV-Leistungsangebot den Vorgaben des Fahrplans entspricht
- die Anforderungen an die Anschlussicherung erfüllt werden können
- eine anspruchskonforme Kundeninformation erfolgen kann.

Über die Betriebssteuerung wird beeinflusst

- Einhaltung des ort- und zeitgebundenen Fahrplans
- Vorhaltung und Einsatz einer Fahrzeugreserve
- Personalbereitschaftsdienst, Pannendienst
- Information der Fahrgäste im Falle unvorhergesehener Betriebsbeeinträchtigungen.

Die Betriebssteuerung liegt in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen und soll der ordnungsgemäßen Durchführung des Fahrbetriebs und einer weitestgehend dauerhaften Einhaltung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherung dienen. Die Qualitätssicherung hat sich auch auf diese internen Prozesse auszurichten. Die Pünktlichkeit soll durch ITCS-basierte Auswertungen gemessen werden.

6.2.11.2 Qualitätskriterien Infrastruktur

Fahrzeuge

Die eingesetzten Fahrzeuge und deren Ausrüstung müssen sich an der Verkehrsaufgabe (z.B. Bedienung stark nachgefragter Relationen zur Morgenspitze) orientieren (z.B. nach Anzahl und Kapazität). Die Standards wurden nach Fahrzeugtypen differenziert. Diese Differenzierung soll den Anforderungen an die Flexibilität hinsichtlich des Einsatzes gleicher Fahrzeuge für unterschiedliche Produkte genügen. Die Einhaltung der Fahrzeugstandards ist dem Aufgabenträger geeignet nachzuweisen.

Die Vorhaltung einer angemessenen Fahrzeugreserve ist notwendige Voraussetzung, um betriebliche Qualitätsstandards vor Ort erfüllen zu können. Sie muss daher ebenfalls Gegenstand eines Qualitätssicherungskonzeptes werden.

Haltepunkte und Haltestellen

Die Haltestellenausstattung soll in erster Linie den Anforderungen der Kunden entsprechen. Sie muss als Teil der Gesamtleistung des öffentlichen Nahverkehrs erkennbar sein und darüber hinaus einen akzeptablen Service bieten. Gestaltung und Design sollen ein unverwechselbarer Ausdruck des Selbstverständnisses des öffentlichen Nahverkehrs sein und in der Bevölkerung ein positives Image bewirken.

Die Ausstattung der Haltestellen muss diese Anforderungen erfüllen, aber auch im Rahmen des betrieblich, straßenverkehrsrechtlich und wirtschaftlich Machbaren bleiben. Die angestrebte Grundausstattung der Haltestellenbereiche wurde in Abhängigkeit von der verkehrlichen Bedeutung des Standortes als Zielsetzung des Aufgabenträgers im Kreis Wesel formuliert. Dort werden bestimmten Haltestellenkategorien bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet.

Der Fahrgast hat Anspruch auf eine intakte Haltestellenausstattung. Deshalb sollen Beanstandungen (z.B. defekte Fahrkartenautomaten, Informationstafeln/-anzeigen, Beleuchtung) zügig – innerhalb eines festzulegenden Zeitraums – nach Eingang der Schadensmeldung behoben werden. Größere Schäden, die z. B. durch Vandalismus entstanden sind, sollen ebenfalls innerhalb eines angemessenen Zeitraums beseitigt werden. Für diese Aspekte ist eine Qualitätssicherung zu etablieren und zu vereinbaren.

Die Ausrüstungsteile Fahrplanmast und Fahrplanaushang an den Haltestellen gehören den jeweiligen Verkehrsunternehmen. Sie sind zu warten und zu pflegen und müssen im Falle eines Betreiberwechsels vom neuen Betreiber übernommen werden.

Straßeninfrastruktur

Behinderungen im Verkehrsablauf führen zu Fahrzeitverlängerungen und zu Fahrzeitschwankungen. Sie sind durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen weitestgehend abzubauen. Die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen hängt stark von den jeweiligen räumlichen Gegebenheiten ab. Es ist sinnvoll, nach einer differenzierten Analyse der jeweiligen Verkehrsabläufe (Aufzeigen von Ort, Art und Umfang der eintretenden Behinderungen) aus einem Katalog von möglichen Beschleunigungsmaßnahmen die für die spezielle Situation geeignete(n) zu wählen.

Die Elemente der Beeinflussung des Verkehrsablaufs im Bereich der Straßeninfrastruktur, die sich gezielt auf eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs auswirken, sind:

- Busspuren,
- Busschleusen,
- Lichtsignalbeeinflussung,
- Umbau von Bushaltebuchten zu Bushaltekapts und
- ordnungsrechtliche Maßnahmen (Vorfahrts- und Geschwindigkeitsregelungen, Parkraumbewirtschaftung usw.).

Ortspezifisch sind geeignete Einsatzmöglichkeiten und Konsequenzen für den Infrastrukturausbau vorzusehen. Bei der Maßnahmenplanung müssen Nahverkehrsstrecken mit besonders hohem Fahrgastaufkommen vorrangig behandelt werden.

Die örtlichen Verwaltungen und Straßenbaulastträger tragen eine Mitverantwortung hinsichtlich der Auswirkung kommunaler Planung (Fahrbahnverschwenkungen, Straßenquerschnitte, Tempo 30-Zonen, Parkflächen, usw.) und ordnender Maßnahmen (Kontrolle des ruhenden Verkehrs, baustellenbedingte Störungen, Umleitungen) auf den Verkehrsfluss im ÖPNV.

Anschlussicherheit

Sie stellt eine erforderliche Grundvoraussetzung für einen funktionierenden öffentlichen Verkehr dar und wird daher in den Fahrplänen berücksichtigt. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Funk und durch rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL) zu sichern.

Das Vorhanden und die Funktionsfähigkeit einer Leitstelle haben die beauftragten Verkehrsunternehmen dem Aufgabenträger zu dokumentieren.

6.2.11.3 Qualitätskriterien Kommunikation und Information

Marktauftritt

Der Marktauftritt (Öffentlichkeitsarbeit und Werbung) wird auf generelle und auch auf die individuellen Präferenzen einzelner Kundengruppen ausgerichtet. Es ist vom Betreiber in Abstimmung mit dem Kreis Wesel eine Kommunikationsstrategie zu entwickeln, die einem Handlungsmuster folgt und Prioritäten der Marktbearbeitung berücksichtigt. Die Strategie ist dynamisch an aktuelle Entwicklungen anzupassen. Der Erfolg von Kommunikationsmaßnahmen wird über deren Wahrnehmung durch den Kunden bestimmt.

Fahrgastinformationssystem

Die Qualität der Fahrgastinformation wird anhand folgender Kriterien feststellbar:

- Verständlichkeit
- Vollständigkeit

- Aktualität und
- schnelle Zugänglichkeit.

Diese Kriterien sind in einem Qualitätssicherungskonzept zu berücksichtigen.

Den Belangen von Stammkunden, Gelegenheitskunden sowie von Personen mit eingeschränkter Wahrnehmungsmöglichkeit oder Mobilität ist darüber hinaus jeweils individuell Rechnung zu tragen.

Elektronische Systeme bieten den Vorteil, tagesaktuelle Fahrplanänderungen zu integrieren und bei der Auskunft zu berücksichtigen. Die ständige Verfügbarkeit und eine systematische, kontinuierliche Pflege der aktuellen Fahrplandaten sind deren messbare Bewertungskriterien.

Mit Priorität ist die Systemstabilität und somit die ständige Erreichbarkeit des elektronischen Auskunftssystems sicherzustellen. Darüber hinaus ist dieses stetig weiterzuentwickeln, um dem technischen Standard sowie den Ansprüchen der Kunden gerecht zu werden. Es muss in der Lage sein, die gesamte Reisekette aus einem Guss („Tür zu Tür-Information“) zu vermitteln. Detaillierungsgrad und Qualität der Auskünfte sind über Verbundgrenzen hinaus beizubehalten. Die Kompatibilität zu landes- und bundesweiten Auskunftsprogrammen ist sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für das elektronische Fahrplanauskunftssystem (EFA) des VRR.

Erreichbarkeit des Unternehmens

Die Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens bzw. eines durch das Verkehrsunternehmen Beauftragten muss gewährleistet und gesichert werden. Die Kontaktstellen zum ÖPNV-Nutzer dienen in erster Linie dazu, Fahrplan- und Tarifauskünfte zu erteilen. Ein persönlicher Kontakt zu Mitarbeitern des Verkehrsunternehmens ist im bisher üblichen Rahmen weiter sicherzustellen.

Auch „weiche“ Kundenansprüche wie Sicherheit, Komfort und Zuverlässigkeit werden an den Kontaktstellen zum Fahrgast bewertbar. Es ist sinnvoll, dem Kunden über jeden Kommunikationsweg den Zugriff auf Informations- und Reservierungsdienste bis hin zur Beschwerdeannahme und zum Fundbüro offen zu halten.

Beschwerdemanagement

Qualitätskriterien für das Beschwerdemanagement, die zu überwachen sind, sind zum einen der einfache Zugang zur Beschwerdeannahmestelle, zum anderen eine zügige formale Bear-

beitung der Beschwerde, die den Erwartungen und Ansprüchen des Kunden entspricht.

Das Beschwerdemanagement kann darüber hinaus verwertbare Erkenntnisse über die Erwartungen der Kunden und über deren Zufriedenheit liefern. Das Beschwerdeaufkommen wird systematisch ausgewertet - so entstehen Indikatoren, die zur Planung von Maßnahmen zur Qualitätssteigerung Verwendung finden. Für die Qualitätssicherung sind geeignete Kennzahlen zur Erfüllung der Anforderungen nachzuweisen.

6.2.11.4 Qualitätscontrolling

Die Formulierung von Qualitätszielen/-standards, verbunden mit den Aspekten der Qualitätssicherung, impliziert ein Instrumentarium zur Überwachung der Einhaltung der Qualitätsziele. Messung und Überwachung der Qualitätsziele (Qualitätscontrolling) sollen weitgehend standardisiert und zu möglichst geringen Kosten durchgeführt werden. Die möglichen Bausteine des Qualitätscontrollings sind:

- Allgemeine Nachweise der Verkehrsunternehmen,
- Auswertung betrieblicher Messdaten,
- spezielle Qualitätsprüfungen,
- Kundenbefragungen / Kundenbarometer und
- Beschwerdemanagement.

Nicht alle Bausteine sind für die Messung und Überwachung aller Qualitätsziele gleichermaßen geeignet. Zu beachten ist, dass die gewählte Erfassungsmethode dem verfolgten Zweck entspricht und pragmatisch handhabbar ist.

Das Qualitätscontrolling obliegt dem Aufgabenträger und ist im Rahmen der vertraglichen Regelungen mit dem Betreiber zu spezifizieren. Im Fall vereinbarter Malusregelungen bei Nicht- oder Schlechterfüllung muss das Verfahren zudem statistisch sicher und justiziabel sein. Auch im Fall eines erfolgreichen eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrags hat das Verkehrsunternehmen Maßnahmen zur Qualitätssicherung zu ergreifen und beim Qualitätscontrolling durch den Aufgabenträger mitzuwirken, etwa durch das Übermitteln entsprechender Daten zu Leistungsumfang und -qualität.

Allgemeine Nachweise der Verkehrsunternehmen

Die Erfüllung bestimmter Qualitätsziele ist von den Verkehrsunternehmen nachzuweisen. Über Programme zur Mitarbeiterschulung (persönliche Qualifikation, Fahrgastinformation, Beschwerdemanagement) werden Einblicke in die unternehmensinternen Qualifikationsmaßnahmen eröffnet. Die Sauberkeit von Fahrzeugen und Haltestellen lässt sich ggf. aus abgeschlossenen Reinigungsverträgen oder aus den Unternehmensvorschriften zur Durchführung von Reinigungsmaßnahmen belegen. Solche Nachweise sind keine Garantie für mängelfreie Zustände, sie stärken jedoch das Vertrauen in eine qualitätsorientierte Betriebsführung und können ggf. aufwändigere Controllingprozesse ersetzen.

Das Mittel der Dokumentation ist zu verwenden: Das Verkehrsunternehmen erstellt einen jährlichen Qualitätsbericht, in dem die Messwerte erfasst und die Ist-Situation mit den vorgegebenen Anforderungen verglichen wird. Die Details sind im Rahmen der vertraglichen Regelungen mit den Betreibern zu spezifizieren. Darüber hinaus ist auf der Grundlage ausgewählter Kenndaten ein Anreizsystem (gemäß EU-Richtlinie) zwischen den Aufgabenträgern und den Betreibern zu vereinbaren.

Auswertung betrieblicher Messdaten

Die Verkehrsunternehmen führen im Rahmen des innerbetrieblichen Controllings in vielen Fällen bereits kontinuierliche Überprüfungen ihres Leistungs- und Qualitätsstandards durch. Aus rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen liegen Informationen über die Leistungserbringung (z.B. durchgeführte Fahrten), über die Pünktlichkeit oder über verpasste Anschlüsse vor. Diese sind im Sinne eines Leistungsnachweises zu dokumentieren. Das innerbetriebliche Controlling liefert in der Regel keine Aussagen über Qualitätsmerkmale, die nicht objektiv messbar sind (sog. „weiche Faktoren“ wie Sicherheit oder Komfort) und ist insofern für ein umfassendes Qualitätscontrolling alleine noch nicht ausreichend.

Beschwerdemanagement

Die Nutzung des Beschwerdemanagements als Instrument des Qualitätscontrollings folgt der Idee, die Fahrgastreaktionen als Qualitätsindikator heranzuziehen. Bei „sauber“ dokumentierten

Beschwerdevorgängen und Unternehmensreaktionen (betriebsinterne Veranlassungen) bietet dieses Instrument den Vorteil, dass es bei der Kundenwirkung ansetzt, sehr aufwandsarm und damit kostengünstig ist. Nachteilig wirkt sich die fehlende Systematik, Objektivität und Operabilität (d.h. Mess- und Bewertbarkeit) aus. Das Verfahren ist deshalb als Einstieg in ein Qualitätscontrolling oder zur Ergänzung anderer Verfahren geeignet.

6.3 Mehrstufig differenzierte Bedienung

Mehrstufig differenziert zu bedienen bedeutet mehr als nur die Beförderung von Fahrgästen in unterschiedlichen Betriebsformen. Um den Mobilitätsbedürfnissen und Kundenwünschen möglichst der gesamten Bevölkerung gerecht zu werden, ist es erforderlich, die sich an den Möglichkeiten des Pkw orientierenden, tendenziell steigenden Mobilitätsansprüche auch bzw. erst recht durch den Öffentlichen Personennahverkehr abzudecken. Die wachsenden Ansprüche der Kunden in einer modernen Dienstleistungsgesellschaft erfordern eine permanente Anpassung des ÖPNV-Angebots an die Nachfrage. Neben den rational erfassbaren Grundansprüchen - Angebot, Zuverlässigkeit, Schnelligkeit, Preis - sind emotional besetzte und somit kaum erfassbare Ansprüche - z.B. Sicherheit, Information, Komfort, Alltagshilfe (Gepäckaufbewahrung und -transport) - oft entscheidende Faktoren für die Bewertung des ÖPNV und die Zufriedenheit des Kunden mit diesem Produkt. Disperse Siedlungsstrukturen und differenzierte Reiseziele sind durch konventionelle liniengebundene öffentliche Verkehrsmittel nicht mehr zu erschließen. Insbesondere gilt dies für das Drittel der Bevölkerung, welches außerhalb oder nur bedingt innerhalb der Pkw-Verfügbarkeit liegt.

Genau hier setzt die mehrstufig differenzierte Bedienung an, deren Elemente in der folgenden Abbildung aufgeführt sind. Ziel ist es, alle gewerbsmäßigen und nicht gewerbsmäßigen Bedienungsformen aufeinander abgestimmt einzusetzen, um möglichst vielen räumlichen und zeitlichen Mobilitätswünschen gerecht zu werden, bei gleichzeitig realistischen Finanzierungsmöglichkeiten. Weiterhin wird der ÖPNV nach räumlichen, zeitlichen und konzessionsrechtlichen Aspekten unterteilt:

- gebundene (große Fahrgastmengen - Ausnahme freigestellter Schülerverkehr -, große Fahrzeuge, wenige Fahrtrelationen; z.B. herkömmliche Linienverkehr)
- teilgebundene (flächenhafte Erschließung, wirtschaftliche Grenzen bei großen Fahrtweiten; z.B. Anruf-Sammeltaxen AST)

- ungebundene (flächenhafte Erschließung, ausreichend Fahrpersonal, gegenseitige Verlässlichkeit der Beteiligten; z.B. Fahrgemeinschaften)

6.3.1 Linienverkehr

Im Linienverkehr werden festgelegte Haltestellen mit bestimmten Anfangs- und Endpunkten in einer regelmäßigen Verkehrsverbindung nach Fahrplan bedient. Die Genehmigung erfolgt nach § 42 PBefG. Für die Fahrgastbeförderung im straßengebundenen ÖPNV kommen überwiegend Omnibusse unterschiedlicher Größe und Ausstattung zur Anwendung. Durch die bestehende, von der Nachfrage unabhängige Betriebspflicht kann es bei Fahrten gegen die Hauptlastrichtung zu sehr schwach ausgelasteten oder sogar Leerfahrten kommen.

Der Fahrgast bezahlt für die Nutzung des Linienverkehrs einen ihm vorher bekannten Fahrpreis und muss zu Beginn und / oder am Ende der Fahrt eine Fußwegstrecke zur Einstiegs- bzw. Ausstiegshaltestelle zurücklegen.

Neben den herkömmlichen Linienverkehren mit Bussen, Bahnen und Schiffen bestehen zusätzliche Betriebsformen im liniengebundenen ÖPNV. Dazu zählen auch TaxiBusse (Einsatz von Taxen statt Bussen) mit einem Fahrpreis wie im normalen Linienverkehr, jedoch mit telefonischer Vorbestellung.

Zunehmender Beliebtheit erfreut sich das System Bürgerbus, insbesondere im vorwiegend ländlich strukturierten Raum, wo ein vertretbares „klassisches“ ÖPNV-Angebot zu wirtschaftlich tragbaren Bedingungen nicht bereitgestellt werden kann. Der Bürgerbus stellt somit keine Konkurrenz zum herkömmlichen Linienverkehr dar, sondern bildet eine Ergänzung der Busbedienung. Diese Betriebsform bietet sich an:

- zur Bedienung des gesamten Ortsverkehrs,
- als Ergänzung des Ortsverkehrs,
- zur Taktverdichtung sowie zur räumlichen Verdichtung des Liniennetzes,
- als Zubringersystem in Räumen mit schwacher Verkehrsnachfrage.

Der Betrieb des Bürgerbusses wird von einem Verein zusammen mit der jeweiligen Kommune im Einvernehmen mit dem in diesem Raum tätigen Verkehrsunternehmen organisiert. Das Verkehrsunternehmen ist Konzessionsträger, übernimmt die Wartung und Pflege der für den Per-

sonenverkehr ausgerüsteten Kleinbusse mit maximal acht Fahrgastplätzen, rüstet die Haltestellen aus, schult die ehrenamtlichen Fahrer (Personalkostensenkung) - Führerschein Klasse B, z.B. Hausfrauen, Rentner, Studenten - und führt die Betriebsaufsicht.

Eine Variante für die Deckung des lokalen Mobilitätsbedarfs in Klein- und Mittelstädten mit ca. 10.000 bis 50.000 Einwohnern stellt das System StadtBus (auch oft als „Ortsbus“ bezeichnet) dar. Als Ergänzung des regionalen Netzes fungieren bei diesem System in einem begrenzten Aktionsradius Pendelbusse in einem dichten Takt, dichter Haltestellenfolge und übersichtlicher Linienführung.

Um den Erfolg und die Wirtschaftlichkeit eines Stadtbusnetzes zu gewährleisten, ist eine kompakte Siedlungsstruktur erforderlich; d.h. der größte Teil der potentiellen Nutzer sollte zwecks Erreichbarkeit in einem Radius von ca. 3 - 5 km um den Siedlungsschwerpunkt konzentriert sein sowie entlang eines Linienastes (Stadtteilerschließung) mindestens 500 Einwohner, bei einem 15-Minuten-Takt ca. 3.000 Einwohner, leben. Daraus lässt sich ableiten, dass verstreut strukturierte Kommunen weniger für das System Stadtbus geeignet sind. Um kurze Umlaufzeiten und möglichst hohe Taktzeiten zu ermöglichen, muss bei der Planung auf kurze Linienlängen geachtet werden, um darüber hinaus die Vertaktung aller Stadtbuslinien miteinander zu gewährleisten. Die Gestaltung von „Rendezvous Haltestellen“, zentral gelegene Haltepunkte, an denen die einzelnen Linien sich bündeln oder einen zeitlichen Knoten bilden und somit zu Hauptumsteigepunkten des Systems werden, sorgt zusätzlich für Schlüssigkeit des Stadtbus- ses.

Für den Fahrzeugeinsatz empfehlen sich Mini- bis Midi-Busse - ggf. dreitürig - in Niederflurbauweise mit einem Platzkontingent für ca. 20 bis 50 Fahrgäste, wobei ungefähr ein Drittel als Sitzplätze ausgelegt werden sollte. Gegenüber dem größeren Standard-Linienbus bietet die kleinere Variante als Stadtbus folgende Vorteile:

- geringere Flächenbeanspruchung, Wendigkeit
- kleine Wendepunkte,
- günstigeres Erscheinungsbild schwächer besetzter Fahrzeuge
- attraktiveres (psychologisches) Erscheinungsbild

6.3.2 Freigestellter und liniengebundener Schülerverkehr

Die Beförderung von Schülern hat im Öffentlichen Personennahverkehr eine ganz besondere Stellung inne. Einerseits sind die daran Beteiligten (Schüler, Lehrer, Eltern, Normalfahrgäste, Verkehrsunternehmen, Kommunen, Länder und Bund) sehr vielschichtig verteilt und andererseits stellen die Schüler als Fahrgäste mit Anteilen bis zu 80 % in ländlich geprägten Bereichen wirtschaftlich die tragende Säule des ÖPNV dar. Gerade auf dem Lande spielt die oft sehr lange Beförderungszeit - 90 Minuten sowohl für den Hin- als auch für den Rückweg sind zulässig - eine erhebliche Rolle.

Auf Grund beförderungsrechtlicher und tarifarischer Auswirkungen infolge genehmigungsrechtlicher Bestimmungen teilt sich die Beförderung des Schülerverkehrs in drei Gruppen:

- Schülerverkehr als Linienverkehr gemäß § 42 PBefG

Schüler und Normalfahrgäste werden im normalen Linienbetrieb mit rabattierten Zeitkarten befördert, deren Besitz auch zu Freizeitfahrten außerhalb des Schulbetriebes berechtigt (Schoko-Ticket). Die aus der Rabattierung entstehenden Fahrgeldmindereinnahmen der Verkehrsunternehmen werden zum Teil mit Landesmitteln durch die Aufgabenträger abgegolten.

- Schülerverkehr als Sonderform des Linienverkehrs gemäß § 43 PBefG

Beförderung wie im normalen Linienbetrieb, jedoch werden neben den Schülern keine Normalfahrgäste mitgenommen.

- Freigestellter Schülerverkehr gemäß Freistellungs-VO (FO)

Beförderung der Schüler aller Jahrgangsstufen, unentgeltlich und ohne Fahrausweise. Der Freistellungsverkehr wird gewerbsmäßig jedoch teilgebunden durchgeführt und unterliegt nicht dem PBefG, sondern der "Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des PBefG" (Freistellungsverordnung). Die Finanzmittel stellen die Schulträger in vollem Umfang zur Verfügung.

Aus rein fiskalischen Gründen tendieren insbesondere die Kommunen und Verkehrsunternehmen zur Überführung der freigestellten Schülerverkehre in den Linienbetrieb, wodurch sich die Vorteile der monetären Entlastung und der Dispositionsmassenvergrößerung im Linienbetrieb der Verkehrsunternehmen, d.h. Verbesserung des Angebotes ohne zusätzlichen Fahr-

zeug- und Personalaufwand, ergeben. Auch können die Schüler außerhalb der normalen Zeiten die Schule erreichen oder verlassen (Freistunden, verspätete Schüler, Sonderveranstaltungen). Für die Verkehrsunternehmen ergibt sich zudem der Vorteil, dass die Konzessionsdauer für Schülerlinienverkehr über acht Jahre läuft und somit langfristige Planungen zulässt.

Die Praxis zeigt aber, dass nicht generell alle freigestellten Schülerverkehre in den Linienverkehr integrierbar sind. Gründe hierfür sind u. a. der geringere Einfluss der Schulen auf die Fahrplangestaltung, die teilweise verlängerten Fahrwege und Wartezeiten durch die indirektere Anbindung, die Nachteile für Normalfahrgäste (Umwege, Zeitverluste, Belästigung und Lärm durch die hohe Anzahl der Schüler) und die Schwierigkeiten bei der Vertaktung (Schulstunde = 45 Minuten). Vielmehr muss von Fall zu Fall unter Abwägung aller Tatbestände die für alle Betroffenen, also auch im Hinblick auf die Bedürfnisse und das Zusammenwirken von Schülern, Lehrern, Eltern, Schulleitungen, Schulträgern, Kommunen und Verkehrsbetrieben, bestmögliche Lösung für die Schülerbeförderung gefunden werden.

6.3.3 Flexible Bedienungsformen

Nachfolgend werden die im räumlich - zeitlich - konzessionsrechtlichen Sinne teil- und ungebundenen flexiblen Betriebsformen für den gewerbsmäßigen und nicht gewerbsmäßigen Betrieb dargestellt. Die einzelnen Betriebsmodelle sind jedoch nicht als generelle Ersatzlösung des konventionellen Linienverkehrs zu betrachten, sondern vielmehr eine sinnvolle Ergänzung und Erweiterung der ÖPNV-Produktpalette (z.B. für die speziellen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und älteren Menschen oder die Bedienung von Räumen und in Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage), die richtig angewendet zu erheblichen Qualitätssteigerungen des gesamten Systems Verkehr führen kann.

Anmerkung: Die ausgeprägte Vielfalt flexibler Bedienungsformen lässt ausführliche Erläuterungen aller bekannten Modelle nicht zu, so dass an dieser Stelle nur auf die Bedienungsformen ausführlicher eingegangen wird, die eine Relevanz für den Nahverkehrsplan Kreis Wesel haben könnten.

Modelle für den öffentlichen Verkehr (teilgebunden - gewerbsmäßig)

- **Bedarfsgesteuerte Busse**

Kleinbusse oder Taxen verkehren nach vorheriger Anmeldung über Telefon oder Rufsäule

zu einem beliebigen Zeitpunkt von Haltestelle zu Haltestelle. Die eingegangenen Fahrtanmeldungen werden EDV-gestützt disponiert (freie Bedarfssteuerung) und über Datenfunk den Fahrern mitgeteilt (Display in den Fahrzeugen). Aus Kostengründen wird mittlerweile der Richtungsbandbedienung (Bereich eines definierten Bedienungstreifens) der Vorzug gegeben.

- **Sammeltaxen**

Der Unterschied zu konventionell benutzten Taxen besteht darin, dass Sammeltaxen im Allgemeinen von einander fremden Personen benutzt werden und über abweichende Tarife verfügen.

Das System ermöglicht es, bei schwach in Anspruch genommenen Anschlusslinien große Busse durch Kleinbusse, Taxen und Mietwagen, evtl. auch zeitweise, zu ersetzen. Diese verkehren im stärker ausgelasteten Linienteil nach Fahrplan von Haltestelle zu Haltestelle und im Linienendverlauf nur auf Wunsch - telefonische Anmeldung - von sowie bis zur Haustür.

Anruf-Sammeltaxen (AST) verkehren nur zu fahrplanmäßig bekanntgegebenen Abfahrtszeiten zumeist von festgelegten Abfahrtsstellen in festumrissene Zielgebiete, wobei eine Haustürbedienung möglich ist. Der Fahrgast muss seinen Fahrtwunsch 30 Minuten vor planmäßiger Abfahrtszeit im Regelfall telefonisch anmelden, sonst besteht kein Beförderungsanspruch. Der nach Entfernung gestaffelte Preis ist ihm vorher bekannt und beträgt als Richtwert ca. das Doppelte des Fahrpreises im Linienverkehr, jedoch nur ein Viertel des normalen Taxentarifses. Als Abrechnungsgrundlage und zur Kontrolle gegenüber dem Kostenträger (Kommune, Verkehrsunternehmen) sollte der zuletzt ausgestiegene Fahrgast dem Fahrer die Fahrleistung quittieren. Die AST-Verkehre sind nach §§ 49, teils 42 oder 47 PBefG konzessioniert worden und können als Herzstück der flexiblen Bedienung bezeichnet werden, deren Erschließung besonders in dünn besiedelten Gebieten auf dem Lande und abseits liegenden Häusergruppen zum Tragen kommt. Weiterhin dienen AST-Verkehre der Wirtschaftlichkeit im ÖPNV und tragen zu einem erhöhten Beförderungskomfort für die Fahrgäste bei.

Veranstaltungs-Sammeltaxen verkehren im Gegensatz zu AST nicht nach festem Fahrplan, sondern bringen die Besucher nach der Veranstaltung bis vor die Haustüre. Der Fahrcheinverkauf findet vor Beginn der Veranstaltung statt, wobei der Veranstalter aufgrund des höheren Besucherzustroms die Kostenunterdeckung der entfernungsabhängigen Fahrpreise trägt und keine Genehmigung erforderlich ist. Ausweitungen dieser Bedienungsform auf Arbeitskräfte in Unternehmen mit Mehrschichtbetrieb wären denkbar.

- **Gelegenheitsverkehr**

Ein geschlossener Personenkreis mietet bei kostendeckender Bezahlung ein Taxi (§ 47 PBefG „Verkehr mit Kraftdroschken“) oder Mietwagen (§ 49 PBefG „Verkehr mit Mietwagen“), wobei Mietwagenpreise frei vereinbart sind und die Fahrzeuge nach jedem Einsatz an ihren Betriebssitz zurückkehren müssen; unterwegs keine Fahrgastaufnahme.

Der Telefon-Bus kann während der Betriebszeit zu jedem Zeitpunkt telefonisch für jede „Tür zu Tür“ - Fahrtrelation angefordert werden. Der Fahrpreis ist jedoch unabhängig vom Besetzungsgrad und muss subventioniert werden. Fahrer und Zentrale stellt das Taxen- und Mietwagengewerbe.

Frauen-Nacht-Taxen dienen der Mobilitätsbedürfnisdeckung von Frauen in den späten Abend- und Nachtstunden durch normalen Taxiverkehr, der jedoch subventioniert werden muss. Sammelfahrten kommen zufällig zustande. Eine Ausweitung auf ältere Menschen bietet sich an, wobei generell rechtliche (Separationsprinzip) und monetäre Probleme (hoher Zuschussbedarf) bestehen.

Anschluss-taxen (Taxi-Ruf-Service) werden über den Fahrer im Linienverkehr durch den Fahrgast an die Ausstiegshaltestelle bestellt und bringen den Besteller zum normalen Taxitarif bis vor die Haustür.

Bei Gemeinschaftstaxen koordiniert die Taxenzentrale die Fahrwünsche zu Gemeinschaftsfahrten, wobei jeder Fahrgast den seiner Beförderungslänge entsprechenden normalen Taxitarif bezahlt. Teilpreistaxameter in den Fahrzeugen wären hierbei sinnvoll.

Das Kneipentaxi wird durch die Gastronomie in Form von verzehrabhängigen Gutscheinen für die Taxifahrt, für den Fahrgast / Kneipenbesucher subventioniert. Die Gutscheine gelten nur für Fahrten unmittelbar nach dem Besuch der Lokalität.

- **Organisierte Fahrdienste**

Diese Bedienungsform ohne festen Fahrplan und evtl. ohne Fahrgelder beinhaltet Komponenten der AST-Verkehre und der Bürgerbusse. Kleinbusse werden auf freiwilliger bzw. privater Basis von Hilfsdienst-Mitarbeitern oder sonstigen Helferkreisen gesteuert. Auch Privatpersonen mit eigenem Fahrzeug kommen für diese Bedienungsform in Frage.

- **Sonderdienste**

Eine Abrundung des Angebotes der mehrstufig differenzierten Bedienung erfolgt durch gewerbsmäßige Sonderdienste in Bereichen:

- Service (Mobile Verkaufsstellen, Besorgungsdienste, Kundenzentren, Infobusse)
- Fahrzeugmitnahme (Fahrradmitnahme)
- Gepäckbeförderung (Gepäckbusse, Zustellungsdienste)

Die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln Fahrrad und dem ÖPNV ist allgemein besonders bedeutsam. Im Schwerpunkt ist aufgrund der Platzverhältnisse in den Fahrzeugen eine Verknüpfung in der Weise anzustreben, dass das Fahrrad an der Haltestelle verbleibt. Dazu tragen die im NVP angestrebten Mobilstationen künftig bei. Darüber hinaus ist aber festzustellen, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel im Kreis Wesel aufgrund der topografischen und historischen Verhältnisse eine besonders große Rolle spielt. Insofern ist auch ein Ausbau der Mitnahmemöglichkeiten zu prüfen. Um hier zu einheitlichen Lösungen zu gelangen und Insellösungen zu vermeiden, wird dieser Belang an den VRR weitergeleitet.

6.4 Tarifsystem und Vertriebsstruktur

6.4.1 Allgemeines zu Tarifen und Fahrausweisen

Der Tarif stellt die Gesamtheit der Preise und Konditionen dar, zu denen die in einem Tarifraum angebotenen Dienstleistungen (Verkehrsleistungen) am Markt abgegeben werden. Neben den Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schülern und Menschen mit Behinderungen sind die tarifabhängigen Einnahmen aus dem Fahrausweisverkauf und den erhöhten Beförderungsentgelten infolge Fahrgeldhinterziehung neben der Werbung die einzige eigene Einnahmequelle für die Anbieter des ÖPNV und dienen der Deckung von:

- Betriebskosten (Personal, Treibstoff)
- Unterhaltskosten (Fahrzeuge, feste Anlagen)
- Abschreibung und Zinsen
- Steuern
- Verwaltungskosten

- Wege- und Betriebsabgaben.

Die Struktur der Tarifierung des öffentlichen Nahverkehrs muss im Zusammenhang zwischen Tarif-, Kontrollsystem, Abrechnungsverfahren, Verkehrsaufkommen und Verkehrspolitik gesehen werden. Weiterhin wirkt sich die Wahl des Tarifsystems beeinflussend aus auf:

- Fahrplan,
- Dienstpläne (Personalbedarf),
- Fahrzeugbau,
- Handhabung und Verständlichkeit.

Daraus ergibt sich die Bedeutung des Komplexes Tarifierung im ÖPNV, der gerade in wirtschaftlicher Hinsicht nicht zu unterschätzen ist. Schon in der Vergangenheit wurden einschneidende Änderungen bei den Tarifsystemen durchgeführt, wie beispielsweise der schaffnerlose Betrieb und einfachere Tarifsysteme mit Fahrgastselbstbedienung, ohne dass diese Maßnahmen ein Optimum an Kundengerechtigkeit hätten sicherstellen können. Vielmehr galt und gilt dabei die Zielsetzung einer Steigerung der Wirtschaftlichkeit.

Für den Fahrgast gelten als grundlegende und wichtige Aspekte eines Tarifs die leichte Begreifbarkeit und der problemlose Erwerb von Fahrausweisen.

Der Tarif gliedert sich in Längen-, Flächen- oder Zeiteinheiten auf. Diesen Gliederungseinheiten werden Preisstufen zugeordnet, wobei die Abstufung von der Größe der Gliederungseinheiten abhängig ist. Dabei sind die Anforderungen an das Tarifsysteem aus Sicht der Fahrgäste und Verkehrsunternehmen unterschiedlich.

Anforderungen „Fahrgäste“

- leistungsgerecht
- überall gut begreifbar
- einfache Handhabung
- konkurrenzfähig zu anderen Verkehrsmitteln

Anforderungen „Verkehrsunternehmen“

- möglichst ergiebig
- praktikabel für Verkaufs- und Kontrollpersonal
- automatisierungsfähig

6.4.2 Fahrausweisangebot

Fahrausweise dienen allgemein als Quittung für den bezahlten Fahrpreis und als Nachweis für die Nutzungsberechtigung öffentlicher Verkehrsmittel. Weiterhin fungiert der Ausweis als Daten- und Informationsträger für tarifliche Merkmale, telefonische Auskunftsnnummern oder Werbung. Neben den grundsätzlichen Eintragungen (Datum, Uhrzeit, Einstieg, Fahrtrichtung, Fahrpreis) sollten auch die Preisstufe (vorteilhaft für spätere Preisumstellungen) und die Fahrscheindruckernummern (Reklamationen) auf der Fahrkarte vermerkt sein.

Die klassischen Fahrausweisarten unterteilen sich nach der Fahrausweisgattung (beschränkte Fahrtenzahl / unbeschränkte Fahrtenzahl) und der Fahrausweisart (Einzel- / Mehrfahrten- / Tages- / Wochen- / Monats- / Jahresfahrausweise) in ein weitreichendes Angebot auf.

Das Sortiment wird ergänzt durch einige Fahrausweis-Sonderformen wie z.B.:

- Umweltscheck
- Jobticket
- Studententicket
- Seniorenticket

6.4.3 Fahrausweisvertrieb - Verkauf, Entwertung, Abrechnung

Der Vertrieb von Fahrausweisen muss im Zusammenwirken der Komponenten Verkauf, Entwertung, Abrechnung und Kontrolle gesehen werden. Der Verkauf ist im Fahrzeug durch den Fahrer oder stationär durch Automaten und Vorverkaufsstellen möglich. Bei Zeitkarten-Abonnements besteht die Möglichkeit der postalischen Zustellung und der bargeldlosen Abbuchung.

Unterschiede beim Fahrausweisverkauf ergeben sich nach dem Zeitpunkt der Bezahlung. Barfahrkarten und Einzelfahrkarten bringen dem Verkehrsunternehmen größere Einnahmen als rabattierte Fahrausweise, verlängern aber die Haltezeiten beim Verkauf durch das Fahrpersonal; besser geeignet ist diesbezüglich der Automatenverkauf (Vorverkaufsfunktion), jedoch werden dadurch Verkauf und Beginn der Gültigkeit (Entwertung im Fahrzeug) getrennt. Der Mehrfahrtenkartenverkauf entlastet das Fahrpersonal und wirkt somit haltezeitverkürzend. Leichtere Handhabung bieten Zeitkarten (Tages-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten sowie Semestertickets) in Form von Sichtkarten oder E-tickets. Der Verkauf findet hierbei überwiegend im Vorverkauf oder im Abonnement statt.

Der Vertrieb über Fahrkartenautomaten bringt neben Einsparungen von Personalkosten auch Probleme mit sich, die großen Einfluss auf das Image des ÖPNV nehmen:

- viele Wahltasten bei komplexen Tarifsystemen,
- unklare und komplizierte Bedienungshinweise (Problem für ältere Fahrgäste, Gefahr des ungewollten Grau- und Schwarzfahrens - Fahrgeldhinterziehung - der Fahrgäste),
- Benutzer (Fahrgast) muss sich seinen Fahrpreis selbst ermitteln,
- Mindestmaß an Ortskenntnis ist unerlässlich,
- persönliche Auskünfte nur noch beim Fahrer möglich ("Höflichkeitsschulung" des Fahrpersonals, Zeitverluste und zusätzliche Belastung durch Erteilung vieler Auskünfte),
- viele unterschiedliche Systeme erschweren die Nutzung für den Fahrgast.

Abhilfe verschafft der Einsatz von Fahrscheinautomaten mit „Touch Screen“ – Display. Dieses erleichtert mittels Tastfeldern auf dem Bildschirm den Umgang; der Kunde kann mit dem Automaten kommunizieren und erhält eine direkte Unterstützung.

Ein innovatives Angebot des ÖPNV mit dem entsprechenden Imagegewinn bietet der bargeldlose Zahlungsverkehr beim Fahrausweisverkauf (e-ticketing). Der Einsatz neuer Zahlungsmethoden reduziert die Zahlungshemmnisse beim Fahrgast (Problem: Kleingeld, Tarifinformation, Wahl des günstigsten Fahrscheins), erhöht die ÖPNV-Attraktivität sowie -Nutzung und senkt gleichzeitig die Kosten der Verkehrsunternehmen. Der Einsatz von Schreib- und Lesegeräten für Chip-Karten in den Fahrzeugen bzw. an den Haltestellen ist wesentlich wartungsfreundlicher als bei teuren und großen Fahrscheinautomaten. Es eröffnen sich die Möglichkeiten, ein flexibles und differenziertes Tarifmarketing (örtlich und zeitlich gezielter Einsatz) zur Anwendung zu bringen. Besonderen Anreiz bietet dieses System bei der Nutzung von Leistungen unterschiedlicher Anbieter (auf einer Strecke mit verschiedenen Verkehrsunternehmen oder durch verschiedene Verkehrsverbünde und -gemeinschaften).

6.4.4 Potentiale unentgeltlicher Beförderung

Der Fahrgastanteil ohne gültigen Fahrausweis stellt einen nicht zu unterschätzenden Faktor dar, der in Verbindung mit der Fahrausweiskontrolle unter wirtschaftlichen und erzieherischen Aspekten betrachtet bzw. durchgeführt werden sollte. Maßgebende Faktoren sind dabei:

- Einnahmeverluste durch die unentgeltliche Beförderung
- Personalkosten durch Kontrolleure
- Einnahmen aus erhöhtem Beförderungsentgelt
- Verwaltungskosten durch das Eintreiben nicht unmittelbar bezahlter Entgelte.

Die Einnahmeverluste der Verkehrsbetriebe infolge von Fahrgästen ohne bzw. mit ungültigem Ausweis sind stark abhängig vom Tarifsystem. Dabei wird unterschieden in sogenannte Schwarz- und Graufahrer. Als Schwarzfahrer werden Fahrgäste bezeichnet, die nicht im Besitz eines gültigen Fahrausweises sind. Dem gegenüber können Graufahrer einen Fahrschein vorweisen, der jedoch nur für einen Teilbereich ihrer gesamten Fahrstrecke gültig ist, d.h. es wird vom Fahrgast ein Fahrschein einer niedrigeren Preiskategorie gelöst und über den Geltungsbereich hinaus gefahren. Das Graufahren entsteht einerseits durch bewussten Betrug durch den Fahrgast, kann aber auch das Resultat eines komplizierten und schwer verständlichen Tarifsystems sein. Die Ermittlung von Graufahrern kann demnach nur außerhalb des bezahlten Streckenabschnitts erfolgen, was schwer zu erfassen ist und einen schlechten Kontroll-Wirkungsgrad zur Folge hat. Die Höhe der hinterzogenen Fahrgelder ist abhängig vom Anteil der Schwarz- und Graufahrer und von den Preissteigerungsstufen des Tarifsystems, die Bereitschaft des Fahrgasts zum Risiko ist abhängig von der Fahrweite.

Problematisch bei der Fahrausweiskontrolle stellt sich die betriebswirtschaftliche Bemessung der Kontrollen dar, um die zu erzielenden Verkehrseinnahmen möglichst hoch zu halten. Zu viele Kontrollen steigern zwar den Erlös durch erhöhtes Beförderungsentgelt, dem gegenüber maximieren sich jedoch die Kontrollkosten. Umgekehrt bei zu wenigen Kontrollen: die geringeren Kontrollkosten stehen den dadurch entstehenden hohen Einnahmeausfällen gegenüber.

Die Festlegung der Höhe von Vertragsstrafen für Fahrgäste ohne oder ohne gültigen Fahrausweis muss dem Vergehen entsprechend angepasst sein. Fahrgeldhinterzieher müssen strafrechtlich verfolgt und registriert werden (kein Datenschutzproblem); schon aus dem Grund der Ermittlung zuverlässiger Mittelwerte für Mindereinnahmen.

Ergänzend noch einige Anmerkungen zur Prävention unentgeltlicher Beförderung und der Wirksamkeit von Fahrausweiskontrollen:

- Abschreckungswirkung durch Kontrollpräsenz.

- Fahrzeugkontrollen sollten in Zivil durchgeführt werden.
- Kontrollorganisation durch „wendige“ Mitarbeiter.
- Kontrollergebnisse sollten wegen der hohen Verluste durch Fahrgeldhinterzieher verfolgt und dokumentiert werden.
- Gewinne durch Kontrollen sind nicht denkbar, eine Defizitminderung ist jedoch zu unterstellen.

Anzumerken ist, dass bei Maßnahmen gegen das Schwarz- bzw. Graufahren der Aufwand in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen stehen muss und die Überprüfung durch echte Kostenvergleiche notwendig erscheint.

6.5 Marketing und Mobilitätsmanagement

6.5.1 Marketing

Zugangshemmnisse bei der Nutzung des ÖPNV

Im Hinblick auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sind verschiedene gedankliche Barrieren bei potentiellen Kunden vorhanden. Folgende subjektive Argumente gegen die Nutzung eines ÖPNV-Angebotes sind festzustellen:

- Die Fahrtzeiten im ÖPNV werden subjektiv höher eingeschätzt als sie tatsächlich sind. Eine optimale zeitliche Abstimmung im ÖPNV ermöglicht die Minimierung von Reisezeiten.
- Es bestehen negative Einstellungen gegenüber Qualität und Leistung des ÖPNV, denen eine Optimierung der Abstimmung entgegenwirken kann.
- Mangelnde Information über das Angebot des ÖPNV ist ein weiterer Grund dafür, dass der ÖPNV subjektiv oft keine Alternative bei der Verkehrsmittelwahl darstellt. Eine umfassende Informationsarbeit kann zur Erschließung neuer Zielgruppen beitragen.
- Nach wie vor hat die Nutzung des ÖPNV einen niedrigen gesellschaftlichen Stellenwert und ein schlechtes Image. Die Verbesserung des Images kann eine Akzeptanzsteigerung des ÖPNV und eine Verhaltensänderung bei der Bevölkerung implizieren.

Die hier dargestellten und in der Regel auf jedes ÖPNV-System zutreffenden Zugangshemm-

nisse zum ÖPNV müssen im Interesse einer Attraktivierung des ÖPNV abgebaut werden. Neben den bisher dargestellten Anforderungskriterien an einen attraktiven ÖPNV ist das Produkt ÖPNV durch den Einsatz gezielter Marketingmaßnahmen zu vermarkten.

Definition Marketing

Der dem betriebswirtschaftlichen Bereich entstammende Begriff des Marketings umfasst allgemein Bemühungen, die auf die Stabilisierung und den Aufbau der Nachfrage nach einem Produkt ausgerichtet sind. Ein auf das Produkt ÖPNV ausgelegtes Marketing sollte demnach die Bestandspflege der vorhandenen Nutzer und die Erschließung neuer, potentieller Nutzergruppen umfassen. Zur Umsetzung dieses Anspruches stehen verschiedene Marketinginstrumente zur Verfügung.

6.5.1.1 Marketinginstrumente und -strategie

Folgende Marketinginstrumente haben Relevanz für das Produkt ÖPNV:

Produktstrategie

- Kundendienstleistung
Die Kundendienstleistung ergänzt das Dienstleistungsprogramm des ÖPNV. Sie sind Zusatzleistungen zum Hauptgeschäft.
- Verkehrsangebot
Das Verkehrsangebot sollte an prognostizierten Potentialen (besonders im Freizeit- und Versorgungsverkehr) orientiert sein.
- Qualität
Die Qualität bezieht sich auf physische und psychische Komponenten der am Markt angebotenen Güter, hier auf die Dienstleistung ÖPNV. Als physische Komponente sei hier die Standardisierung der Ausführung und Qualität durch Normung, beispielsweise durch die Zertifizierung genannt. Als psychische Komponente ist die Produktgestaltung zu nennen.

Preisstrategie

- Hierunter fällt der Komplex der Tarifgestaltung im ÖPNV.
Attraktive Tarifangebote wie z.B. die mit zahlreichen Zusatzvorteilen ausgestatteten Zeitkarten sollten besonders offensiv vermarktet werden. Job- und Firmentickets sollten - wo möglich - auf dem Verhandlungswege initiiert und ebenfalls offensiv vermarktet werden. Die Möglichkeit Stammkunden zu gewinnen ist in beiden Fällen besonders hoch und

durch die Generierung regelmäßiger Einnahmen auch für die Verkehrsunternehmen besonders attraktiv.

Kommunikation

- Verkaufsförderung/Werbung

Der Bereich der Kommunikation ist auf bereits vorhandene und potentielle Nutzer ausgerichtet. Die Verkaufsförderung bedient sich verschiedener Marketingelemente, die außergewöhnliche Anreize auf eine oder mehrere bestimmte Zielgruppen ausüben (wie beispielsweise Coupons, Veranstaltung von Straßenfesten, Preisausschreiben etc.). Werbung für die Dienstleistung ÖPNV kann auf ein breites Spektrum an Medien (wie z.B. Funk, Fernsehen, Presse, Verkehrsmittelwerbung, Postwurfsendungen) zurückgreifen.

- Öffentlichkeitsarbeit (Public Relations)

Zweck der Öffentlichkeitsarbeit ist es, durch Pressekonferenzen, Pressemitteilungen oder ähnliches Eigenschaften, Ziele oder Leistungen eines Unternehmens darzustellen, um positive Haltungen in der Öffentlichkeit oder bei bestimmten Personenkreisen zu erzeugen.

Die hier vorgestellten absatzpolitischen Instrumente zum Erreichen marktorientierter Ziele werden im Rahmen einer Marketingstrategie immer kombiniert (als Marketing-Mix) eingesetzt.

Elemente einer Marketingstrategie für das Produkt ÖPNV

- 1 Forcieren des lokalen und zielgruppenorientierten Marketings entsprechend der Spezifikation der verschiedenen Nutzer- und Zielgruppen und entsprechend der räumlich differenziert zu betrachtenden ÖPNV-Struktur im Raum.
- 2 Schaffung von Zugangserleichterungen durch eine attraktive Preis- und Vertriebspolitik.
- 3 Ausrichtung der Marketingaktivitäten auf die Wegezwecke Freizeit und Versorgung entsprechend dem Potential in den Nebenverkehrszeiten.
- 4 Schaffung einer Public-Awareness, in Form von Kampagnen basierend auf dem Konzept des Social Marketing, einer Managementtechnik, die sozialen Wandel einleiten soll und das Ziel hat, die Akzeptanz einer gesellschaftspolitischen Vorstellung oder einer Verhaltensweise bei einer oder mehreren Zielgruppen zu erhöhen.

6.6 Kommunale Förderungs- und Steuerungsmaßnahmen

6.6.1 ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen

Ein maßgebliches Qualitätskriterium für den ÖPNV stellen die Beförderungszeiten der Verkehrsmittel dar, die durch verschiedene Verlustzeitquellen stark beeinflusst werden. Dabei sind zwangsläufige Standzeiten, wie beispielsweise das Halten an Haltestellen, nicht der entscheidende Faktor. Vielmehr tragen Fahrzeitverluste aus der sogenannten „Slow and go“-Fahrt hauptsächlich zu einer geringeren Beförderungsgeschwindigkeit bei. Diese Verlustzeiten entstehen durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge, wie sie z. B. an Lichtsignalanlagen (LSA) entstehen, oder durch Behinderungen des straßengebundenen ÖPNV infolge hoher Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr (mIV). Die Fahrt auf freier Strecke, also zwischen den Haltestellen, wird dadurch mit einer wesentlich geringeren Geschwindigkeit absolviert, als theoretisch möglich ist; staut sich der mIV, so staut sich auch der straßengebundene ÖPNV!

Die Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit lässt sich durch eine konsequente Bevorzugung des Öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr herbeiführen. Hierzu finden sich freie Potentiale in erster Linie bei Vorrangschaltungen für den ÖPNV an signalgesteuerten Knotenpunkten und bei der Einrichtung von Fahrspuren, die nur der ÖPNV- bzw. ÖPNV- und nicht motorisierter Individualverkehr (nmIV)-Nutzung zur Verfügung gestellt werden.

Neben den qualitativen Verbesserungen durch die teilweise erheblichen Fahrzeiteinsparungen bzw. Beförderungsgeschwindigkeitserhöhungen können die o. g. Maßnahmen zusätzlich kostendämmend wirken; z. B. durch den Wegfall ganzer Wagenumläufe einer beschleunigten Linie. Insgesamt sind als Vorteile sind zu nennen:

- deutliche Verbesserung der Pünktlichkeit
- Verkürzung der Fahrzeit
- Einsparung von Fahrzeugen
- eine jährliche Betriebskostenreduzierung
- Fahrgastanstieg im Einzugsbereich der Linie
- Positive Beurteilung durch die Bevölkerung

6.6.1.1 ÖPNV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen

Den Belangen der öffentlichen Linienverkehrsmittel sollte an Knotenpunkten im Hinblick auf einen möglichst ungestörten Betriebsablauf zugunsten hoher Zuverlässigkeit besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Die Bevorzugung des ÖPNV an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten repräsentiert eine bekannte, aber wenig genutzte Gattung von Beschleunigungsmaßnahmen. Da an Lichtsignalanlagen (LSA) die weitaus größten Verlustzeiten entstehen, sollte die ÖPNV-Bevorzugung den Schwerpunkt eines jeden Beschleunigungsprogramms bilden. Bei der daraus resultierenden Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs sollte bedacht werden, dass der ÖPNV gegenüber dem Pkw-Verkehr zumeist ein „seltener Gast“ an den Knotenpunkten ist und sich die Benachteiligung somit in Grenzen hält.

Der Vorteil dieser Systeme liegt in der flexiblen Berücksichtigung des ÖPNV an einzelnen Knotenpunkten. Dabei wird dem ÖPNV nach erfolgter Anmeldung eine Mindestgrünzeit zur reibungslosen Überquerung des Knotenpunktes eingeräumt, die eigentliche Umlaufzeit (Gesamtzeit der Rot-, Gelb- und Grünphase) der LSA wird hingegen nicht beeinflusst. Durch die Möglichkeit der Freigabezeit-Verlängerung kann auch der verspätet eintreffende ÖPNV berücksichtigt werden, die dabei der Querrichtung entzogene Freigabezeit kann in einem nachfolgenden Umlauf wieder zur Verfügung gestellt werden. Die Umkehrung zu dieser Grünphasenverlängerung stellt die Rotzeitverkürzung dar, die sich jedoch wegen erforderlicher Räumzeiten und Mindestfreigabezeiten (besonders für Fußgänger) schwieriger gestaltet. Bei dem problembeladenen linksabbiegenden ÖPNV wird durch die flexible Beeinflussung an Knotenpunkten die Grün-Phase des Gegenverkehrsrichtung verkürzt, so dass der aufgestaute Linksabbieger-mIV mit dem ÖPNV abfließen kann; evtl. sind Prioritätsentscheidungen notwendig, wenn in der Gegenrichtung auch ÖPNV vorhanden ist. Der Einsatz dieser flexiblen Steuerungsmöglichkeiten bietet sich bei einzelnen, nicht koordinierten Knotenpunkten an.

Bei der Beeinflussung festzeitgesteuerter Lichtsignalanlagen nach dem Prinzip der koordinierten Steuerung mehrerer LSA-Knotenpunkten hintereinander als „Grüne Welle“ ist die Umlaufzeit das Entscheidungskriterium. Aus Sicht des ÖPNV sind dabei möglichst kurze Umlaufzeiten anzustreben, die zur Verringerung unnötiger Wartezeiten beitragen. Unter Berücksichtigung der Räumzeiten anderer Verkehrsteilnehmer können die Umläufe in der Regel ca. um die Hälfte verkürzt werden. Besonderer Wert sollte dabei auf die Anpassung der Grün-Phasen an die ÖPNV-Geschwindigkeit gelegt werden. Die Festzeitsteuerung kommt für einzelne, nicht koordinierte Knotenpunkte jedoch nicht in Frage.

Welches System zum Einsatz kommt und wie die Lichtsignalanlagen beeinflusst bzw. koordiniert werden sollten ist abhängig von

- den Knotenpunktabständen,
- den Fahrtenhäufigkeiten des ÖPNV sowie
- dem Grad der Behinderung durch den mIV

und muss im Einzelfall entschieden werden.

6.6.1.2 ÖPNV- und Umweltpuren

Straßenbündige Verkehrsflächen, die in der StVO als ÖPNV-Spuren ausgewiesen sind, stehen zeitweilig oder ganztäglich alleine den öffentlichen Linienverkehrsmitteln zu; in Abhängigkeit von der Auslastung wäre evtl. eine Mitbenutzung des Taxen-Verkehrs oder außerhalb der Hauptverkehrszeit des Anlieferverkehrs denkbar. Diese eigene Fahrbahn gewährleistet ein vom mIV unbehindertes Verkehren über längere Streckenabschnitte sowie die Unberührtheit von mIV-Stauungen. Die dem ÖPNV vorbehaltenen Verkehrsflächen müssen zwangsläufig dem mIV entzogen werden, was zwingend zu Restriktionen gegenüber dem mIV aber auch zu Einschränkungen bei der Einrichtung von ÖPNV-Spuren führt. Jedoch tragen ÖPNV-Spuren maßgeblich zur Steigerung der Attraktivität und Pünktlichkeit des ÖPNV bei.

Bei der Einrichtung sollte darauf geachtet werden, dass die Einfahrten solcher Spuren unbedingt außerhalb der größten mIV-Staulänge liegen müssen. Zusätzlich sollte dem durch den Spurverlust eingeschränkten mIV die Möglichkeit des Umfahrens von eventuellen Hindernissen gegeben werden; z.B. durch Mitbenutzung der ÖPNV-Spur in Notfällen. Die Breite der Spuren muss den darauf verkehrenden Fahrzeugen angepasst werden; Busspuren sollten möglichst 3,5 m (minimal 3,0 m) Breite aufweisen. Die günstigste Lage der Busspur ist auf der rechten Straßenseite, da ein günstiges Ein- und Aussteigen gegeben ist. Probleme treten bei der Blockierung der Spur durch widerrechtlich haltende Fahrzeuge des mIV auf. Die ÖPNV-Spur in Mittellage beansprucht infolge notwendiger Haltestelleninseln einen erhöhten Platzbedarf und gestaltet sich im Knotenpunktbereich äußerst schwierig, da linksabbiegender mIV fast unmöglich wird.

Unter Umweltpuren versteht man Sonderstreifen, die in Abweichung von der konventionellen ÖPNV-Spur nach StVO zusätzlich für den Radverkehr freigegeben sind. Diese Möglichkeit bie-

tet sich an, wenn aus Platzgründen ein Radweg und eine ÖPNV-Spur nicht ermöglicht werden können. Bei der Einrichtung von Umweltpuren ist grundsätzlich eine größere Fahrbahnbreite als bei reinen ÖPNV-Spuren erforderlich; Breite mindestens 4,25 - 4,50 m, in Sonderfällen für beengte Verhältnisse auch schmaler. Dem ÖPNV sollte die Überholmöglichkeit des Radverkehrs eingeräumt werden.

Trotz der starken Bedenken hinsichtlich der Gefährdung der Radfahrer durch überholende Busse, zeitlichen Verzögerungen des ÖPNV durch Konvoifahrt mit langsamen Radfahrern und den unterschiedlichen Räumzeiten von Rad und Bus an den signalisierten Knotenpunkten, bieten Umweltpuren attraktivitäts- und leistungssteigernde Potentiale für den Nahverkehr:

- Platzeinsparungen durch Kombination der Fahrwege des ÖPNV und des Radverkehrs
- selbst schmale Spuren erlauben dem ÖPNV bei überlasteten Straßen die Fahrt zumindest im Radverkehrstempo; Vorteile für den ÖPNV, sobald die durchschnittliche Geschwindigkeit des mIV unterhalb der des Radverkehrs liegt; außerdem entfallen Haltezeitverluste durch mIV-Stauungen
- Radverkehr und ÖPNV werden gleichzeitig und nur durch eine Maßnahme beschleunigt und somit attraktiver; Förderung des Umstiegs vom mIV auf das Rad oder den ÖPNV
- auch langsamen und ungeübten Radfahrern (ältere Menschen, Kinder) wird stressfreies Fahren gewährleistet

In Kombination mit der Bevorzugung an Lichtsignalanlagen bestehen weitere Möglichkeiten, den Öffentlichen Personennahverkehr durch ÖPNV- bzw. Busschleusen und die Verlagerung des mIV-Staus positiv zu beeinflussen.

Busschleusen sind ratsam, wenn die Busspur auf freier Strecke aus Platzgründen vor dem Vorsortierbereich abgebrochen werden muss oder aus einer Busspur in Seitenlage links abgebo-gen werden soll. Um Verzögerungen, die durch die Überführung des ÖPNV auf die mIV-Spur entstehen können, vorzubeugen, wird eine zusätzliche Lichtsignalanlage ca. 30 m vor der Haltelinie des eigentlichen Knotenpunktes bzw. vor dem Wegfall der Busspur so versetzt geschaltet, dass eine Schleuse zum Einfahren der Fahrzeuge des ÖPNV geschaffen wird. Dabei sollte doppeltes Halten an der vorgeschalteten LSA und der LSA am eigentlichen Knotenpunkt vermieden werden.

Die Zielsetzung bei einer Verlagerung störender mIV-Stauungen besteht darin, dass an signalisierten Knotenpunkten mit integrierter ÖPNV-Spur die öffentlichen Verkehrsmittel durch eine

eigene Ausfahrregelung an die Pulkspitze des mIV gebracht werden. Der Knotenpunkt muss hierbei auf jeden Fall vor dem staugefährdeten Streckenabschnitts liegen, um eine stauverlagernde Wirkung erzeugen zu können. Durch den verlagerten Stau wird der Zulauf des motorisierten Individualverkehrs auf nicht genügend leistungsfähige Streckenabschnitte begrenzt und Verlustzeiten des ÖPNV reduziert.

6.6.2 Parkraumbewirtschaftung und Parkraummanagement

Die Parkflächen sind neben dem öffentlichen Personennahverkehr eine wichtige Steuergröße der kommunalen Verkehrspolitik. Der gesamte Parkraum umfasst alle Abstellmöglichkeiten unabhängig von Besitzverhältnissen, Betreiberformen und Nutzungsmöglichkeiten. Die wichtigste Unterscheidung betrifft öffentliche Parkstände und private Stellplätze, wobei hier in erster Linie die Möglichkeiten des öffentlichen Zugangs und der kommunalpolitischen Einflussnahme von Bedeutung sind. Der Anteil privater Stellplätze am gesamten Parkraum beträgt je nach kommunaler Gebietsstruktur bis zu 50 % und mehr. Die hohe Gewichtung dieses Anteils wird dadurch verstärkt, dass sich private Stellplätze völlig der kommunalen Parkregelung entziehen und sich somit eine Steuerung deren Anzahl nur langfristig über ein geändertes Bauordnungsrecht, auf neu hinzukommende Stellplätze, erreichen lässt. Der hohe Anteil privater Stellplätze am gesamten Parkraum schränkt die Wirksamkeit von Parkraumkonzepten zudem ein, woraus sich die Dringlichkeit ergibt, auch diesen Parkraum zu steuern.

Hieraus wird die hohe Bedeutung der konzeptionellen Organisation des Parkens für die Stadt- und Verkehrsplanung deutlich. Abstellmöglichkeiten für Pkw sind also nicht allein eine Frage der Bauordnung, sondern kennzeichnen sich durch eine viel weiter reichende Thematik.

Besonders in den städtischen Gebieten haben die Belastungen durch Abgas, Behinderungen, Lärmbelästigungen und Gefährdungen durch parkende und parkplatzsuchende Fahrzeuge schon die Belastungsdimensionen des fließenden und stauenden Autoverkehrs erreicht, was bei einem Motorisierungsgrad von 624 Pkw / 1000 Einwohner auch nicht verwundern kann und einen ansteigenden Parkraumbedarf zur Folge hat.

Für die Schaffung von Parkräumen werden erhebliche Mengen innerstädtischer Fläche in Anspruch genommen (hoher Versiegelungsgrad - schlechteres Stadtklima). Der Platzbedarf für einen Parkplatz nimmt bei günstigster Anordnung ca. 20 m² Fläche in Anspruch; dieser Platzbedarf lässt sich nur mittels hohem technischen und finanziellen Aufwand mit mechanischen Anlagen reduzieren. Zudem steht der Flächenbedarf in den Zentren der Städte in systemati-

scher Konkurrenz zum Bedarf nach Grün-, Freiraum-, Verkaufs-, Ausstellungs-, Repräsentations- und Lagerflächen.

Allgemein wird unter Parkraumbewirtschaftung eine restriktive Regelung des Parkens verstanden. Tatsächlich betrifft die Bewirtschaftung aber alle stadtentwicklungs- und verkehrspolitischen Strategien, Instrumente und Methoden der Planung und des Umgangs mit Parkraum als „knappem Gut“, also auch Instrumente wie z.B. Parkleitsysteme und Park & Ride. Restriktive Maßnahmen (Gebühren-Erhebungen und -Erhöhungen, Parkdauerbegrenzungen, Bevorrechtigungen) und Kontrollen dieser Maßnahmen sind eigentlich „Parkraumbewirtschaftungsinstrumente im engeren Sinne“, die alleine für ein funktionstüchtiges Parkraumkonzept nicht ausreichen. Parkraum-Management ist somit der Gesamtheit aller Bewirtschaftungsfaktoren gleichzusetzen und hat den Kerngedanken, überflüssigen Verkehr in den Kommunen durch eine effiziente Verknüpfung von notwendigem bzw. unvermeidbarem mIV und priorisiertem ÖPNV, bzw. nmIV (**n**icht **m**otorisierter **I**ndividual **V**erkehr, also Rad- und Fußverkehr) in einer gemeinsamen Parkorganisation bereits im Ansatz zu vermeiden. Die dafür anzuwendenden Instrumente dynamisieren das Parkraumangebot und haben zugleich eine selektive Wirkung auf die Parkraumnachfrage.

Parkgebühren haben in der Parkraumbewirtschaftung eine lange Tradition. In den meisten Fällen liegen die Parkgebühren bisher jedoch so niedrig, dass sie kaum eine Lenkungsfunction erfüllen können und sich Parkeinrichtungen wie z. B. Tiefgaragen nur mit hohen öffentlichen Zuschüssen betreiben lassen. Auch das Straßenverkehrsgesetz versteht mittlerweile die Parkgebühr nicht mehr als Verwaltungsgebühr, sondern als Benutzungsgebühr, die entsprechend dem Wert des Parkraums von den Benutzern zu erheben ist.

Gerade im Hinblick auf knappe kommunale Haushaltskassen bei gleichzeitiger Finanzierung des defizitären ÖPNV kommt die monetäre Bedeutung des Parkraums besonders zum Tragen. Durch eine an den ÖPNV zweckgebundene Parkgebührenordnung für den mIV lassen sich beispielsweise finanzielle Potentiale für eine verbesserte ÖPNV-Förderung bzw. -attraktivierung erschließen. Auf Grund des besonderen Interesses der ÖPNV-Betreiber an einem konsequenten Parkraummanagement, wäre die Parkraumbewirtschaftung auch privatwirtschaftlich durch die Verkehrsunternehmen vorstellbar.

6.6.3 ÖPNV-Förderung durch Kommunen und Verkehrsunternehmen

Über die kommunalen Verwaltungen besteht die Möglichkeit, dass Städte, Gemeinden und Ver-

kehrsunternehmen gemeinschaftliche bzw. kombinierte ÖPNV-Förderung betreiben können. Die Kommunen stehen im direkten und regelmäßigen Kontakt zur Bevölkerung, z. B. über den Anmeldevorgang den jeder Neubürger beim Einwohnermeldeamt tätigt oder sonstige Informationen der Haushalte. Insbesondere die Bevölkerungsschicht der potentiellen ÖPNV-Nutzer kann gezielt angesprochen und objektiv informiert werden, beispielsweise durch die Ergänzung der Bußgeldbescheide des Ordnungsamtes an Falschparker um ÖPNV-Informationsmaterial.

Die Auswahl und inhaltliche Zusammenstellung der „ÖPNV-Informationspakete“ sollte den Verkehrsunternehmen obliegen, die bereits über die entsprechenden Materialien verfügen und ein geeignetes Marketingkonzept erarbeiten können. Grundsätzlich sollten die Info-Pakete einige Standard-Komponenten enthalten:

- gemeinsames Informationsschreiben der Kommune und des Verkehrsunternehmens
- Gutschein für einen Fahrplan mit Liniennetzplan
- Fahrausweis(e) zur freien Nutzung

Darüber hinaus können die Inhalte und die Gestaltung dem Bedarf bzw. der Zielgruppe wirkungsorientiert angepasst werden.

6.6.3.1 Kombination Einwohnermeldeamt & ÖPNV-Information

Jeder Bürger wird über das Einwohnermeldeamt registriert, beispielsweise beim Wechsel des Wohnortes. In der Regel sind diese Personen also bedingt ortsfremd, was den Informationsbedarf gerade hinsichtlich der Mobilitätsmöglichkeiten erhöht. Eine große Gruppe der Meldepflichtigen bilden junge Menschen, die nach der Schul- bzw. Ausbildungszeit die erste eigene Wohnung beziehen. Um diese Fahrgastpotentiale für den ÖPNV zu erschließen, ist eine rechtzeitige und gezielte Information dringend notwendig. Die Möglichkeit, mit den Anmeldebestätigungsschreiben der Einwohnermeldeämter die o. g. „ÖPNV-Informationspakete“ an die Bevölkerung zu versenden, stellt somit eine äußerst effiziente Förderungsmöglichkeit des ÖPNV dar.

6.7 Untersuchung des Modal-Splits und Zielsetzung

Der Begriff des Modal-Splits bezeichnet die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an den Wegen oder den Personenkilometern am Gesamtverkehrsaufkommen. Üblich ist meist die Darstellung der Wegeanzahl unabhängig von der zurückgelegten Entfernung.

Für die Ermittlung eines flächendeckenden Modal Splits im Kreis Wesel gibt es derzeit keine Grundlagen. Für einzelne Städte und Gemeinden liegen Untersuchungen zum Modal-Split vor aus den sich Rückschlüsse ziehen lassen. Somit ist es möglich den Modal Split des öffentlichen Nahverkehrs zumindest ansatzweise zu bestimmen.

Sollte sich die Durchführung einer Untersuchung, die einen belastbaren Modal Split für das Kreisgebiet liefert, als notwendig erweisen, so würde der Kreis Wesel eine solche Untersuchung durchführen. Der Aufwand ist jedoch erheblich und die Untersuchung kostenintensiv.

Für die Stadt Wesel liegt eine relativ aktuelle Modal Split-Untersuchung aus dem Jahre 2013 vor. Der ÖPNV besitzt in Wesel ein Anteil am Modal Split von 4,3 %, wobei 2,5 % auf die Bahn und 1,8 % auf den Busverkehr entfallen. Der Kraftfahrzeugverkehr besitzt einen vergleichbar geringen Anteil von 54,5 % worin bereits 10 % mitfahrende Personen enthalten sind. Der relativ geringe Anteil am Kfz-Verkehr ist in dem äußerst hohen Anteil des Fahrradverkehrs begründet, der mit 27,7 % (inkl. damals bereits 1,4 % E-Bike) einen höchst überdurchschnittlichen Wert einnimmt, der etwa doppelt so hoch ist wie der Landesdurchschnitt NRW. Der Fußgängerverkehr besitzt einen Anteil von 13 %, motorisierte Zweiräder weisen 0,5 % auf. Bei insgesamt fünf Modal Split Untersuchungen seit 1982 betrug der ÖPNV-Anteil stets 4 bis 5 %.

Der Modal Split in der Stadt Wesel kann durchaus als repräsentativ für das Kreisgebiet angesehen werden. Zwar ist Wesel eine der größeren Städte innerhalb des Kreises Wesel, besitzt jedoch bedingt durch das außerordentlich gute Angebot im Bahnverkehr einen vergleichsweise geringen Anteil im Bereich des Busverkehrs von 1,8 %. Neben städtisch geprägten Bereichen weist der Kreis Wesel auch ländlichere Bereiche auf, so dass strukturell die Stadt Wesel durchaus als repräsentativ für den gesamten Kreis gesehen werden kann. Insofern ist von einem reinen Busverkehr als Modal Split im Kreis Wesel von rund 2 % auszugehen. Dieser speist sich etwa zur Hälfte durch den Schülerverkehr.

In der größten Stadt des Kreises Wesel, der Stadt Moers, wird in einer Haushaltsumfrage zum Mobilitätsverhalten aus dem Jahre 2008 ein Modal Split von 5 % für den gesamten ÖPNV mit Bus und Bahn angegeben. Geht man auch hier aufgrund der Attraktivität des Schienenverkehrs von einem Anteil von mindestens 2 % im Schienenverkehrs aus, so ist selbst in der einwohnerstärksten Stadt mit dem deutlich dichtesten Bus-ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet nur ein Modal Split von rund 3 % anzunehmen, von dem ebenfalls knapp die Hälfte aus dem Bereich des Schülerverkehrs stammen dürfte. Insofern deutet auch diese Untersuchung darauf hin, dass der

kreisweite Modal Split für den Busbereich bei maximal 2 % liegt.

Damit wird deutlich, dass im Bereich der sonstigen Verkehrsteilnehmer und hier insbesondere der wahlfreien Verkehrsteilnehmer der Bus-ÖPNV nur eine relativ untergeordnete Rolle im Verkehrsgeschehen spielt. Neue attraktive Verkehrsangebote sind daher geboten, um den Modal-Split im Kreis Wesel kurz-, mittel- und langfristig zu erhöhen. Angestrebt wird dabei eine Steigerung von 50 % gegenüber dem heutigen Aufkommen auf ca. 3 % im straßengebundenen ÖPNV.

7 ZIELSETZUNGEN UND HANDLUNGSSCHWERPUNKTE ZUR SCHAFFUNG EINES „VOLLSTÄNDIG BARRIEREFREIEN ÖPNV“ IM KREIS WESEL

7.1 Grundsätze

7.1.1 Belange der Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit im ÖPNV impliziert im Wortlaut des BGG (§ 4) grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität. Zu dieser Benutzergruppe zählen neben den in der öffentlichen Wahrnehmung am häufigsten assoziierten Nutzergruppe der Rollstuhlfahrer, Gehbehinderten und Menschen mit zeitweiser Mobilitätseinschränkung (Personen mit Kinderwagen o. ä.) beispielsweise auch gehörlose und sehbehinderte Menschen. Somit ist die Barrierefreiheit nicht allein auf Menschen mit Beeinträchtigungen im Bewegungsapparat einzuschränken, sondern umfasst die unabhängige und selbstbestimmte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs aller Menschen.

Seit Januar 2013 sind die Aufgabenträger laut Personenbeförderungsgesetz dazu angehalten, im Rahmen ihrer Nahverkehrspläne Maßnahmen zur Erreichung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ zu entwickeln. Der NVP muss demnach einerseits konkret beinhalten, in welchem Zeitraum und nach welchen Kriterien der barrierefreie ÖPNV hergestellt werden soll, und andererseits, in welchen Bereichen die Barrierefreiheit noch nicht erreicht werden kann.

Zuständig für die Umsetzungen der Maßnahmen des NVP sind die Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbünde (Fahrzeugausstattung und –Einsatz, Schulung des Fahrpersonals, Fahrgastinformation) und die Straßenbaulastträger (Aus- und Umbau der Haltestellen).

Ziel ist es, nicht nur die Haltestellen und Fahrzeuge barrierefrei zu gestalten, sondern insbesondere eine barrierefreie Wegekette von der Planung der Reise, über die Fahrt an sich bis hin zur Ankunft am Ziel zu schaffen.

7.1.2 Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Da die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen hinsichtlich der Nutzung des ÖPNV sehr unterschiedlich sind, muss in der Planung der Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit insbesondere auf diese geachtet werden. Die folgende Tabelle zeigt die unterschiedlichen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen und die entsprechenden Maß-

nahmen auf.

Mobilitätseingeschränkte Personen	Anforderungen an den ÖPNV
Gehbehinderte Personen (z. B. mit Rollator)	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6 %) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug • Haltestangen und -griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge/ Stellflächen • rutschfeste / rutschhemmende Oberflächen • Beachtung DIN 18040-3 und DIN 32984 (Bodenindikatoren)
Blinde und sehbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit / Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren • Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit • Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6 %) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und

	<p>neigungsarme Erreichbarkeit wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster im Haltestellenbereich</p> <ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug • ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechik • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) • ausreichende Durchfahrtsbreiten (> 90 cm) • horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen (Höhe 0,85 m) • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85cm)
<p>Schwerhörige bzw. gehörlose Personen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise
<p>Senioren</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichen Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen) • Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit • nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltungsmöglichkeiten • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.
<p>Greifbehinderte Personen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • Benutzbarkeit von Handläufen und

	Festhaltungsmöglichkeiten
Kleinwüchsige Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (Höhen über 0,85 cm vermeiden) • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen • ausreichende Bewegungsflächen • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) • Absicherung von Höhenunterschieden
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung / Personen mit Lernschwierigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme) • leichtverständliche Sprache

Auch Fahrgäste mit sperrigem Gepäck, Kinderwagen, Fahrrädern o. ä., Schwangere und Ortsunkundige können zum Personenkreis der mobilitätseingeschränkten Personen gezählt werden.

7.2 Leitziele des Kreises Wesel

Diese Tabelle und die zuvor erwähnten Gegebenheiten zeigen deutlich auf, dass Barrierefreiheit im Zusammenhang mit dem ÖPNV nur im Sinne von Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit unter Berücksichtigung von Nutzergruppen und notwendigen Investitionen möglich sein kann. In diesem Sinne haben der Kreis Wesel und der Kreis Kleve vereinbart, die Selbstständigkeit ihrer Verkehrsräume nutzend, einheitliche Maßstäbe für die Herstellung von Barrierefreiheit zu entwickeln und in ihren Nahverkehrsplänen zu verankern. Die sukzessive Umsetzung dieser Maßstäbe ist ein elementares Ziel des Nahverkehrsplanes des Kreises Wesel. Die Anpassung an aktuelle Gegebenheiten und die kontinuierliche Weiterentwicklung nehmen einen bedeutenden Stellenwert ein.

7.3 Barrierefreiheit Haltestellen

7.3.1 Problemaufriss

Gemäß § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die vorgenannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind zudem die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr erfordert Investitionen in einem erheblichen Umfang. Insbesondere aufgrund der aktuellen finanziellen Rahmenbedingungen der Kommunen, in deren Verantwortung als Baulastträger der größte Teil der ÖPNV-Haltestellen liegt, sieht der Nahverkehrsplan bei den erforderlichen Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit zeitlich gestaffelte Umsetzungen vor, wobei für gering nachgefragte Haltestellen auch sinnvoller Abstriche in Kauf genommen werden.

Eine vollständige Barrierefreiheit würde theoretisch die Belange von Menschen mit nahezu jeder Form der Beeinträchtigung einschließen. Das bedeutet, dass eine Haltestelle durch die

Herstellung einer 18 cm Bordsteinkante bei gleichzeitigem Einsatz von Fahrzeugen mit Kneeling-Funktion und daraus resultierendem vollkommen ebenerdigen Einstieg allein nicht ausreichend, um vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Eine solche würde unter anderem auch akustische Durchsagen für Menschen mit Hörbehinderungen sowie die vollständige Ausrüstung einer Haltestelle mit Blindenschrift voraussetzen. Das Gleiche gilt für Fahrzeuge, Fahrplanmedien und vieles mehr. Dieser Gedankengang zeigt deutlich auf, dass Barrierefreiheit im Zusammenhang mit ÖPNV nur im Sinne von Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit unter Berücksichtigung von Nutzergruppen und notwendigen Investitionen sein kann.

7.3.2 Vorgehensweise zur Kategorisierung

Um dem sehr wünschenswerten Ziel der Herstellung einer größtmöglichen Barrierefreiheit so nah wie möglich zu kommen, wurden Erhebungen in den Kommunen des Kreises Wesel durchgeführt, bei denen mittels eines Fragebogens baulicher Zustand und Nutzungsoptionen für jede einzelne Haltestelle erfasst wurden. Auf Basis dieser Befragung wurden Kriterien formuliert, die einen sinnvollen Umbau der Haltestellen in den nächsten Jahren steuern sollen. Den Kommunen bzw. Straßenbaulastträgern ist dabei freigestellt, über die Kriterien hinaus zu gehen und zusätzliche Haltestellen auszurüsten oder Haltestellen stärker barrierefrei auszubauen, als die Kriterien des Nahverkehrsplanes dies vorsehen. Ebenso können die Kommunen und Baulastträger über den Nahverkehrsplan nicht verpflichtet werden, die vorgeschlagenen Änderungen tatsächlich vorzunehmen. Insofern unterstützt der Nahverkehrsplan an dieser Stelle die Städte und Gemeinden, um bei der Herstellung der Barrierefreiheit auch diejenigen Haltestellen auszuwählen, die die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen. Für einen barrierefreien Ausbau sind grundsätzlich alle Haltestellen vorzusehen, bei denen mindestens eine mittlere Nachfrage vorliegt (ca. 20 einsteigende oder umsteigende Personen pro Tag und Richtung). Die Frage der Ausrüstung mit Wartehäuschen und Witterungsschutz ist hierbei insbesondere abhängig von der Anzahl der Einsteiger und Umsteiger an dieser Haltestelle, die Wartezeiten in Kauf nehmen müssen. Reine Aussteige-Haltestellen oder Haltestellen, die überwiegend von aussteigenden Fahrgästen genutzt werden, müssen nicht mit Witterungsschutz versehen werden.

Weiteres grundlegendes Kriterium ist die Frage nach der Art der Nutzung der Haltestellen. Werden Haltestellen nahezu ausschließlich von Schülern benutzt, ist die Herstellung einer Barrierefreiheit i. d. R. nicht zwingend erforderlich. Ausnahmen können individuell durch die Kommunen behandelt werden. Umgekehrt gilt auch bei Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen, dass ein barrierefreier Ausbau sinnvoll ist, wenn die Haltestelle durch eine Nutzung von älteren oder mobilitätseingeschränkten Menschen stark geprägt ist. Auch wenn hierzu nicht

immer in allen Fällen Daten vorliegen, wurden im Rahmen der Analyse des Nahverkehrsplans und anhand der Recherchen der Kommunen Haltestellen daraufhin untersucht, ob in ihrem Einzugsbereich wichtige Ziele für Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder ältere Menschen vorhanden sind. Ist dies der Fall, ist ein barrierefreier Ausbau vorzusehen. Das Gleiche gilt für Haltestellen, an denen die Zahl der Einsteiger zwar begrenzt ist, jedoch entsprechende Einrichtungen liegen (altengerechte Wohnungen, Seniorenheime).

In Kombination aus Nutzungsstruktur der Haltestelle, Nachfrage und den baulichen Möglichkeiten am Standort, werden die Haltestellen in insgesamt fünf Kategorien eingeteilt. Die Kategorien geben jeweils die unterschiedlichen Anforderungen für den Ausbau wieder. Die nachfolgende Tabelle zeigt auf, wie die Standards beschrieben werden.

Kategorie	Beschreibung
1	Nahezu vollständiger barrierefreier Ausbau, Herstellung eines ebenerdigen Einstiegs und den Vorschriften entsprechende Rampen auf die Höhe des Bussteiges, weitere Ausstattungsmerkmale für verschiedene Gruppen von mobilitätseingeschränkten Personen, Aufbau eines taktilen Leitsystems und einer dynamischen (auch akustischen) Fahrgastinformation, grundsätzlich Sitzgelegenheiten und Überdachung, Beleuchtung
2	Nahezu vollständiger barrierefreier Ausbau, Herstellung eines ebenerdigen Einstiegs und den Vorschriften entsprechende Rampen auf die Höhe des Bussteiges, Aufbau eines taktilen Leitsystems, in der Regel Sitzgelegenheiten und Überdachung, Beleuchtung
3	Weitgehende Herstellung barrierefreier Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten, ggf. mit Kompromissansätzen, bei starker Nutzung als Einstiegs- oder Umsteigehaltestelle Sitzgelegenheiten und Überdachung, in der Regel Beleuchtung
4	Herstellung eines Zustandes, der für Personen mit leichten Mobilitätseinschränkungen ausreicht (z. B. flache Treppenstufen oder Verbleib einer kleineren Einstiegs-höhe beim Einstieg ins Fahrzeug)
5	Kein barrierefreier Ausbau sinnvoll

7.3.3 Kategorisierung aller Haltestellen im Kreis Wesel

In der im Anhang dargestellten Anlage 2, Tabelle „Gesamtdarstellung Haltestellen Kreis Wesel“ sind alle Haltestellen im Kreis Wesel aufgelistet. An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass die Wertung sich immer nur auf die jeweils betrachtete Kommune selbst bezieht. Kreisweit sind die Daten nicht zu vergleichen. Diejenigen, die den Kategorien eins bis drei zuzuordnen sind, sollten bis zum 01.01.2022 den Standards entsprechend ausgebaut werden. Für Haltestellen der Kategorie vier gilt, dass ein barrierefreier Ausbau anzustreben ist. Haltestellen der Kategorie fünf bieten keinen Anlass für einen barrierefreien Ausbau, da sie nur in seltenen Einzelfällen

von Personen mit Einschränkungen genutzt werden. Die Investitionen sind insofern für Maßnahmen der ersten vier Kategorien sinnvoller angelegt und entfalten gerade aus der Sicht des relevanten Personenkreises einen höheren Nutzen.

Um zu einer möglichst zielführenden Einteilung der Haltestellen des Kreises Wesel in die fünf Kategorien zu gelangen werden die Haltestellen nach einem Punktesystem bewertet. Für dieses Punktesystem spielen drei wesentliche Faktoren eine Rolle. Dies sind:

1. die Verknüpfungswirkung der Haltestelle
2. die im Einzugsbereich der Haltestelle liegenden Quell- und Zielpunkte für Menschen, die auf barrierefreien Zugang besonders angewiesen sind und
3. die Nachfrage der Haltestelle

Zum Thema Nachfrage konnten die Kommunen i. d. R. keine Angaben machen, daher wurden auf Angaben der Verkehrsunternehmen zurückgegriffen, soweit dies möglich war. Die Angaben beziehen sich auf die Anzahl der Barverkäufe an der jeweiligen Haltestelle. Dadurch ist ein ausreichender Überblick über den Grad der Nutzung der Haltestelle gegeben. Dagegen konnten die Gemeinden überwiegend Angaben über die im Einzugsbereich der Haltestellen liegenden, wichtigen Einrichtungen machen. Auch die Verknüpfungsqualität der jeweiligen Haltestellen wurde von den meisten Gemeinden eingeschätzt. Das Punktesystem berücksichtigt besonders wichtige Einrichtungen und wichtige Verknüpfungen mit jeweils fünf Punkten, mäßig wichtige Einrichtungen und Verknüpfungen werden mit drei Punkten bewertet, einfache Verknüpfungen z. B. zwischen normalem ÖPNV und Bürgerbussen mit zwei Punkten und mäßig wichtige Einrichtungen mit einem Punkt. Besonders starkes Gewicht bei der Einstufung der Haltestellen hat die Nachfrage. Hierbei wird die von den Verkehrsunternehmen gemeldete Zahl an Einsteigern mit einem Faktor versehen, der zu einer sinnvollen Ausprägung innerhalb des Punktesystems führt. Für jede Haltestelle werden abschließend die Punkte addiert. Hohe Punktzahlen führen entsprechend zu Einstufung in die Kategorien eins oder zwei, geringere Punktzahlen in die entsprechend niedrigeren Stufen. Auf Grund dieses Systems kann trotz der sehr hohen Anzahl der Haltestellen im Kreis Wesel gewährleistet werden, dass diese entsprechend ihrer Nutzung sinnvoll eingeteilt sind und somit der Rahmen für den zukünftigen Ausbau der Haltestellen gegeben ist. Ebenso sind damit auch diejenigen Haltestellen benannt, für die ein barrierefreier Ausbau aus Sicht einer sinnvollen Nahverkehrsplanung nicht vorrangig ist. Auf Grund verändernder Rahmenbedingungen oder von nicht erkennbaren Einzelnutzungen kann es jedoch vorkommen, dass eine einzelne Haltestelle trotz niedriger Punktzahl dennoch eines barrierefreien Ausbaus bedarf. Diese Möglichkeit besteht selbstverständlich nach wie vor. Die Gemeinden und sonstigen Straßenbaulastträger können die Haltestellen entsprechend herrichten und damit über die

Vorgaben des Nahverkehrsplans hinausgehen. Sie sind jedoch nicht verpflichtet, alle Haltestellen bis 2022 umzubauen, sofern im Nahverkehrsplan dokumentiert ist, dass ein zeitgerechter Ausbau für die jeweiligen Haltestellen nicht notwendig ist. Somit können Fehlinvestitionen zugunsten eines sinnvolleren Ausbaus im Sinne der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste vermieden werden. Nicht für alle Haltestellen, konnte die Nachfrageermittlung mangels Daten erfolgreich durchgeführt werden. Die betroffenen Haltestellen wurden dennoch auf Grund ihrer Funktion den fünf Kategorien sinnvoll zugeteilt.

Grundsätzlich wurden alle Richtungshaltestellen einzeln betrachtet und auch einzeln kategorisiert. Für die Richtungshaltestellen je Standort gilt, dass die Richtungshaltestelle mit der jeweils höchsten Kategorie maßgeblich für die Gesamtbewertung des Standortes ist. Wurden z.B. an einem Standort drei Richtungshaltestellen in die Kategorien 2, 3 und 4 eingeteilt (Grund ist in der Regel die unterschiedliche Nachfrage), so gilt, dass für alle der Ausbaustand und der zeitliche Umsetzungshorizont der Stufe 2 maßgeblich ist.

Nach dem Beschluss des Kreistags zum Nahverkehrsplan aktualisieren die Kommunen und der Kreis Wesel die Kategorisierung der Haltestellen unter Einbeziehung aktueller Daten. Den Gemeinden ist es jederzeit möglich, Haltestellen in eine höhere Stufe zu kategorisieren. Eine alternative Einstufung von Haltestellen innerhalb der Kategorien 1 bis 3 ist ebenfalls jederzeit möglich. Die Rückstufung von Haltestellen in die Kategorien 4 und 5 sind jedoch dem Kreis Wesel zu melden. Hintergrund ist die gesetzliche Verpflichtung zum Ausbau bis 2022 die hiervon berührt wäre. Eine Einstufung in Kategorie 4 bedingt einen späteren Ausbau, die Einstufung in Kategorie 5 erfordert gar keinen Ausbau. Diese niedrigere Einstufung muss dem Kreis Wesel angezeigt werden. Dazu ist entweder ein politischer Beschluss oder eine Sachbegründung durch die Verwaltung notwendig.

Auf dem gleichen Weg ermöglicht der Kreis Wesel auch Änderungen bei der Ausstattung der Haltestellen. Dazu sind Abweichungen möglich, sofern die Gesamtbarrierefreiheit des betrachteten Raums verbessert wird und die Gemeinden dies beim Kreis Wesel anzeigen.

7.4 Anforderungen durch die Barrierefreiheit an die Fahrzeuge

Auch die Anforderungen an die Fahrzeuge in Bezug auf weitgehend barrierefreien ÖPNV sind vielschichtig. Grundsätzlich sollen möglichst ausgewogene Lösungen angestrebt werden, die allen Fahrgästen die Nutzung der Fahrzeuge erleichtert. Die Details der Fahrzeugausstattung

werden in den Unterlagen zur Vergabe geregelt. Nachfolgend wird die optimal Lösung für eine weitgehende Barrierefreiheit in den Bussen des ÖPNV beschrieben.

Fahrzeugeinstieg	<ul style="list-style-type: none"> • maximale Fußbodenhöhe von 32 cm +/- 2 cm Toleranz über der Fahrbahn ohne Kneeling • Ausstattung Bus mit Kneeling und mindestens einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe (fremdkraftbetätigter Hublift, fremdkraftbetätigte Rampe oder manuelle Rampe)
Mobilität im Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> • im Bereich zwischen 1. und 2. Tür eine Fahrzeugbodenverlauf-Gestaltung ohne Querstufen • in Stadtlinienbussen waagerechte Haltestangen, im Niederflurteil auch im Bereich der Türen • rutschfeste, kunststoffbeschichtete einheitlich dicke Haltestangen, im Türbereich mit taktiler Ausprägung an den Festhalteflächen (z. B. geriffelt) • ausreichende, durchgängige Beleuchtung im Fahrzeug sowie Ausleuchten der Bereiche an den Türen
Sondernutzungsfläche	<ul style="list-style-type: none"> • Sondernutzungsfläche mit absoluter Mindestfläche 900 x 1.300 mm (DIN 75077), mit zugeordnetem Sitz oder Stehlehne für Begleitperson und gepolsterter Trennwand bzw. Anlehnplatte, mit niveaugleichem, kurzem Zugang zu einer Tür • keine die Bewegungsfreiheit behindernde Haltestangen oder sonstige Einbauten auf der Sondernutzungsfläche • Außentaster an Tür 2 „Ruftaster Rollstuhl“ sowie im Wageninneren im Bereich der Sondernutzungsfläche für Haltewunsch
Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> • liniengerechte Bestuhlung mit ausreichenden Festhaltungsmöglichkeiten (Regelsitzabstand = 720 mm; soweit wegen technisch-konstruktiver Randbedingungen bei einzelnen Sitzen die Realisierung nicht möglich ist, kann das Maß unterschritten

	<p>werden)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anordnung der Sitzplätze für Schwerbehinderte zwischen Tür 1 und Tür 2 im Sichtbereich des Fahrpersonals • eindeutige Kennzeichnung durch Scheibenpiktogramme und stufenfrei erreichbar • Erreichbarkeit von Tasten auch für Rollstuhlfahrer und Kleinwüchsige
<p>Türen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • mind. zwei Türen bei Midi- und Standardlinienbussen und drei Türen bei Gelenkbussen im Niederflurbereich (mind. eine Tür für den Fahrgastwechsel bei Klein- und Minibussen) • Einstiegshilfen (zumindest ein einseitiger Haltegriff) • mindestens eine doppelbreite Tür (lichte Durchgangsbreite - 1250 mm minus 50 mm Toleranz) bei Fahrzeugen über 10 m Länge
<p>Markierungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • kontrastreiche Markierung/Gestaltung der Eingangsbereiche, Haltegriffe und -stangen, Bedienelemente, Taster usw. mit (sukzessiver) Verwendung einer einheitlichen • Signalfarbe in und an allen Fahrzeugen • kontrastreiche Markierung von Stufen, Podesten und anderen im Fußbereich hervorstehenden Einbauten • kontrastreiche Kennzeichnung der Türen und der Taster von außen; Festlegung der Tür 2 (bei Solo- und Gelenkbussen) für den Nutzerkreis der Sondernutzungsflächen und der Plätze für Schwerbehinderte (zugehörige Piktogramme an den Einstiegstüren) • ausreichende Durchsichtigkeit der Scheiben und keine Werbebeklebung im Bereich der Sitzplätze für Mobilitätseingeschränkte und der Sondernutzungsflächen zur Gewährleistung eines (insbesondere bei Dunkelheit und Regen) unbeeinträchtigten Blickes aus dem Fahrzeug (barri-

	erefreie Orientierbarkeit für Sehbehinderte)
Fahrgastinformation	<ul style="list-style-type: none">• nutzungsrelevante digitale Fahrgastinformationen sowohl in visueller als auch in akustischer Form („Zwei-Sinne-Prinzip“)• Fahrtzielanzeige Innen und Außen kontrastreich mit ausreichend großen Schriften und leicht erfassbar/verständlich (Innenanzeigen sollen von allen Fahrgastplätzen gut erkennbar und lesbar sein)• optische Anzeigen „Wagen hält“,• geeignete optische Anzeige des Linienerlaufes im Fahrzeug• Lautsprecher in Einstiegsnähe zur Linien- und Zielansage, Außenlautsprecher an Bussen zur optionalen (temporären) Fahrgastinformation an Haltestellen, geeignete optische und akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle

8 ANALYSE, MAßNAHMENENTWICKLUNG UND ZIELNETZ

8.1 Grundlagen

Die in den nachfolgenden Kapiteln für jede Gemeinde einzeln dargestellten Sachverhalte gehen grundsätzlich von einem Fortbestand der Analyse aus dem Nahverkehrsplan 2012 aus. Dargestellt werden lediglich Abweichungen hiervon, die sich aus deutlich veränderten kommunalen Strukturen oder der Anpassungsnotwendigkeit aufgrund von zu geringer Nachfrage in den jeweiligen Netzen speisen. Insgesamt ergeben sich somit für die meisten Kommunen nur relativ geringfügige Änderungen gegenüber dem Bestandsangebot. In Einzelfällen findet keine Veränderung statt. Vor dem Hintergrund der Herstellung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebotes ist dies grundsätzlich auch als gutes Ergebnis zu betrachten.

In den bisherigen Nahverkehrsplänen war der Maßnahmenentwicklung eine umfängliche und mehrschichtige Analyse vorgeschaltet. Im Rahmen dieses Nahverkehrsplans wird auf die Durchführung einer solchen Analyse bewusst verzichtet. Die in den Kommunen in den letzten fünf Jahren durchgeführten strukturellen Veränderungen ergeben nur in Ausnahmefällen einen veränderten Bedarf für ÖPNV-Leistungen. Dieser wird individuell durch den Nahverkehrsplan behandelt. Das in der Anlage 1 dargestellte Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans 2012 wird, soweit es die Verkehrsleistungen angeht, vollständig übernommen. Da sich auch das Leistungsangebot nur geringfügig verändert hat, gelten nach wie vor die gleichen Bedingungen wie beim NVP 2012, d. h., dass auf eine ausführliche Darstellung der Fahrtenhäufigkeit und den Abgleich mit dem Bestandsangebot verzichtet werden kann. Das gleiche gilt für die Analyse der Erschließungswirkung der Haltestellen, da sich auch diese nur in wenigen Ausnahmefällen geringfügig verändert hat. Der Bereich der Erschließung wurde durch die vergangenen Nahverkehrspläne vollständig abgearbeitet. Entweder sind zwischenzeitlich Maßnahmen erfolgt, um die Erschließungswirkung zu verbessern und eventuelle Mängel abzustellen, oder der Mangel ist nicht wirtschaftlich darstellbar zu beseitigen. Die nachfolgenden Kapitel geben daher nur die Veränderungen gegenüber dem NVP 2012 wieder. Maßgeblich für den Umfang der Verkehrsangebote der nächsten Jahre ist die Darstellung des Zielnetzes je Kommune, in welchem die zu erbringende Verkehrsleistung detailliert beschrieben ist. Dabei gilt für viele Linien, dass das derzeitige Status-quo-Angebot zu erhalten ist. Das Status-quo-Angebot schließt neben den in den Fahrplänen dargestellten Fahrten (siehe Anlage 3 des Nahverkehrsplans) auch alle nicht veröffentlichten Fahrten, insbesondere die Einsatzwagen-Verkehre, mit ein, um eine stabile Durchführung des Schülerverkehrs zu erzielen. Auf eine detaillierte Darstellung wird zum jetzigen Zeitpunkt verzichtet. Im Rahmen evtl. erforderlich werdender wettbewerblicher Verfahren

werden für die betroffenen Linien jedoch jeweils aktuelle und vollständige Liniensteckbriefe erstellt.

Der Nahverkehrsplan 2017 des Kreises Wesel baut daher inhaltlich auf dem aktuellen Nahverkehrsplan von 2012 auf. Die verkehrlichen Strukturen im Kreis Wesel haben sich seit der Erstellung des NVP 2012 nur geringfügig verändert. Erheblich verändert haben sich dagegen die Rahmenbedingungen. Aus diesem Grunde muss der Nahverkehrsplan in Bezug auf die Beschreibung der Verkehrsleistungen und die Beschreibung der Angebotsqualität einen erheblich detaillierteren Stand aufweisen als der letzte NVP.

Nachfolgend wird das Verkehrsgebiet jeder Kommune einzeln betrachtet, die Analyse und das grundsätzliche aktuelle Verkehrsangebot aus dem NVP 2012 zu Grunde gelegt und nur in Einzelfällen auf Ausnahmen und Abweichungen davon eingegangen. Eine Weiterentwicklung des Nahverkehrsplanes liegt vor allem darin, die Angebote wirtschaftlicher zu gestalten, um hierdurch eine tragfähige Bedienungsqualität auch für die nächsten Jahre zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang gelten die im letzten Nahverkehrsplan dargelegten Grundsätze, nämlich die Beibehaltung des aktuellen Verkehrsangebotes, von der abgewichen werden darf, wenn entweder Parallelverkehre abgebaut werden und sich dadurch das Gesamtverkehrsangebot für die Fahrgäste nicht verschlechtert, oder die Fahrgastnachfrage so stark zurückgegangen ist, dass eine Reduzierung des Angebotes vertretbar ist. Des Weiteren sieht der Nahverkehrsplan auch Verbesserungen der Verkehrsangebote vor, dies entweder punktuell durch neue Maßnahmen oder Übernahmen noch nicht umgesetzter Maßnahmen des NVP 2012, insbesondere aber durch eine strukturelle Veränderung der Schnellverkehrsangebote im Busbereich, durch Änderung oder Neueinrichtung zusätzlicher Schnellbuslinien und insbesondere durch die Neueinrichtung eines Expressbusnetzes. Sofern die jeweilige Kommune davon betroffen ist, werden die Maßnahmen aus dem Expressbusnetz dargestellt.

Um das Expressbusnetz bestmöglich zuzuschneiden, werden die Daten der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufspendler ausgewertet. Hierzu sind gute Datengrundlagen zugänglich (Quelle Bundesagentur für Arbeit, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in NRW). Einbezogen werden alle Pendlerströme innerhalb des Kreises Wesel, vor allem aber auch diejenigen, die in Kommunen außerhalb des Kreises Wesel führen oder in ihn hineinlaufen.

Die Auswertung der Pendlerdaten geschieht individuell für jede Kommune im Kreis Wesel und ist in den jeweiligen Kapiteln dargestellt.

Abschließend wird das „Zielnetz Nahverkehrsplan“ definiert, in welchem der künftige Angebotsumfang jeder ÖPNV-Linie im Kreis Wesel festgelegt wird.

Die im Zielnetz bei vielen Linien aufgeführte Vorgabe „Heutiges Verkehrsangebot“ umfasst nicht zwingend die exakte Erhaltung des derzeit gültigen Fahrplanangebotes. Dies unterliegt vielmehr der Relationsbetrachtung. Veränderungen im Leistungsangebot zur Anpassung an die Nachfrage können, wie auch in der Vergangenheit, vorgenommen werden, um das Angebot auf die tatsächliche Nachfrage zuzuschneiden.

Neben den im Fahrplan veröffentlichten Daten, sind auch die für den Schülerverkehr notwendigen E-Wagen-Fahrten zwingender Bestandteil des Zielnetzes. Jedes im Kreis Wesel tätige Verkehrsunternehmen muss für die Beförderung im (Schüler-)Spitzenverkehr angemessene Kapazitäten zur Verfügung stellen.

Der Umsetzung der Maßnahmen geht stets eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit voraus.

8.2 Entwicklung eines Expressbus-Netzes

Analysen der Situation im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr, sowohl allgemein für das Gebiet Mittel-Europas als auch speziell für die Situation im Kreis Wesel, verdeutlichen, dass die Fahrtenhäufigkeit das wichtigste Argument für die Entscheidung für oder gegen den ÖPNV ist. Von nahezu ebenso großer Wichtigkeit ist aber die Reisezeit von Haustüre zu Haustüre. Dabei spielen neben der Erschließungswirkung der Quell- und Zielhaltestellen vor allem die Geschwindigkeit auf dem Hauptlauf und die Umsteigehäufigkeit eine große Rolle. Vor diesem Hintergrund ist die Ausweitung von Schnellverkehren insbesondere auf den Strecken, auf denen kein SPNV-Angebot vorliegt, von zentraler Bedeutung bei der Erhöhung der Nutzungsquote des ÖPNV.

Eine Umwandlung von normalen Regionalbuslinien in Schnellbuslinien ist i. d. R. nicht möglich, da mit einer solchen Linie zumindest im ländlichen Raum in erheblichem Maße an der Nachfrage vorbei gefahren würde und diese Verluste durch neue Fahrgäste nur zum Teil kompensiert werden könnten.

Vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoll, die Feinerschließung durch Stadt- und Regionallinien im Kreis Wesel beizubehalten und ein Schnellverkehrsangebot über diese Struktur zu legen. Dieses Verkehrsangebot kann dann mit hoher Qualität und hoher Reisegeschwindigkeit unabhängig von den Zwängen der Feinerschließung und des Schülerverkehrs eine hochgradig attraktive Alternative zum Kfz-Verkehr sein. Im Rahmen dieses Nahverkehrsplans wird daher ein solches Netz konstruiert und erhält den Arbeitstitel **Expressbus-Netz**.

Auf Grund der Fahrgast- und Einnahmesituation ist es häufig nicht möglich, eine Taktstruktur über den gesamten Tag aufzubauen. Sinnvoll ist daher die Führung von einzelnen Expressfahrten im Korridor vorhandener Linien, die zu den Zeiten stärkster Nachfrage unter den Fahrgästen, die nicht dem Schülerverkehr zuzurechnen sind, verkehren. Der Vorteil dieser Vorgehensweise liegt darin, keine unwirtschaftlichen Fahrten zu erzeugen und Fahrten in den Zeiten der starken Nachfrage zu generieren, welche die um diese Zeit ohnehin vollen Stadt- und Regionalbusse wirkungsvoll entlasten, so dass die Beförderung von Neukunden auch tatsächlich schnell und komfortabel ermöglicht wird. Diese Leistungen sind individuell auf die jeweilige Situation zuzuschneiden.

Mit dem Expressbus-Netz werden gleichzeitig aber auch vorhandene Bedienungslücken geschlossen. Dies sind Relationen, auf denen heute kein ÖPNV-Angebot vorliegt. Die Bedienungsstrukturen des Expressbusses sind dabei aber dieselben, wie bei den oben beschriebenen

nen Linien, welche an eine Bestandslinie gekoppelt sind. Es werden nur Einzelfahrten in besonders attraktiven Zeitlagen gefahren.

Für die Situation im Kreis Wesel bedeutet dies, dass auf mehreren Relationen ein solches Verkehrsangebot sinnvoll ist. Aus diesem Grunde erfährt das Schnellverkehrsnetz im Kreis Wesel mit diesem Nahverkehrsplan eine Neuordnung.

Der Begriff Expressbus versteht sich, wie erwähnt, als Arbeitstitel. Die entsprechenden Verkehrsangebote können später auch abweichend bezeichnet werden. Unter Expressbus wird in Abweichung zu einer Schnellbuslinie ein Verkehrsangebot verstanden, das im Westlichen im Korridor von Bestandslinien verkehrt, die nicht ersetzt, sondern weitgehend vollständig beibehalten werden und auch künftig sowohl die Feinerschließung als auch dem Taktangebot für den Verkehrskorridor dienen. Die Expressbusfahrten sind einzelne beschleunigte Fahrten dieser Linie, die entweder zeitparallele Fahrten dieser Linie ersetzen, oder zusätzlich zu diesen verkehren. Expressbusse sind für die meisten Linien in der Zeitlage des Berufsverkehrs sinnvoll, d. h. zwischen 6:00 und 9:00 Uhr sowie zwischen 15:00 und 17:00 Uhr. Damit wird auf die Gruppe derjenigen abgezielt, die auf eine schnelle Verbindung für ihren Fahrzweck angewiesen sind und die bei alternativer Nutzung des Kfz immer längere Reisezeiten in Kauf nehmen müssen, da das Straßennetz an vielen Stellen in Nordrhein-Westfalen und auch im Kreis Wesel kaum noch in der Lage ist, den permanent steigenden Anforderungen gerecht zu werden. Diese Situation wird sich in den nächsten Jahren markant verschärfen und erzeugt die Notwendigkeit, Verkehre effizienter und wirtschaftlicher durchzuführen. Für die Belastung des Straßennetzes sind Zwölf-Meter-Busse, die 40 Fahrgäste befördern, erheblich günstiger, als 35 Pkw, die in der Zeit des Berufsverkehrs mindestens nötig sind, um die gleiche Anzahl von Personen zum Ziel zu bringen. Hierauf zielt das Expressbusnetz ab. Mit vergleichbaren Konzepten wurden in anderen Regionen bereits große Erfolge erzielt, da hier hohe Attraktivität vorliegt und dem Fahrgast stets die „normale“ Verbindung zusätzlich zur Verfügung steht.

Um das Angebot wirtschaftlich zu gestalten, sind folgende Rahmenbedingungen einzuhalten:

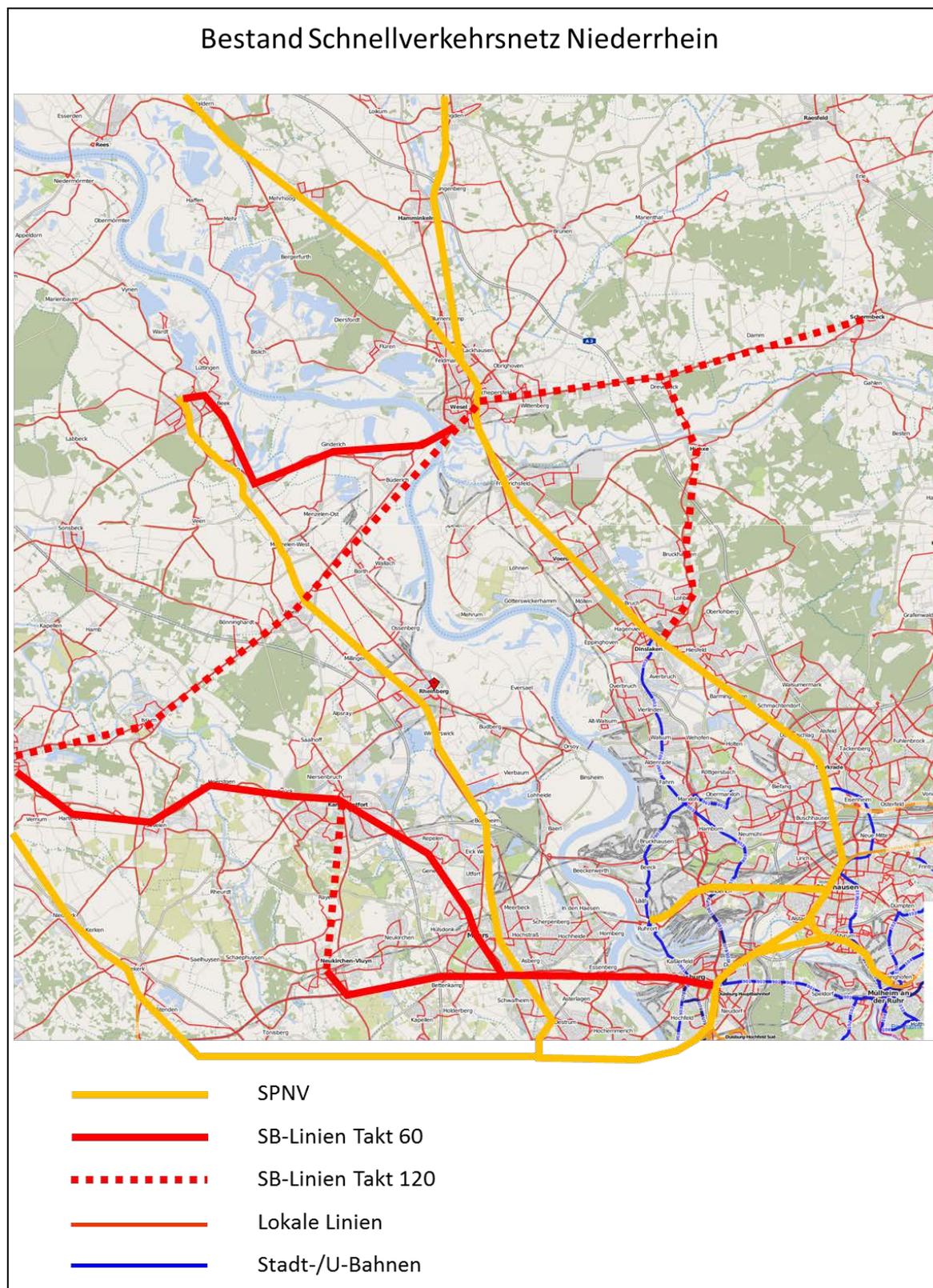
- Die Fahrten sind grundsätzlich im Taktmuster durchzuführen. Hiervon darf aber abgewichen werden, wenn es z. B. der Fahrzeugumlauf erfordert. Damit lassen sich wirtschaftliche Expressbusangebote realisieren.
- Die Angebote sind in Bezug auf ihren Anschluss an Schienenverkehrsmittel oder andere Schnellbusse prioritär gegenüber der Taktung zu behandeln.

- In der Zeitlage der Spitzenlast im Schülerverkehr (ca. 7:00 bis 8:00 Uhr) finden keine Expressbusfahrten statt, damit die Fahrzeuge für den Schülerverkehr genutzt werden können. Im Bereich des Nachmittags ist die Zeit der Spitzenlast bereits stark verringert, wenn ab ca. 15:00 Uhr die Expressbusfahrten durchgeführt werden.

Unter den hier genannten Bedingungen und den Möglichkeiten einer Vernetzung sowohl mit den Regionalbussen als auch mit den Schnellbuslinien können Expressbusnetze relativ wirtschaftlich betrieben werden, zumal hier die Möglichkeit besteht, Neukunden und zusätzliche Einnahmen in erheblichem Maße zu generieren.

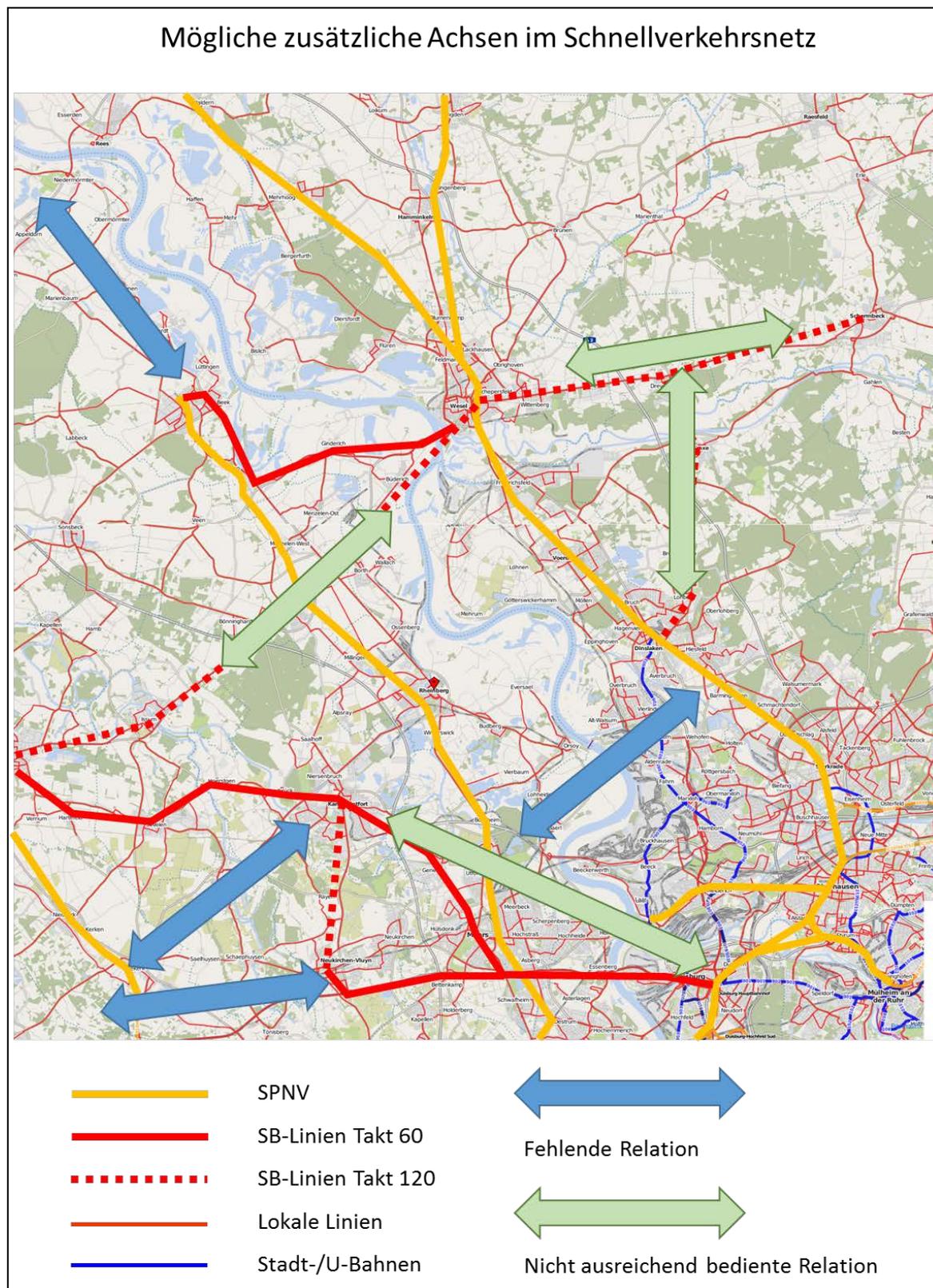
Die hier skizzierte Struktur zeigt auf, dass es sinnvoll ist, im Expressbusnetz grundsätzlich Fahrzeuge zu verwenden, die auch auf den Regionallinien eingesetzt werden, um die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Verknüpfung dieser Linien möglichst optimal zu nutzen. Die Nutzung älterer Fahrzeuge sollte im Sinne einer angebotenen Mindestqualität vermieden werden. Die Nutzung der üblicherweise im Regionalverkehr und im Schnellbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge ist jedoch zulässig, es wird mit den Expressbussen in punkto Fahrzeugausstattung bewusst zunächst keine besonders hochwertige Qualität vorgegeben. Die Qualitätsanforderungen sind im Kapitel 6 des Nahverkehrsplans entsprechend beschrieben, der Einsatz hochwertigeren Fahrzeugmaterials ist ausdrücklich erwünscht und im Sinne des NVP. Die wirtschaftlichen Aspekte sind jedoch höherrangig zu bewerten. Gestalten sich die Expressfahrten erfolgreich, können ggf. auch zu späterer Zeit die Angebote auf feste Stundentakt-Linien, also echte Expressbuslinien, erweitert werden.

Die nachfolgende Darstellung verdeutlicht die Grundstruktur des Schnellverkehrsnetzes im Kreis Wesel im Bestand. Die Darstellung zeigt die Schienenverkehrsachsen und die bestehenden Schnellbuslinien auf, wobei durchgezogene Darstellungen eine weitgehend im 60-Minutentakt verkehrende Linie bedeuten, während eine gestrichelte Darstellung auf bedarfsorientierte oder im 120-Minutentakt verkehrende Angebote verweist.



Die Bestandsanalyse verdeutlicht, dass es im Schnellverkehrsnetz des Kreises Wesel Lücken gibt. Zudem finden sich die sehr starke Ausrichtung auf dem Raum Duisburg/Oberhausen und die hier liegenden Anknüpfungspunkte des gesamten Rhein-Ruhr-Raums nur unzureichend

wieder. Die nachfolgende Darstellung zeigt diejenigen Relationen auf, die entsprechende Mängel aufweisen:



Die Entwicklung der hier vorgestellten Korridore erfolgte auch mit Hilfe der Analyse der Pendlerdaten. Diese wurden u. a. für die Konstruktion der Fahrtenanzahl verwendet.

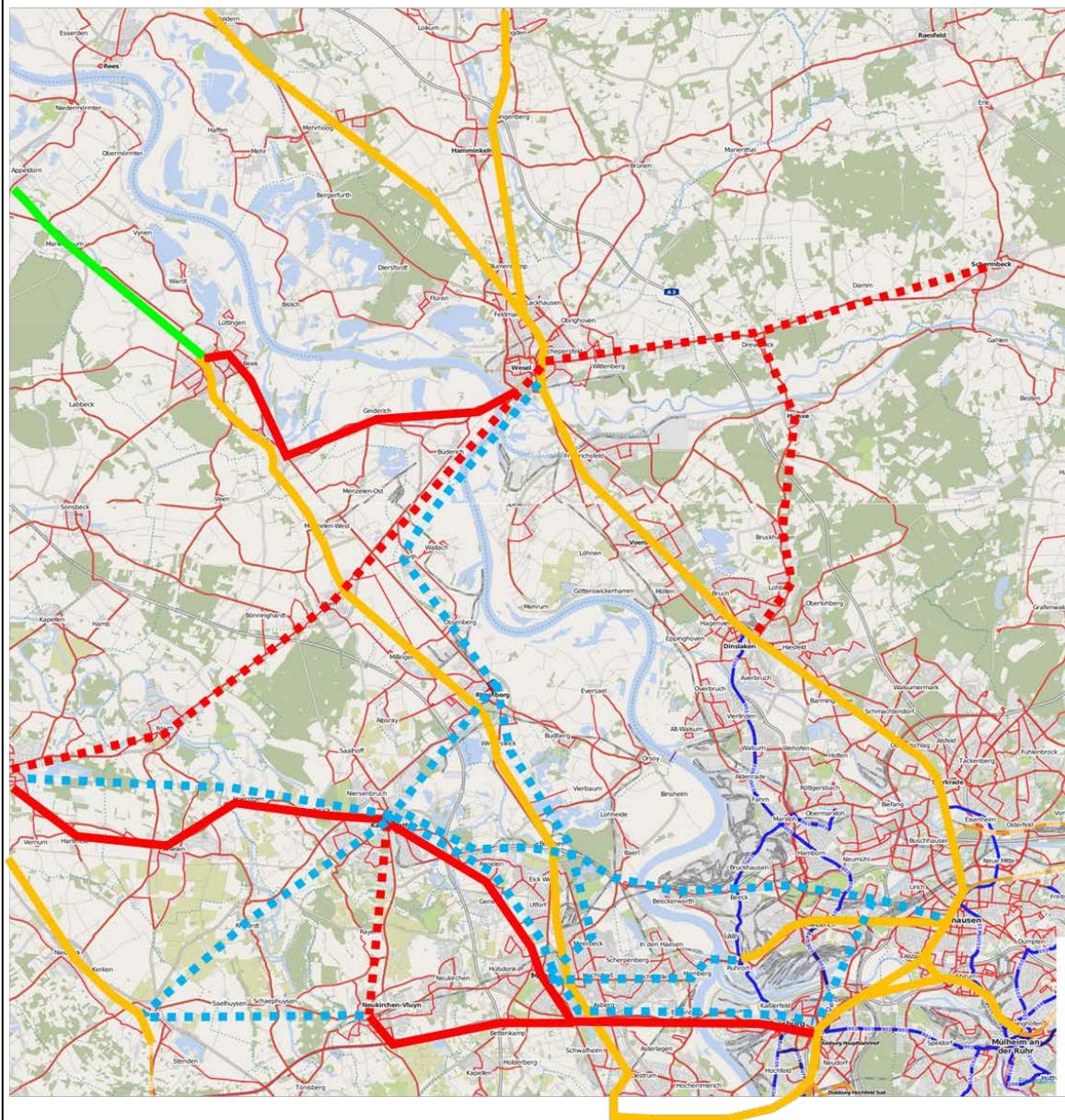
Die entsprechenden Verkehrsangebote im Schnellbusnetz entsprechen derzeit nur bedingt den Vorgaben, die z. B. VRR-weit für Schnellbusverkehre üblich sind. Die Reisezeiten der im Kreis Wesel verkehrenden sechs Schnellbuslinien sind vergleichsweise lang. Das Expressbusnetz unterscheidet sich somit vom Schnellbusnetz sowohl in punkto Reisegeschwindigkeit, als auch in Bezug auf die Fahrtenhäufigkeit. In Bezug auf die Fahrtenhäufigkeit sind die klassischen Schnellbusse mit 120- oder 60-Minutentakte das bessere Verkehrsangebot, Expressbusse sind i. d. R. nur mit zwei bis acht Fahrtenpaaren pro Tag angesetzt. In Bezug auf die Reisegeschwindigkeit stellt jedoch der Expressbus das höherwertige Verkehrsmittel dar, da mit diesem lediglich vier Arten von Haltestellen bedient werden.

1. Verknüpfungspunkte mit dem SPNV
2. Wichtige Verknüpfungspunkte im sonstigem ÖPNV-Netz
3. Zentrale Haltestellen der Städte und Gemeinden
4. Hochgradig bedeutende Einstiegshaltestellen oder Ortsteilzentren

Im Regelfall sind damit pro Kommune nur ein bis drei Haltestellen für den Expressbus vorzusehen, um seine Fahrzeit entsprechend zu beschleunigen. Auch die Nutzung von außerortsführenden Hauptverkehrsstraßen oder Bundesautobahnen ist im Einzelfall zu prüfen und im Falle von Fahrzeitgewinn oder größerer Fahrplansicherheit anzuwenden.

Es ergibt sich somit das nachfolgend dargestellte Grundnetz für die Expressbus-Verbindungen:

Grundzüge Schnellverkehrsnetz Niederrhein



- Bestand SPNV
- Bestand SB-Linien Takt 60
- Bestand SB-Linien Takt 120
- Planung Expressbuslinien bedarfsorientiert
- Planung Umbenennung

Im Einzelnen sind die in den folgenden Tabellen dargestellten Fahrten auf den oben beschriebenen Routen geplant:

Linienführung und Verkehrsaufgabe

Linien-Nr.	Linienführung	Erläuterung
Ex 30	Geldern - Sevelen - Kamp-Lintfort - Moers - DU	Bestandslinienweg ohne Hartefeld/Vernum
Ex 30	Geldern - Sevelen - Kamp-Lintfort - Moers - DU	ohne Hartefeld/Vernum, Führung über BAB 42 und BAB 59
Ex 30	(Geldern - Sevelen -) Kamp-Lintfort - Moers - OB	ggf. ohne Hartefeld/Vernum, Führung über BAB 42 bis OB Hbf
Ex 911	Kamp-Lintfort - Moers - Duisburg-Ruhrort	Anschluss in Ruhrort an RB 36
Ex 1	Wesel - Rheinberg - Kamp-Lintf. - Rheurdt - Aldekerk	Umwandlung Linie 1, Neuverkehr K-L - Aldekerk (Anschl. RE 10)
Ex 10	Aldekerk - Neukirchen-Vluyn - Moers - Duisburg	Verlängerung Fahrten SB 10, Anschluss Aldekerk (Anschl. RE 10)
SB 68	Wesel - Rheinberg - Moers	Umbenennung der Fahrten die nicht über Wallach führen
SB 44 / SB 6	Wesel - Xanten - Kalkar - Bedburg-Hau - Kleve	Umbenennung der Linie 44 in SB, Zusammenfass. beider Linien

Fahrtenanzahl und berührte Aufgabenträger

Linien-Nr.	Linienführung	Fahrtenfolge	Kreis WES	Kreis KLE	Stadt DU	Stadt OB
Ex 30	Geldern - Sevelen - Kamp-Lintfort - Moers - DU	2 - 4 FP	x	x	x	
Ex 30	Geldern - Sevelen - Kamp-Lintfort - Moers - DU	2 - 4 FP	x	x	x	
Ex 30	(Geldern - Sevelen -) Kamp-Lintfort - Moers - OB	2 - 4 FP	x	x		x
Ex 911	Kamp-Lintfort - Moers - Duisburg-Ruhrort	4 - 7 FP	x		x	
Ex 1	Wesel - Rheinberg - Kamp-Lintf. - Rheurdt - Aldekerk	4 - 7 FP	x	x		
Ex 10	Aldekerk - Neukirchen-Vluyn - Moers - Duisburg	4 - 7 FP	x	x	x	
SB 68	Wesel - Rheinberg - Moers	Takt 120 (SB) / 120 (RB)	x			
SB 44 / SB 6	Wesel - Xanten - Kalkar - Bedburg-Hau - Kleve	Takt 60	x	x		

Die Expressbusse können als eigenständige Linien aufgefasst werden und entsprechend ihrer verkehrlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sinnvoll den Linienbündeln zugeordnet werden. Ebenso ist aber auch eine Integration in die Stammlinie möglich, auf deren Relation die Expressbusfahrten verkehren. Grundsätzlich sollten auf jeden Fall Fahrplandarstellungen für die Expressbusfahrten separat hergestellt und vermarktet werden, um die Kunden gezielt über die besonders schnellen Fahrmöglichkeiten zu informieren. Sinnvoll könnte ggfs. die Aufführung dieser Fahrten zusätzlich in den normalen Fahrplänen sein, je nach Übersichtlichkeit der Darstellung.

Grundsätzlich sind die Expressbusfahrten als besonders nachfrageintensive und in Bezug auf die Fahrzeugausnutzung besonders wirtschaftliche Verkehre anzusehen. Bei den normalen Linien im Korridor der Expressbuslinien können jedoch Einsparungen der Bestandsleistungen vorgenommen werden, sofern die Fahrten in zeitparalleler Lage verkehren und eine Bedienung der nicht vom Expressbus bedienten Haltestellen in der entsprechenden Zeitlage nicht notwendig ist. Diese Details können erst nach Erstellung der Fahrpläne im Einzelnen bewertet werden und sind entsprechend zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abzustimmen. Eine Teilkompensation ist jedoch möglich, wenn sich das Gesamtverkehrsangebot auf der Relation mit den Expressbusfahrten insgesamt deutlich verbessert.

8.3 Optimierung des Schülerverkehrs im Kreis Wesel

Das ÖPNV-Verkehrsangebot des Kreises Wesel wird im Wesentlichen von der NIAG, der RVN/BVR, der DVG und der SWK erbracht.

Obschon viele Fahrgäste dieser Verkehrsunternehmen Nicht-Schüler sind und untertags ein breit gefächertes Fahrtenangebot bereitgehalten wird, erfordert insbesondere der Schülerverkehr in der Morgenspitze den Einsatz von zusätzlichen Spitzenfahrzeugen, deren Vorhaltung Kosten erzeugt, die über eine nur kurze Einsatzzeit amortisiert werden müssen.

Vor dem Hintergrund weiter steigender Anforderungen an eine verbesserte Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen hat der Kreis in 2016 eine Untersuchung mit dem Ziel beauftragt, in einer ersten Stufe festzustellen, ob und in welchem Umfang und in welchen kreisangehörigen Kommunen Potentiale für eine Reduzierung des relativ teuren Einsatz von Spitzenfahrzeugen bestehen.

Eine Reduktion von Spitzenfahrzeugen kann bei unveränderter Anzahl an Schülern und Schulstandorten z.B. immer dann erreicht werden, wenn entweder die Auslastung der Fahrzeuge gesteigert oder die Fahrzeuge mehrmals nacheinander im Schülerverkehr eingesetzt werden können.

Die Unternehmen haben bereits in der Vergangenheit die betrieblich erschließbaren Effizienzpotenziale durch eine entsprechend gestraffte Wageneinsatz- und Umlaufplanung gehoben. Durch eine Verschiebung der Schulanfangszeiten um nur wenige Minuten kann häufig die Bedienungsqualität erhöht und gleichzeitig die Effizienz des Verkehrssystems gesteigert werden. Die Effizienzsteigerung tritt vor allem dann ein, wenn ein Bus mehrere Schulen nacheinander anfahren kann.

Im Rahmen einer zweiten Untersuchungsstufe, die noch zu beauftragen ist, sollen detaillierte Maßnahmen für einzelne ausgewählte Gemeinden erarbeitet werden.

Der aktuell vorliegende erste Teil der Untersuchung enthält Empfehlungen, in welchen Städten und Gemeinden eine solche detaillierte Untersuchung sinnvoll und notwendig ist, aber auch erste Maßnahmenempfehlungen für die meisten Kommunen.

Das durchführende Büro, das Büro Stadtverkehr aus Hilden, hat die Schülerströme im Kreis Wesel akribisch analysiert und in eine Datenbank eingespeist. Auf Basis der Daten und der vorliegenden Fahrplanangebote im ÖPNV werden Empfehlungen erarbeitet. Neben einer grundsätzlichen Darstellung der möglichen Maßnahmen, mit denen der Schülerverkehr optimiert werden kann, werden alle 13 Kommunen daraufhin überprüft, ob die Ergebnisse eine detaillierte Untersuchung sinnvoll erscheinen lassen. Auch werden bereits einzelne Maßnahmenvorschläge benannt, die sich aus der ersten Stufe ergeben haben. Die Maßnahmen reichen von der

Einsparung einzelner Schulfahrten durch die Verlegung der Schulzeiten, bis hin zur Optimierung durch Flexibilisierung, d.h., eine alternative Disposition der Nachfrage im Schülerverkehr. Es wird empfohlen in zehn Kommunen des Kreises Wesel detaillierte Untersuchung durchzuführen.

Für Neukirchen-Vluyn, Hünxe, Dinslaken, und Moers wurden nur einzelne Maßnahmen aufgelistet, so dass punktuelle Verbesserungen erzielt werden können, aber eine detaillierte Untersuchung nicht zwingend erforderlich ist.

Größere Einsparungen könnten sich in den Städten und Gemeinden Kamp-Lintfort, Wesel, Rheinberg, Sonsbeck und Xanten ergeben. Hier werden größere Einsparungen erwartet, sofern detaillierte Untersuchungen im Rahmen der zweiten Stufe die Annahmen bestätigen.

Für die Kommunen Alpen, Hamminkeln, Schermbeck und Voerde ist eine detaillierte Untersuchung nicht erforderlich.

8.4 Betrachtung der 13 Kommunen des Kreises Wesel

Nachfolgend wird die Entwicklung des Zielnetzes für alle 13 Städte und Gemeinden des Kreises Wesel beschrieben.

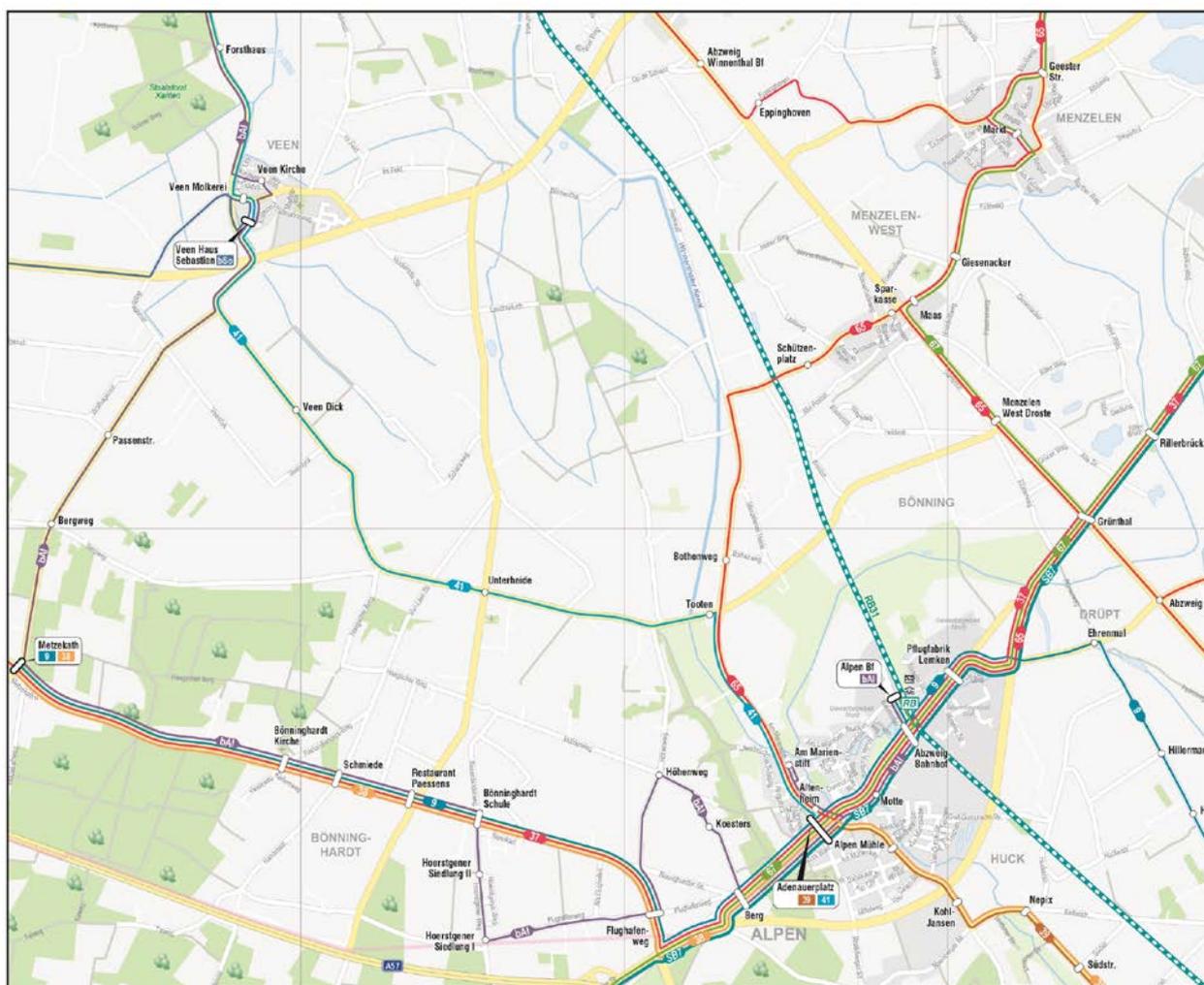
Für jede Stadt und Gemeinde wird dargestellt:

- Beschreibung des derzeitigen ÖPNV-Angebots
- Darstellung von Entwicklungen im ÖPNV-Angebot und in der Gemeinde-Entwicklung seit 2012, die für das künftige Verkehrsangebot relevant sind
- Darstellung von Bereichen oder einzelnen Buslinien, die keine ausreichende Wirtschaftlichkeit aufweisen
- Analyse der Daten der Berufspendler (*Quelle: Eigene Zusammenstellung aus Daten des Landes NRW, Datenstand 2015*)
- Entwicklung von Maßnahmen
 - Allgemein im Regional und Ortsverkehr
 - Expressbusnetz
 - Anpassungen in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit
- Darstellung des Zielnetzes als Grundlage für die ÖPNV-Leistungen ab 2017 und evtl. Leistungsvergaben ab 2019

8.5 Gemeinde Alpen

8.5.1 Bestandsangebot

In der Gemeinde Alpen hat sich das Verkehrsangebot gegenüber dem Nahverkehrsplan 2012 in Bezug auf Linienführung und Fahrtenhäufigkeit nicht substantiell verändert. Das Status-Quo-Angebot im ÖPNV gestaltet sich derzeit wie in der folgenden Karte dargestellt. Dieser sind Linienführung und Haltestellen aller der das Gemeindegebiet von Alpen berührenden Linien zu entnehmen. Einzelheiten zu Vertaktung, Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeitfenster der Linien an den einzelnen Verkehrstagen finden sich in der ausführlichen Tabelle im Kapitel Bestandsaufnahme ÖPNV (Kapitel 5.1.1).



8.5.2 Analyse

Auf Grund ihrer Bedienungsstruktur und der bedienten Ortsteile sind folgende Linien im Gemeindegebiet besonders wichtig und als konkurrenzfähiges Verkehrsangebot zu bewerten.

Für die Mobilität zentral wichtige Linien im Gemeindegebiet Alpen

Linie	Takt (Fahrtenabstand in Minuten in der Normalverkehrszeit)	Ziele	Schwerpunkt der Verkehrsaufgabe
SB 7	120	Geldern, Issum, Wesel	Regionalverkehr
67	60/120	Geldern, Issum, Wesel,	Regional- und Ortsverkehr
37	120	Wesel	Regionalverkehr
Bürger-Bus	120	Xanten	Ortsverkehr

Die Analyse der strukturellen Entwicklung der Gemeinde in den vergangenen fünf Jahren ergab keine Notwendigkeit zur Veränderung der Bedienung mit öffentlichem Personennahverkehr.

Im Folgenden sind die Pendlerdaten dargestellt, die neben den belastbaren Aussagen für diese Personengruppe selbst auch für die Stärke des Gesamtverkehrsstroms häufig ein gutes Abbild liefern.

Pendlerströme innerhalb des Kreises Wesel

nach / von	Alpen	Dinslaken	Haminkeln	Hünxe	Kamp-Lintfort	Moers	Neukirchen-Vluyn	Rheinberg	Schererbeck	Sonsbeck	Voerde	Wesel	Xanten
Alpen	739	37	18	10	243	361	43	343	0	98	23	285	211
Dinslaken	37	74											
Haminkeln	24		42										
Hünxe	12			22									
Kamp-Lintfort	179				422								
Moers	149					510							
Neukirchen-Vluyn	46						89						
Rheinberg	412							755					
Schererbeck	0								0				
Sonsbeck	101									199			
Voerde	27										50		
Wesel	234											519	
Xanten	368												579

Mit Ausnahme der Relation Kamp-Lintfort – Alpen sind alle relevanten Ströme gut abgedeckt.

Pendlerströme außerhalb des Kreises Wesel

nach von	Alpen	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Krefeld	Mühlheim a.d.R	Oberhausen	Geldern
Alpen	739	155	474	104	124	58	58	98
Düsseldorf	0	155						
Duisburg	128		602					
Essen	19			123				
Krefeld	20				144			
Mühlheim a.d.R	0					58		
Oberhausen	21						79	
Geldern	95							193

Alle über die Kreisgrenzen hinausgehenden Pendlerströme sind durch die vorhandenen Verkehrsangebote gut abgedeckt.

Attraktive Schnellverbindungen werden über die Regionalbahnstrecke RB 31 nach Xanten, Rheinberg und Moers sowie in den gesamten Rhein-Ruhr-Raum angeboten. Die Einführung von Expressbusangeboten ist daher nicht erforderlich.

Die Analyse der Pendlerdaten ergibt damit eine nahezu vollständige Abdeckung durch die vorhandenen Verkehrsangebote.

8.5.3 Maßnahmenentwicklung

Die Linie 37 wird zur besseren Aufgabenträger-Zuordnung und entsprechend ihrer Fahrgastnachfrage in Sonsbeck am Neutorplatz in eine Linie Kevelaer – Sonsbeck und eine Linie Sonsbeck – Alpen – Wesel geteilt.

Eine Maßnahme mit mittelfristiger Perspektive stellt die Neuordnung der Linien SB 7, 37 und 67 dar. Diese ist sinnvoll, um insbesondere die Gleichmäßigkeit der Vertaktung auf der Relation Geldern – Alpen – Wesel zu verbessern. Zudem kann mit der Neuordnung auch die Anbindung von Menzelen-Ost an den Hauptort und an Wesel verbessert werden. Diese wird zwar im Bestand ausreichend häufig angefahren, weist aber eine vergleichsweise hohe Nachfrage auf. Hier bestand bis zum Fahrplanwechsel 2009/2010 ein umfangreicheres Verkehrsangebot, welches im Zuge der Einführung des SB 7 zur Kompensation reduziert werden musste. Die Veränderungen sind innerhalb der Laufzeit des nächsten NVP detailliert auszuarbeiten. Sie sind nicht Bestandteil der Zielnetzentwicklung im Rahmen des NVP 2017.

Desgleichen ist eine Verbesserung der Verbindung Alpen – Kamp-Lintfort perspektivisch angezeigt. Dies kann über eine Aufwertung der Linie 39 erreicht werden.

Regionalverkehr

- Teilung der Linie 37
- Perspektivisch: Neustrukturierung des Angebotes des SB 7, der Linie 37 und der Linie 67, dadurch mehr durchgehende Fahrten auf der Strecke Geldern – Alpen – Wesel und bessere Vertaktung
- Perspektivisch: Neustrukturierung des Angebotes der Linie 39 zwischen Kamp-Lintfort und Alpen

Ortsverkehr

- Perspektivisch: Neustrukturierung des Angebotes des SB 7, der Linie 37 und der Linie 67, dadurch mehr Fahrten auf der Strecke Geldern – Alpen – Wesel über Menzelen-Ost

8.5.4 Zielnetz der Gemeinde Alpen

Aufgrund des mittelfristigen Zielhorizonts für den Maßnahmenkomplex SB 7, 37, 67 und die Maßnahme auf der Linie 39 bleibt für die Gemeinde Alpen das Zielnetz unverändert und es sind keine Maßnahmen im Umsetzungs-Rahmen des Nahverkehrsplans 2017 erforderlich.

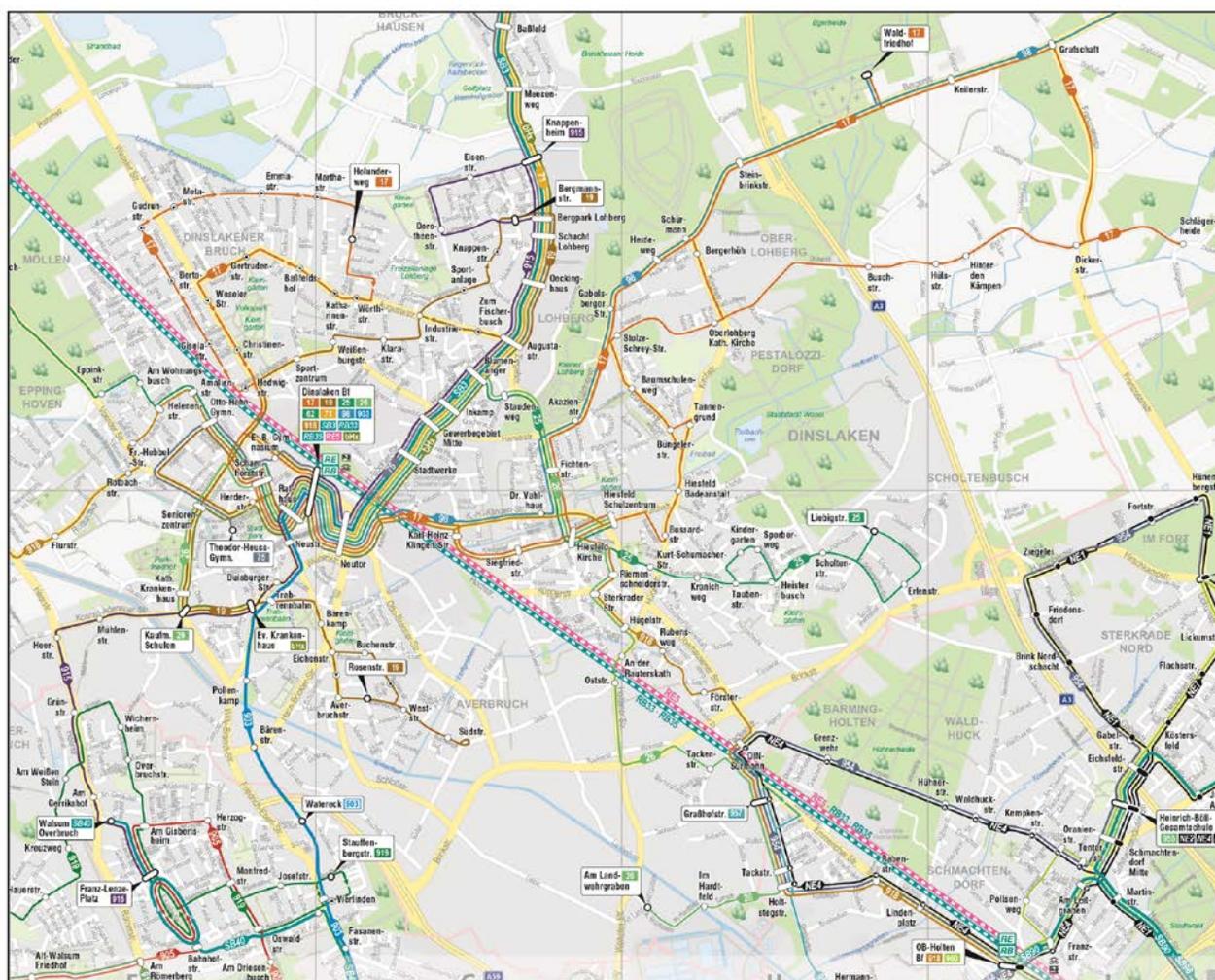
Zielnetz NVP 2017:

Linie	Verkehrsangebot
SB 7	Heutiges Verkehrsangebot, perspektivisch: Neustrukturierung Linien SB 7, 37, 67
9	Heutiges Verkehrsangebot
37	Heutiges Verkehrsangebot, Teilung der Linie in Sonsbeck, perspektivisch: Neustrukturierung Linien SB 7, 37, 67
38	Heutiges Verkehrsangebot
39	Heutiges Verkehrsangebot, perspektivisch: Aufwertung durch zusätzliche Fahrten
41	Heutiges Verkehrsangebot
65	Heutiges Verkehrsangebot
67	Heutiges Verkehrsangebot, perspektivisch: Neustrukturierung Linien SB 7, 37, 67
bAl	Heutiges Verkehrsangebot, ggf. ergänzende Fahrten im Ortsteil Veen

8.6 Stadt Dinslaken

8.6.1 Bestandsangebot

In der Stadt Dinslaken hat sich das Verkehrsangebot gegenüber dem Nahverkehrsplan 2012 in Bezug auf Linienführung und Fahrtenhäufigkeit verändert. Die vorhandenen Strukturen wurden in Abstimmung mit der Stadt an die Verkehrsnachfrage angepasst. Das Status-Quo-Angebot im ÖPNV gestaltet sich derzeit wie in der folgenden Karte dargestellt. Dieser sind Linienführung und Haltestellen aller der das Gemeindegebiet von Dinslaken berührenden Linien zu entnehmen. Einzelheiten zu Vertaktung, Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeitfenster der Linien an den einzelnen Verkehrstagen finden sich in der ausführlichen Tabelle im Kapitel Bestandsaufnahme ÖPNV (Kapitel 5.1.1).



8.6.2 Analyse

Auf Grund ihrer Bedienungsstruktur und der bedienten Ortsteile sind folgende Linien im Stadtgebiet besonders wichtig und als konkurrenzfähiges Verkehrsangebot zu bewerten.

Für die Mobilität zentral wichtige Linien im Stadtgebiet Dinslaken

Linie	Takt (Fahrtenabstand in Minuten in der Normalverkehrszeit)	Ziele	Schwerpunkt der Verkehrsaufgabe
SB 3	120	Wesel, Hünxe	Regionalverkehr
17	30	Dinslaken	Ortsverkehr
19	30	Dinslaken	Ortsverkehr
25	60	Voerde	Orts- und Regionalverkehr
71	120	Hünxe, Schermbeck	Regionalverkehr
903	15	Duisburg	Regionalverkehr
915	120	Duisburg-Walsum	Orts- und Regionalverkehr
918	60	Voerde, Oberhausen	Regional- und Ortsverkehr

Die Analyse der strukturellen Entwicklung der Stadt in den vergangenen fünf Jahren ergab keine Notwendigkeit zur Veränderung der Bedienung mit öffentlichem Personennahverkehr.

Im Folgenden sind die Pendlerdaten dargestellt, die neben den belastbaren Aussagen für diese Personengruppe selbst auch für die Stärke des Gesamtverkehrsstroms häufig ein gutes Abbild liefern.

Pendlerströme innerhalb des Kreises Wesel

nach von	Dinslaken	Hamminkeln	Hünxe	Kamp-Lintfort	Moers	Neukirchen-Vluyn	Rheinberg	Schermbek	Sonsbeck	Voerde	Wesel	Xanten	Alpen
Dinslaken	6.072	77	380	179	387	31	84	48	17	784	953	24	37
Hamminkeln	138	215											
Hünxe	652		1.032										
Kamp-Lintfort	52			231									
Moers	163				550								
Neukirchen-Vluyn	34					65							
Rheinberg	79						163						
Schermbek	95							143					
Sonsbeck	17								34				
Voerde	1.778									2.562			
Wesel	504										1.457		
Xanten	52											76	
Alpen	37												74

Mit Ausnahme der Relation Dinslaken - Hünxe sind alle relevanten Ströme durch die vorhandenen Verkehrsangebote gut abgedeckt.

Pendlerströme außerhalb des Kreises Wesel

nach von	Dinslaken	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Krefeld	Mühlheim a.d.R	Oberhausen	Geldern	Kleve
Dinslaken	6.072	1.037	5.304	1.065	212	516	1.664	23	27
Düsseldorf	107	1.144							
Duisburg	1.090		6.394						
Essen	298			1.363					
Krefeld	47				259				
Mühlheim a.d.R	157					673			
Oberhausen	912						2.576		
Geldern	0							23	
Kleve	19								46

Alle über die Kreisgrenzen hinausgehenden Pendlerströme sind durch die vorhandenen Verkehrsangebote gut abgedeckt.

Attraktive Schnellverbindungen werden über die Regionalexpresslinien RE 5 und RE 19 und die Regionalbahnlinie RB 35 in den gesamten Rhein-Ruhr-Raum angeboten. Die Einführung von Expressbusangeboten ist daher nicht erforderlich.

Die Analyse der Pendlerdaten ergibt damit eine nahezu vollständige Abdeckung durch die vorhandenen Verkehrsangebote. Lediglich die Relation Hünxe – Dinslaken ist, vor allem aufgrund der Taktstruktur mit dem Wechsel zwischen 40 und 80 Minuten, nicht ganz ausreichend bedient.

8.6.3 Maßnahmenentwicklung

Eine Maßnahme mit mittelfristiger Perspektive stellt die Neuordnung der Linien SB 3 und 71 dar. Diese ist sinnvoll, um insbesondere die Gleichmäßigkeit der Vertaktung auf der Relation Dinslaken - Hünxe zu verbessern. Dies gilt nur für den Fall, dass sich hierfür betrieblich durchführbare und wirtschaftliche Möglichkeiten ergeben. Sollte dies nicht der Fall sein, bleibt die derzeitige Situation bestehen, da sie die Beibehaltung des Taktknotens an der Haltestelle Schermbeck Rathaus beinhaltet. Diese ist auf jeden Fall prioritär zu sehen.

Zudem könnte mit der Neuordnung auch die Anbindung von Hünxe-Bruckhausen an den Hauptort und an Dinslaken verbessert werden. Die Veränderungen sind innerhalb der Laufzeit des nächsten NVP detailliert auszuarbeiten und zu prüfen. Sie sind nicht Bestandteil der Zielnetzentwicklung im Rahmen des NVP 2017.

Regionalverkehr

- Perspektivisch: Neustrukturierung des Angebotes des SB 3 und der Linie 71, dadurch mehr durchgehende Fahrten auf der Strecke Dinslaken - Hünxe und bessere Vertaktung
- Perspektivisch: Verlängerung einer Linie der StOAG in den Bereich Gewerbegebiet Dinslaken Süd mit Anschluss an die Linie 25 an Dinslaken-Zentrum

8.6.4 Zielnetz der Stadt Dinslaken

Aufgrund des mittelfristigen Zielhorizonts für den Maßnahmenkomplex SB 3 und 71 bleibt für die Stadt Dinslaken das Zielnetz unverändert und es sind keine Maßnahmen im Umsetzungs-Rahmen des Nahverkehrsplans 2017 erforderlich.

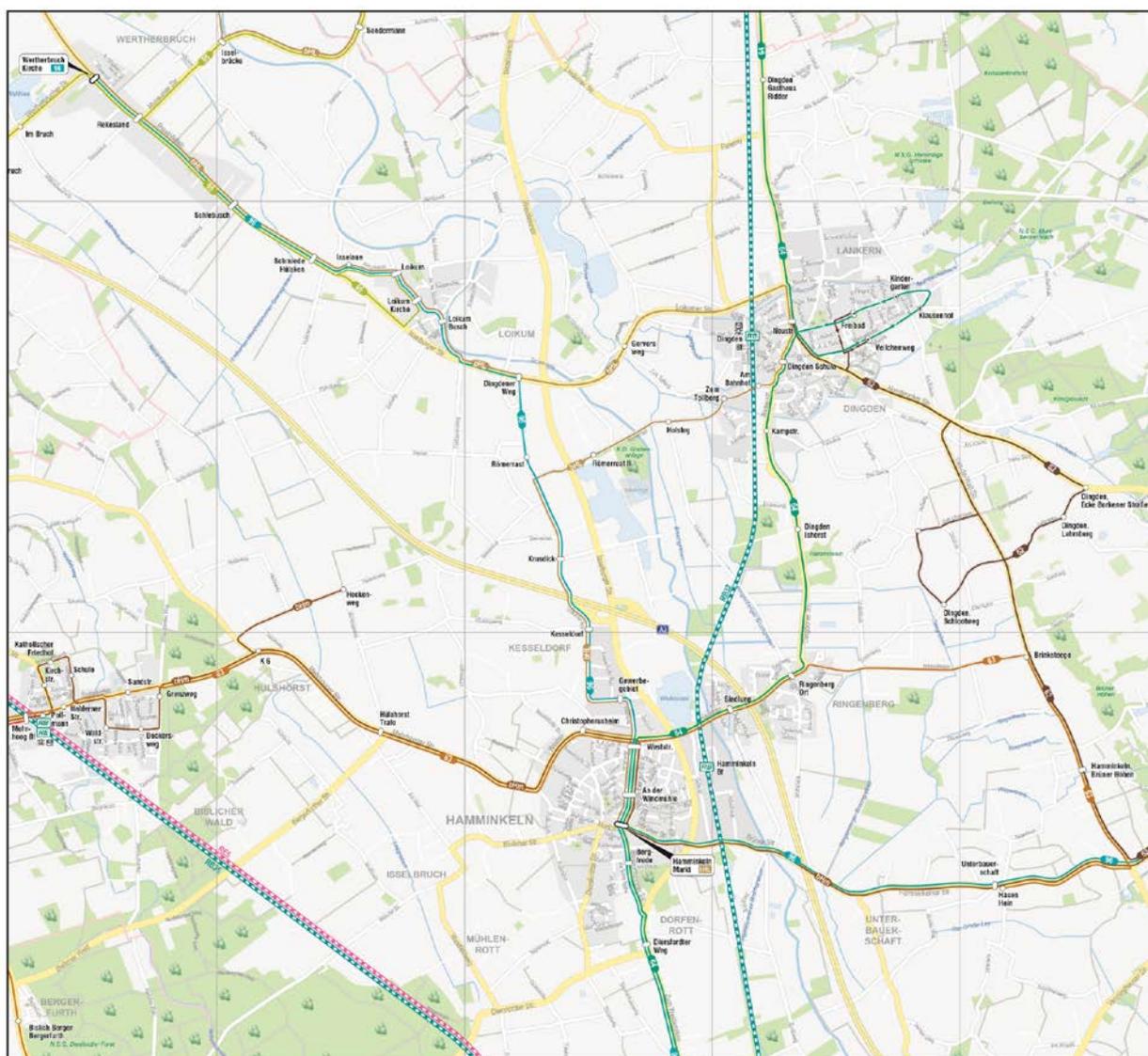
Zielnetz 2017:

Linie	Verkehrsangebot
SB 3	Heutiges Verkehrsangebot, perspektivisch: Saubere Vertaktung SB 3 / 71 auf T-60
17	Heutiges Verkehrsangebot
19	Heutiges Verkehrsangebot
25	Heutiges Verkehrsangebot
26	Heutiges Verkehrsangebot
71	Heutiges Verkehrsangebot, perspektivisch: Saubere Vertaktung SB 3 / 71 auf T-60
75	Heutiges Verkehrsangebot
98	Heutiges Verkehrsangebot
903	Heutiges Verkehrsangebot
915	Heutiges Verkehrsangebot
918	Heutiges Verkehrsangebot
954	Heutiges Verkehrsangebot, ggf. Änderung der Linienführung durch Bauarbeiten
NE 4	Heutiges Verkehrsangebot, ggf. Änderung der Linienführung durch Bauarbeiten

8.7 Stadt Hamminkeln

8.7.1 Bestandsangebot

In der Stadt Hamminkeln hat sich das Verkehrsangebot gegenüber dem Nahverkehrsplan 2012 in Bezug auf Linienführung und Fahrtenhäufigkeit nicht substantiell verändert. Das Status-Quo-Angebot im ÖPNV gestaltet sich derzeit wie in der folgenden Karte dargestellt. Dieser sind Linienführung und Haltestellen aller der das Gemeindegebiet von Hamminkeln berührenden Linien zu entnehmen. Einzelheiten zu Vertaktung, Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeitfenster der Linien an den einzelnen Verkehrstagen finden sich in der ausführlichen Tabelle im Kapitel Bestandsaufnahme ÖPNV (Kapitel 5.1.1).



8.7.2 Analyse

Auf Grund ihrer Bedienungsstruktur und der bedienten Ortsteile sind folgende Linien im Stadtgebiet besonders wichtig und als konkurrenzfähiges Verkehrsangebot zu bewerten.

Für die Mobilität zentral wichtige Linien im Stadtgebiet Hamminkeln

Linie	Takt (Fahrtenabstand in Minuten in der Normalverkehrszeit)	Ziele	Schwerpunkt der Verkehrsaufgabe
64	60	Wesel, Bocholt	Regional- und Ortsverkehr
96	60	Wesel	Regional- und Ortsverkehr
72	60	Wesel, Raesfeld	Regional- und Ortsverkehr
AST 1-4	bedarfsorientiert	Hamminkeln	Ortsverkehr

Die Analyse der strukturellen Entwicklung der Stadt in den vergangenen fünf Jahren ergab keine grundsätzliche Notwendigkeit zur Veränderung der Bedienung mit öffentlichem Personennahverkehr. Die Linie 96 weist eine problematische Wirtschaftlichkeit auf. Aufgrund der Parallelität der Linien 64 und 96 und der Kombination aus SPNV und AST sind leichte Reduzierungen des Verkehrsangebotes in der Nebenverkehrszeit realisierbar, ohne dass die Bedienungsqualität sich deutlich verschlechtert.

Im Folgenden sind die Pendlerdaten dargestellt, die neben den belastbaren Aussagen für diese Personengruppe selbst auch für die Stärke des Gesamtverkehrsstroms häufig ein gutes Abbild liefern.

Pendlerströme innerhalb des Kreises Wesel

nach \ von	Hamminkeln	Hünxe	Kamp-Lintfort	Moers	Neukirchen-Vluyn	Rheinberg	Schermbeck	Sonsbeck	Voerde	Wesel	Xanten	Alpen	Dinslaken
Hamminkeln	2.310	71	37	150	0	24	76	12	217	1.696	25	24	138
Hünxe	68	139											
Kamp-Lintfort	0		37										
Moers	14			164									
Neukirchen-Vluyn	0				0								
Rheinberg	15					39							
Schermbeck	59						135						
Sonsbeck	0							12					
Voerde	79								296				
Wesel	695									2.391			
Xanten	50										75		
Alpen	18											42	
Dinslaken	77												215

Die relevanten Ströme sind gut abgedeckt. Als Ausnahme sind die Relationen von und nach Schermbeck und Hünxe zu nennen. Das Aufkommen ist als mäßig einzustufen.

Pendlerströme außerhalb des Kreises Wesel

nach von	Hamminkeln	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Krefeld	Mühlheim a.d.R	Oberhausen	Bocholt	Kleve
Hamminkeln	2.310	182	405	219	45	88	236	1.275	53
Düsseldorf	34	216							
Duisburg	52		457						
Essen	44			263					
Krefeld	10				55				
Mühlheim a.d.R	19					107			
Oberhausen	75						311		
Bocholt	891							2.166	
Kleve	12								65

Alle über die Kreisgrenzen hinausgehenden Pendlerströme sind durch die vorhandenen Verkehrsangebote gut abgedeckt.

Attraktive Schnellverbindungen werden über die Regionalbahnstrecke RB 32 nach Bocholt und Wesel und damit in den gesamten Rhein-Ruhr-Raum angeboten. Die Einführung von Expressbusangeboten ist daher nicht erforderlich.

Die Analyse der Pendlerdaten ergibt damit eine nahezu vollständige Abdeckung durch die vorhandenen Verkehrsangebote.

8.7.3 Maßnahmenentwicklung

Derzeit befindet sich ein neuer Bürgerbusverein im Ortsteil Brünen in der Gründungsphase. Hintergrund ist, dass der Bürgerbus Mehrhoog beabsichtigt, die Ortslage Brünen künftig nicht mehr anzufahren. Die Aktivitäten werden durch die LEADER-Region begleitet, um einen attraktiven Nahverkehr auch im ländlichen Raum zu fördern.

Da der Verkehr zwischen Hamminkeln und Brünen eine gute Nachfrage aufweist und mit einer zusätzlichen Linie in der Region weitere Potenziale wirtschaftlich erschlossen werden können, ist die Einführung eines weiteren Bürgerbusses im Raum Hamminkeln eine positive Entwicklung im Sinne des Nahverkehrsplans.

Die Linie 96 wird an Samstagen nur bis zum Weseler Ortsteil Blumenkamp geführt. Der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Hamminkeln und Wesel entfällt damit auf dieser Linie, wird aber durch die Linie 64 aufrechterhalten.

Die Linie 96 wird an Samstagen nur bis zum Weseler Ortsteil Blumenkamp geführt. Der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Hamminkeln und Wesel entfällt damit auf dieser Linie, wird aber durch die Linie 64 aufrecht-erhalten.

Regionalverkehr

- Reduzierung des Verkehrsangebotes der Linie 96 in der Nebenverkehrszeit
- Einrichtung einer Bürgerbuslinie mit dem Kern der Strecke Hamminkeln-Zentrum – Hamminkeln-Brünen

8.7.4 Zielnetz der Stadt Hamminkeln

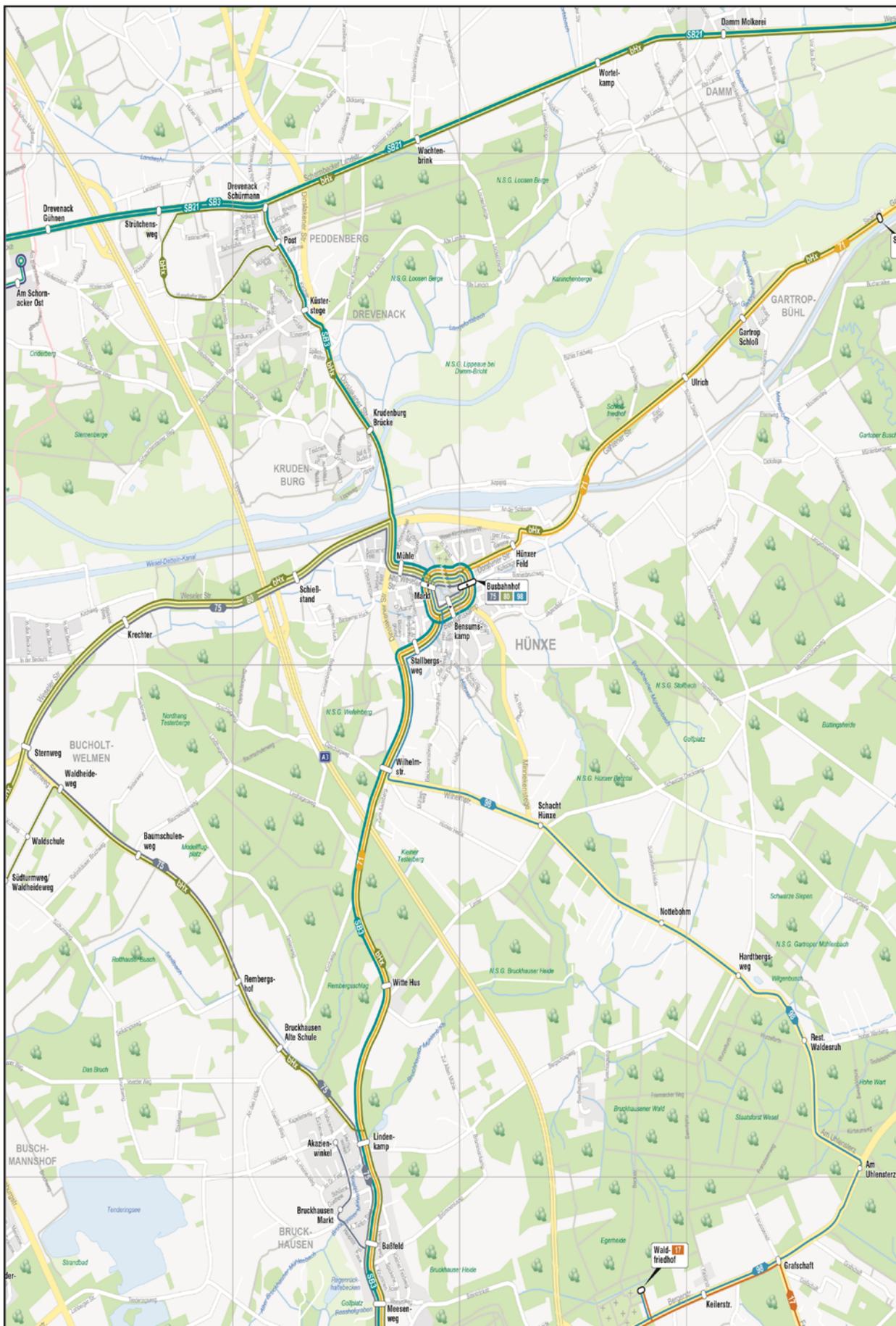
Somit gilt für die Stadt Hamminkeln das nachfolgend dargestellte Zielnetz 2017.

Linie	Verkehrsangebot
61	Heutiges Verkehrsangebot
63	Heutiges Verkehrsangebot
64	Heutiges Verkehrsangebot
72	Heutiges Verkehrsangebot
95	Heutiges Verkehrsangebot
96	Heutiges Verkehrsangebot, unter Reduzierung des Angebotes in der NVZ
AST 1	Heutiges Verkehrsangebot
AST 2	Heutiges Verkehrsangebot
AST 3	Heutiges Verkehrsangebot
AST 4	Heutiges Verkehrsangebot
bLO	Heutiges Verkehrsangebot
bHM	Heutiges Verkehrsangebot

8.8 Gemeinde Hünxe

8.8.1 Bestandsangebot

In der Gemeinde Hünxe hat sich das Verkehrsangebot gegenüber dem Nahverkehrsplan 2012 in Bezug auf Linienführung und Fahrtenhäufigkeit nicht substantiell verändert. Das Status-Quo-Angebot im ÖPNV gestaltet sich derzeit wie in der folgenden Karte dargestellt. Dieser sind Linienführung und Haltestellen aller der das Gemeindegebiet von Hünxe berührenden Linien zu entnehmen. Einzelheiten zu Vertaktung, Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeitfenster der Linien an den einzelnen Verkehrstagen finden sich in der ausführlichen Tabelle im Kapitel Bestandsaufnahme ÖPNV (Kapitel 5.1.1).



8.8.2 Analyse

Auf Grund ihrer Bedienungsstruktur und der bedienten Ortsteile sind folgende Linien im Gemeindegebiet besonders wichtig und als konkurrenzfähiges Verkehrsangebot zu bewerten.

Für die Mobilität zentral wichtige Linien im Gemeindegebiet Hünxe

Linie	Takt (Fahrtenabstand in Minuten in der Normalverkehrszeit)	Ziele,	Schwerpunkt der Verkehrsaufgabe
SB 3	120	Wesel, Dinslaken	Regional- und Ortsverkehr
71	120	Schermbeck, Dinslaken	Regional- und Ortsverkehr
bHX	bedarfsorientiert	Schermbeck, Voerde, Dinslaken	Orts- und Regionalverkehr

Die Analyse der strukturellen Entwicklung der Gemeinde in den vergangenen fünf Jahren ergab keine Notwendigkeit zur Veränderung der Bedienung mit öffentlichem Personennahverkehr.

Im Folgenden sind die Pendlerdaten dargestellt, die neben den belastbaren Aussagen für diese Personengruppe selbst auch für die Stärke des Gesamtverkehrsstroms häufig ein gutes Abbild liefern.

Pendlerströme innerhalb des Kreises Wesel

nach von	Hünxe	Kamp-Lintfort	Moers	Neukirchen-Vluyn	Rheinberg	Schermbeck	Sonsbeck	Voerde	Wesel	Xanten	Alpen	Dinslaken	Hammingkeln
Hünxe	534	36	77	0	11	76	10	224	441	0	12	652	68
Kamp-Lintfort	0	36											
Moers	38		115										
Neukirchen-Vluyn	0			0									
Rheinberg	15				26								
Schermbeck	77					153							
Sonsbeck	0						10						
Voerde	296							520					
Wesel	194								635				
Xanten	10									10			
Alpen	10										22		
Dinslaken	380											1.032	
Hammingkeln	71												139

Mit Ausnahme der Relation Hammingkeln - Hünxe sind alle relevanten Ströme gut abgedeckt.

Pendlerströme außerhalb des Kreises Wesel

nach von	Hünxe	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Krefeld	Mühlheim a.d.R	Oberhausen	Geldern	Kleve
Hünxe	534	173	670	195	35	90	299	10	0
Düsseldorf	24	197							
Duisburg	183		853						
Essen	42			237					
Krefeld	0				35				
Mühlheim a.d.R	24					114			
Oberhausen	112						411		
Geldern	10							20	
Kleve	11								11

Alle über die Kreisgrenzen hinausgehenden Pendlerströme sind durch die vorhandenen Verkehrsangebote gut abgedeckt.

Attraktive Schnellverbindungen sind über die SPNV-Angebote Dinslaken und Wesel gegeben. Zudem verkehren die Linien SB 3 und SB 21 als Schnellbusse, wenn auch mit vergleichsweise geringem Verkehrsangebot. Die Einführung von Expressbusangeboten ist daher nicht erforderlich.

Die Analyse der Pendlerdaten ergibt damit eine nahezu vollständige Abdeckung durch die vorhandenen Verkehrsangebote.

8.8.3 Maßnahmenentwicklung

Eine Maßnahme mit mittelfristiger Perspektive stellt die Neuordnung der Linien SB 3 und 71 dar. Diese ist sinnvoll, um insbesondere die Gleichmäßigkeit der Vertaktung auf der Relation Dinslaken - Hünxe zu verbessern. Dies gilt nur für den Fall, dass sich hierfür betrieblich durchführbare und wirtschaftliche Möglichkeiten ergeben. Sollte dies nicht der Fall sein, bleibt die derzeitige Situation bestehen, da sie die Beibehaltung des Taktknotens an der Haltestelle Schermbeck Rathaus beinhaltet. Diese ist auf jeden Fall prioritär zu sehen.

Zudem könnte mit der Neuordnung auch die Anbindung von Hünxe-Bruckhausen an den Hauptort und an Dinslaken verbessert werden. Die Veränderungen sind innerhalb der Laufzeit des nächsten NVP detailliert auszuarbeiten und zu prüfen. Sie sind nicht Bestandteil der Zielnetzentwicklung im Rahmen des NVP 2017.

Regionalverkehr

- Perspektivisch: Neustrukturierung des Angebotes des SB 3 und der Linie 71

Ortsverkehr

- Prüfung des vorhandenen Straßennetzes und der Linienführung im südlichen Bereich des Hauptortes mit dem Ziel einer besseren Erschließungswirkung der Haltestellen
- Prüfung der Linienführung im Bereich des Hauptortes mit dem Ziel einer Entlastung des verkehrsberuhigten Bereichs Dorstener Straße
- Prüfung des vorhandenen Straßennetzes und der Linienführung in Bruckhausen mit dem Ziel einer besseren Erschließungswirkung der Haltestellen

8.8.4 Zielnetz der Gemeinde Hünxe

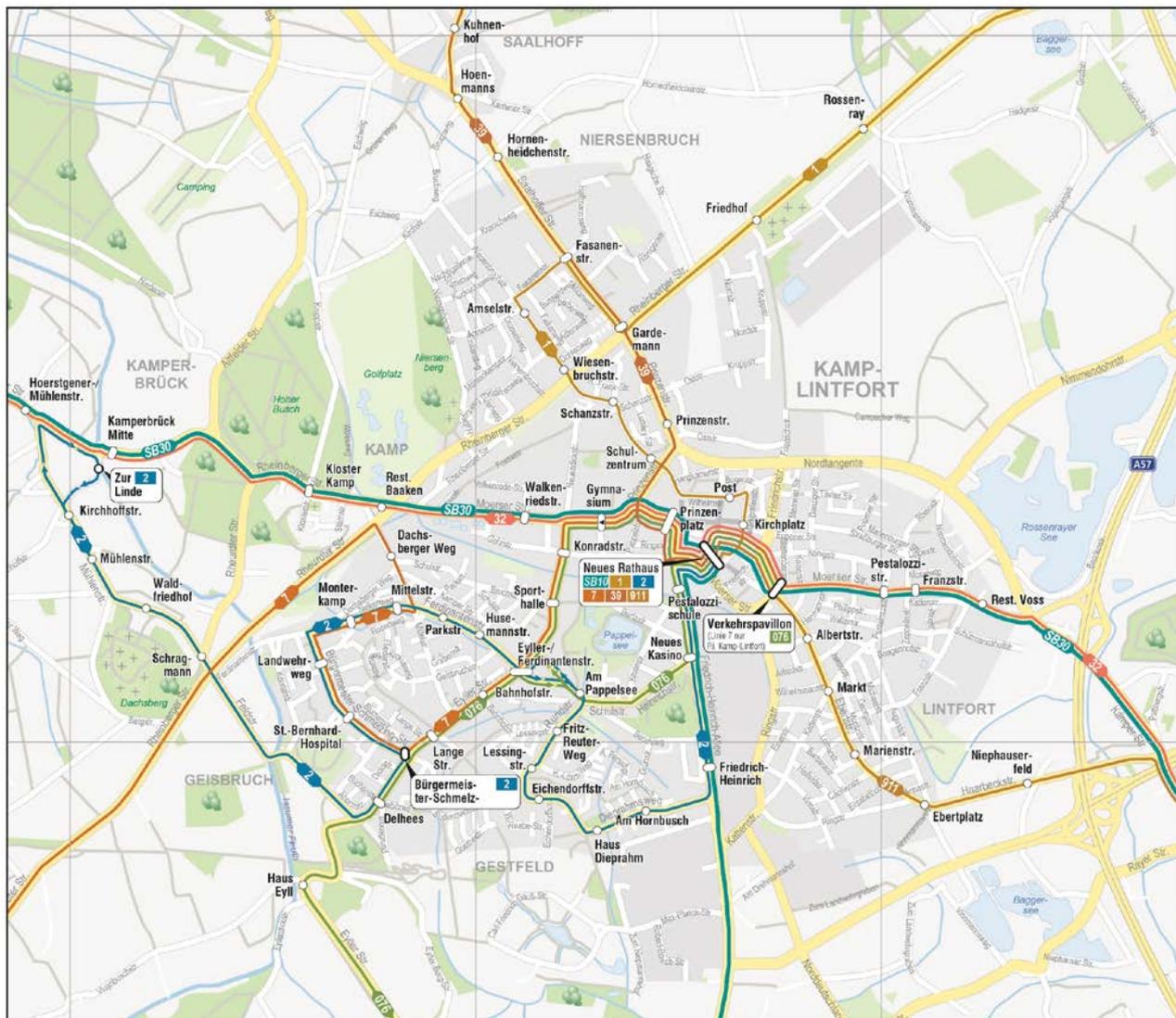
Aufgrund des mittelfristigen Zielhorizonts für den Maßnahmenkomplex SB 3 und 71 bleibt für die Gemeinde Hünxe das Zielnetz unverändert und es sind keine Maßnahmen im Umsetzungs-Rahmen des Nahverkehrsplans 2017 erforderlich. Somit gilt für die Gemeinde Hünxe das nachfolgend dargestellte Zielnetz 2017.

Linie	Verkehrsangebot
SB3	Heutiges Verkehrsangebot, ggf. veränderte Linienführung im Zentrum und in Bruckhausen, perspektivisch: Harmonisierung mit der Linie 71
SB21	Heutiges Verkehrsangebot
71	Heutiges Verkehrsangebot, ggf. veränderte Linienführung im Zentrum und in Bruckhausen, perspektivisch: Harmonisierung mit der Linie SB 3
75	Heutiges Verkehrsangebot
80	Heutiges Verkehrsangebot
98	Heutiges Verkehrsangebot
bHX	Heutiges Verkehrsangebot, ggf. veränderte Linienführung im Zentrum und in Drevenack

8.9 Stadt Kamp-Lintfort

8.9.1 Bestandsangebot

In der Stadt Kamp-Lintfort hat sich das Verkehrsangebot gegenüber dem Nahverkehrsplan 2012 in Bezug auf Linienführung und Fahrtenhäufigkeit nicht substantiell verändert. Die Fahrten der Linie 32 wurden zwischen Kamp-Lintfort und Moers durch Fahrten auf der Linie SB 30 ersetzt. Daraus resultiert eine langsamere Fahrzeit für die Schnellbuslinie. Weitere Veränderungen sind die Verbesserung des Verkehrsangebotes durch Fahrten zur Hochschule Rhein-Waal. Neu ist auch das Angebot eines SB nach Neukirchen-Vluyn durch Verlängerung von Fahrten der Linie SB 10. Das Status-Quo-Angebot im ÖPNV gestaltet sich derzeit wie in der folgenden Karte dargestellt. Dieser sind Linienführung und Haltestellen aller der das Stadtgebiet von Kamp-Lintfort berührenden Linien zu entnehmen. Einzelheiten zu Vertaktung, Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeitfenster der Linien an den einzelnen Verkehrstagen finden sich in der ausführlichen Tabelle im Kapitel Bestandsaufnahme ÖPNV (Kapitel 5.1.1).



8.9.2 Analyse

Auf Grund ihrer Bedienungsstruktur und der bedienten Ortsteile sind folgende Linien im Stadtgebiet besonders wichtig und als konkurrenzfähiges Verkehrsangebot zu bewerten.

Für die Mobilität zentral wichtige Linien im Stadtgebiet Kamp-Lintfort

Linie	Takt (Fahrtenabstand in Minuten in der Normalverkehrszeit)	Ziele	Schwerpunkt der Verkehrsaufgabe
SB 30	30/60	Moers, Duisburg, Geldern, Issum	Regionalverkehr
1	60	Rheinberg	Regional- und Ortsverkehr
2	30	Kamp-Lintfort	Ortsverkehr
32	60	Geldern, Issum	Regional- und Ortsverkehr
911	15	Moers, Duisburg	Regional- und Ortsverkehr

Die Analyse der strukturellen Entwicklung der Stadt in den vergangenen fünf Jahren ergab keine Notwendigkeit zur Veränderung der Bedienung mit öffentlichem Personennahverkehr. Zwar haben sich deutliche Entwicklungen ergeben, insbesondere durch die Ansiedlung der Hochschule. Die maßgeblichen Entwicklungen sind jedoch innenstadtnah und durch die zentrale Haltestelle bestens erschlossen.

Im Folgenden sind die Pendlerdaten dargestellt, die neben den belastbaren Aussagen für diese Personengruppe selbst auch für die Stärke des Gesamtverkehrsstroms häufig ein gutes Abbild liefern.

Pendlerströme innerhalb des Kreises Wesel

nach von	Kamp-Lintfort	Moers	Neukirchen-Vluyn	Rheinberg	Schermbeck	Sonsbeck	Voerde	Wesel	Xanten	Alpen	Dinslaken	Haminkeln	Hünxe
Kamp-Lintfort	3.464	1.765	333	426	0	56	27	127	27	179	52	0	0
Moers	1.651	3.416											
Neukirchen-Vluyn	491		824										
Rheinberg	683			1.109									
Schermbeck	0				0								
Sonsbeck	102					158							
Voerde	122						149						
Wesel	158							285					
Xanten	153								180				
Alpen	243									422			
Dinslaken	179										231		
Haminkeln	37											37	
Hünxe	36												36

Bei insgesamt guter Abdeckung gestalten sich Fahrten in den rechtsrheinischen Bereich schwierig. Auch zur Gemeinde Alpen ist kein gutes Verkehrsangebot (mehr) gegeben. Das Angebot nach Moers ist an der großen Nachfrage gemessen in Bezug auf die Fahrtenhäufigkeit absolut ausreichend. Die Reisegeschwindigkeiten weisen jedoch noch Potenzial zur Verbesserung auf.

Pendlerströme außerhalb des Kreises Wesel

nach von	Kamp-Lintfort	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Krefeld	Mühlheim a.d.R	Oberhausen	Geldern	Kleve
Kamp-Lintfort	3.464	423	1.476	268	565	123	154	153	32
Düsseldorf	70	493							
Duisburg	1.137		2.613						
Essen	154			422					
Krefeld	174				739				
Mühlheim a.d.R	71					194			
Oberhausen	185						339		
Geldern	236							389	
Kleve	37								69

Alle über die Kreisgrenzen hinausgehenden Pendlerströme sind durch die vorhandenen Verkehrsangebote nur bedingt abgedeckt. Das sehr starke Potenzial Richtung Duisburg wird nicht ausreichend durch schnelle Verbindungen abgedeckt. Auch nach Krefeld gibt es kein Verkehrsangebot mit hoher Reisegeschwindigkeit und Vertaktung.

Attraktive Schnellverbindungen über den SPNV sind derzeit noch nicht gegeben. Die Umsetzung der Niederrheinbahn ist aber für die nächsten Jahre geplant. Im Falle der Umsetzung der Niederrheinbahn sind die Verkehrsangebote im Buslinienverkehr aufgrund ihrer Nachrangigkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen, um zu optimalen Bedienungskonzepten zu gelangen.

Die Analyse der Pendlerdaten ergibt damit eine noch nicht vollständige Abdeckung durch die vorhandenen Verkehrsangebote. Die Einführung von Expressbusangeboten ist daher allgemein und als Vorlaufbetrieb sinnvoll.

8.9.3 Maßnahmenentwicklung

Für die Stadt Kamp-Lintfort sind im Nahverkehrsplan daher Expressbus-Verbindungen vorgesehen. Sie erstrecken sich auf insgesamt drei Linien, womit die Anbindung der Stadt an die umgebenden Oberzentren deutlich verbessert wird. Teile der geplanten Express-Verbindungen sind als Vorlauf zur in der ersten Hälfte der 2020er Jahre vorgesehenen Niederrheinbahn zu verstehen und entsprechend mit dem Betriebsstart der Niederrheinbahn neu abzustimmen und ggf. auch einzustellen. Als Vorläufer dienen sie, neben der grundsätzlichen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, auch dazu, hier bereits Potenzial für den künftigen Schienenverkehr zu sammeln.

Expressbus-Verbindungen für Kamp-Lintfort sind vorgesehen im Korridor der Schnellbuslinie 30 und der Linie 911. Des Weiteren wird Kamp-Lintfort mit einer neu zu schaffenden Expressbuslinie mit der Gemeinde Rheurdt verbunden und insbesondere an den Bahnhof Aldekerk angeschlossen, von wo aus die Schienenverkehrslinie RE 10 im 30-Minutentakt u.a. umsteigefrei die Landeshauptstadt Düsseldorf erreicht. Des Weiteren entstehen attraktive Reisezeiten in den gesamten südlichen Rhein-Ruhr-Raum, so dass hier von einem bedeutenden Fahrgastpotenzial auszugehen ist.

Im Einzelnen sind die in der folgenden Tabelle dargestellten Expressbusfahrten vorgesehen. Neben der Verbindung in Richtung Aldekerk, die gleichzeitig auch für eine Expressbus-Verbindung nach Rheinberg und Wesel genutzt wird, sind auch Fahrten auf der Linie 911 in beschleunigter Form vorgesehen, mit denen insbesondere der Knotenpunkt DU-Ruhrort Friedrichsplatz einschließlich der Anbindung an die RB 36 Duisburg Ruhrort – Oberhausen erreicht werden.

Die Expressbuslinie Wesel – Kamp-Lintfort – Aldekerk ermöglicht von Kamp-Lintfort aus auch direkte und umsteigefreie Fahrten in die Kreisstadt Wesel. Diese Fahrtenrelation wurde als umsteigefreie Direktverbindung vor rund zehn Jahren aufgegeben. Grund dafür waren jedoch konzessionstechnische Belange und nicht ein Mangel an Fahrgästen.

Die Schnellbuslinie SB 30 Geldern – Issum – Kamp-Lintfort – Moers – Duisburg ist zwar im Grundsatz bereits eine Schnellbuslinie und in ihrer Gesamtheit hochattraktiv. Entsprechend wird sie von vielen Fahrgästen genutzt. Die Nutzung hat sich seit ihrer Einführung erheblich nach oben entwickelt und stößt, trotz teilweisem Einsatz von Gelenkbussen, zu vielen Verkehrszeiten bereits an ihre Kapazitätsgrenze. Zudem ist bei dieser Linie eine extrem hohe Fahrgastfluktuation zu verzeichnen, d. h. mit der Linie werden ständig Neukunden gewonnen, es gehen aber im gleichen Umfang wieder Fahrgäste verloren, da zum einen die Busse häufig voll besetzt sind, insbesondere aber Verkehrsstauungen auf der A40 zu erheblicher Verspätungsanfälligkeit führen. Aus diesem Grunde ist eine Entlastung und weitere Attraktivierung der Linie SB 30 durch schnelle Expressfahrten dringend geboten. Die Expressbusfahrten stellen auch vom Ausgangspunkt einer bereits relativ zügig verkehrenden Linie aus eine deutliche Beschleunigung dar. Expressbusfahrten auf der Linie SB 30 sind in mehreren Korridoren vorgesehen. Zum einen im grundsätzlichen Linienvverlauf der SB 30, wie er sich heute darstellt, mit Bedienung nur der wichtigsten Haltestellen und unter Auslassung des Bereiches Hartefeld/Vernum im Kreis Kleve.

Weitere beschleunigte Fahrten sollen über die Bundesautobahnen 42 und 59 geführt werden, um insbesondere vor dem Hintergrund der Probleme auf der BAB 40 alternative und zuverlässige Schnellverbindungen zur Verfügung zu stellen. Für diesen Zweig der Linie ist u. U. auch eine alternative Streckenführung über zwei bis drei verschiedene Routen denkbar, auf den Zwischenabschnitten wird entsprechend nicht gehalten.

Als dritte Variante sind Expressbusfahrten auf der Achse Kamp-Lintfort – Oberhausen vorgesehen, mit denen insbesondere Fahrten in den nördlichen Bereich des Ruhrgebietes deutlich beschleunigt werden können. Auch ist die Verbindung von Kamp-Lintfort zum CentrO in Oberhausen mit dieser Verbindung erstmalig und attraktiv angeboten.

Regionalverkehr

- Ergänzung einer Expressbuslinie Wesel – Kamp-Lintfort – Aldekerk
- Expressbus-Einzelfahrten im Korridor der Linien SB 30 und 911

Ortsverkehr

Im Ortsverkehr ist in Kamp-Lintfort grundsätzlich ein gutes Verkehrsangebot gegeben. Es gibt jedoch in einigen Ortsteilen deutliche Erschließungsmängel. Diese sind weitgehend darauf zurückzuführen, dass eine Befahrung der für die Erschließung relevanten Straßen mit Standardlinienfahrzeugen nicht möglich ist. Aus diesem Grunde müssen die Ortsteile durch neue Angebote mit kleineren Fahrzeugen erschlossen werden. Dabei ist das vorhandene Netz zu modifizieren. Die Maßnahmen fallen in die Aufgaben- und Finanzverantwortung der Stadt Kamp-Lintfort.

- Schaffung einer StadtBus-Linie zur verbesserten Erschließung der Ortsteile Niersenbruch/In den Vierquartieren und Tor Ost/Rossenray mit Midi- oder Kleinbussen
- Verlängerung und Verdichtung der Linie 2 zur verbesserten Erschließung der Bereiche Altsiedlung, Gestfeld und Geisbruch

8.9.4 Zielnetz der Stadt Kamp-Lintfort

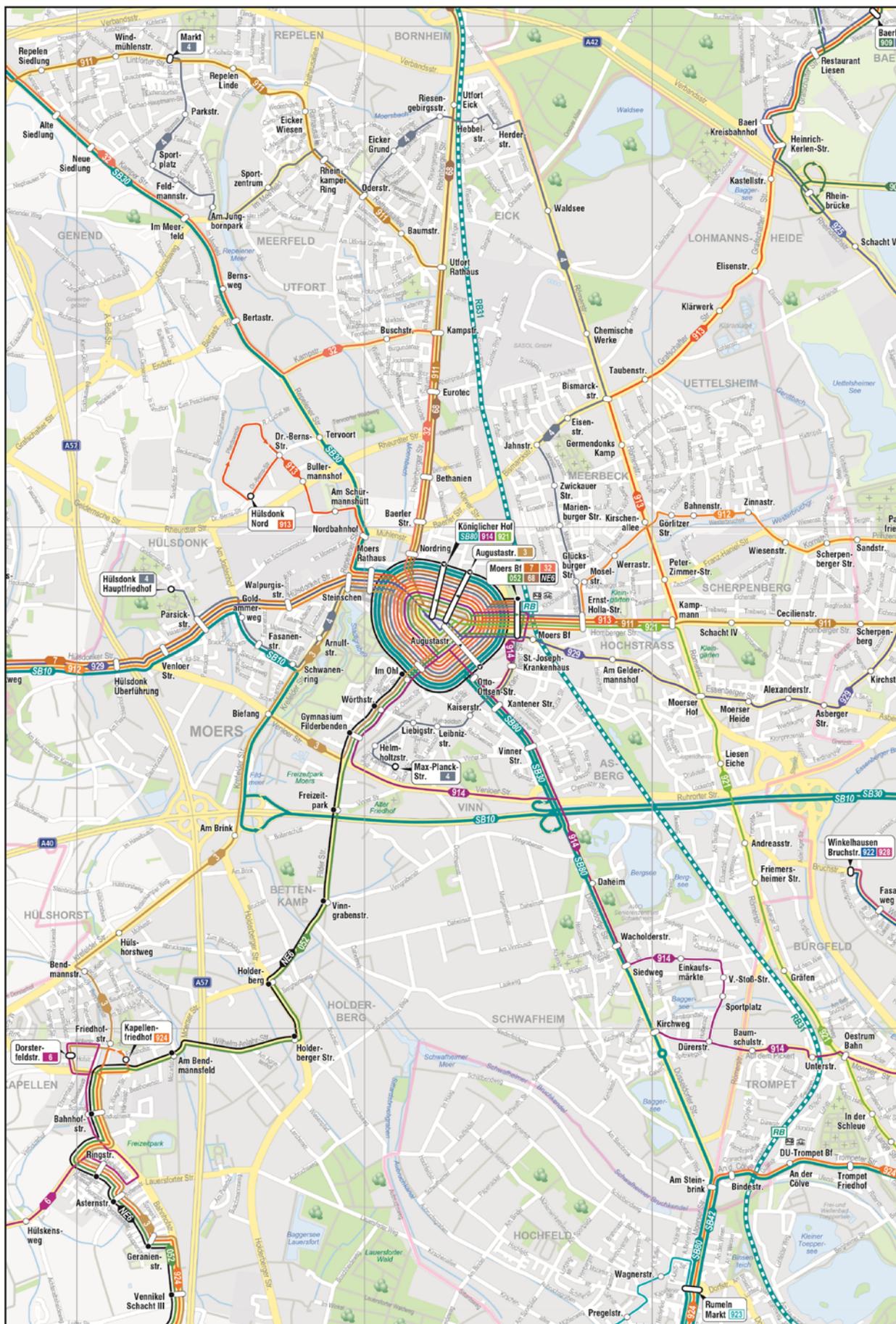
Somit gilt für die Stadt Kamp-Lintfort das nachfolgend dargestellte Zielnetz 2017.

Linie	Verkehrsangebot
1	Heutiges Verkehrsangebot
2	Heutiges Verkehrsangebot, Verlängerung der Linienführung über die Franzstraße, Verdichtung des Angebots zwischen Geisbruch und Zentrum
7	Heutiges Verkehrsangebot
SB 10	Heutiges Verkehrsangebot
SB 30	Heutiges Verkehrsangebot, zusätzliche Expressbusfahrten in der Hauptverkehrszeit
32	Heutiges Verkehrsangebot
39	Heutiges Verkehrsangebot
076	Heutiges Verkehrsangebot
911	Heutiges Verkehrsangebot, zusätzliche Expressbusfahrten in der Hauptverkehrszeit
OL 1	Neueinrichtung einer Linie mit Midibussen (mittelgroßes Fahrzeug mit ca. 20 bis 25 Sitzplätzen) entsprechend den Planungen zum StadtBus
SB NN	Expressbus-Linie in der HVZ außerhalb der Schülerspitze Wesel – Kamp-Lintfort – Rheurdt - Aldekerk

8.10 Stadt Moers

8.10.1 Bestandsangebot

In der Stadt Moers hat sich das Verkehrsangebot gegenüber dem Nahverkehrsplan 2012 in Bezug auf Linienführung und Fahrtenhäufigkeit nicht substantiell verändert. Die Fahrten der Linie 32 wurden zwischen Kamp-Lintfort und Moers durch Fahrten auf den Linie SB 30 ersetzt. Daraus resultiert eine langsamere Fahrzeit für die Schnellbuslinie. Das Status-Quo-Angebot im ÖPNV gestaltet sich derzeit wie in der folgenden Karte dargestellt. Dieser sind Linienführung und Haltestellen aller der das Stadtgebiet von Moers berührenden Linien zu entnehmen. Einzelheiten zu Vertaktung, Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeitfenster der Linien an den einzelnen Verkehrstagen finden sich in der ausführlichen Tabelle im Kapitel Bestandsaufnahme ÖPNV (Kapitel 5.1.1).



8.10.2 Analyse

Auf Grund ihrer Bedienungsstruktur und der bedienten Ortsteile sind folgende Linien im Stadtgebiet besonders wichtig und als konkurrenzfähiges Verkehrsangebot zu bewerten.

Für die Mobilität zentral wichtige Linien im Stadtgebiet Moers

Linie	Takt (Fahrtenabstand in Minuten in der Normalverkehrszeit)	Ziele,	Schwerpunkt der Verkehrsaufgabe
SB 10	60	Duisburg, Neukirchen-Vluyn, Kamp-Lintfort	Regionalverkehr
SB 30	30/60	Duisburg, Kamp-Lintfort, Kreis Kleve	Regionalverkehr
SB 80	30	Duisburg, Krefeld	Regional- und Ortsverkehr
3	60	Moers	Ortsverkehr
4	30	Moers	Ortsverkehr
68	60	Rheinberg, Wesel	Regionalverkehr
911	15	Kamp-Lintfort, Duisburg	Orts- und Regionalverkehr
912	30	Duisburg, Neukirchen-Vluyn,	Orts- und Regionalverkehr
913	60	Duisburg	Orts- und Regionalverkehr
914	30	Duisburg	Orts- und Regionalverkehr
921	15	Duisburg	Orts- und Regionalverkehr
924	30	Duisburg	Regionalverkehr
929	30	Duisburg	Orts- und Regionalverkehr
052	30	Krefeld	Orts- und Regionalverkehr

Die Analyse der strukturellen Entwicklung der Stadt in den vergangenen fünf Jahren ergab keine Notwendigkeit zur Veränderung der Bedienung mit öffentlichem Personennahverkehr.

Im Folgenden sind die Pendlerdaten dargestellt, die neben den belastbaren Aussagen für diese Personengruppe selbst auch für die Stärke des Gesamtverkehrsstroms häufig ein gutes Abbild liefern.

Pendlerströme innerhalb des Kreises Wesel

nach von	Moers	Neukirchen-Vluyn	Rheinberg	Schermbeck	Sonsbeck	Voerde	Wesel	Xanten	Alpen	Dinslaken	Hammingeln	Hünxe	Kamp-Lintfort
Moers	10.512	986	485	0	48	48	179	41	149	163	14	38	1.651
Neukirchen-Vluyn	1.683	2.669											
Rheinberg	1.520		2.005										
Schermbeck	26			26									
Sonsbeck	129				177								
Voerde	261					309							
Wesel	564						743						
Xanten	369							410					
Alpen	361								510				
Dinslaken	387									550			
Hammingeln	150										164		
Hünxe	77											115	
Kamp-Lintfort	1.765												3.416

Im Wesentlichen sind alle relevanten Ströme gut abgedeckt. Der rechtsrheinische Raum ist nicht ganz optimal versorgt, nach Kamp-Lintfort fehlen die schnellen Verbindungen.

Pendlerströme außerhalb des Kreises Wesel

nach von	Moers	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Krefeld	Mühlheim a.d.R	Oberhausen	Geldern	Kleve
Moers	10.512	1.764	6.773	1.054	2.278	612	525	102	45
Düsseldorf	214	1.978							
Duisburg	4.347		11.120						
Essen	437			1.491					
Krefeld	730				3.008				
Mühlheim a.d.R	361					973			
Oberhausen	487						1.012		
Geldern	237							339	
Kleve	80								125

Alle über die Kreisgrenzen hinausgehenden Pendlerströme sind durch die vorhandenen Verkehrsangebote relativ gut abgedeckt. Die sehr großen Ströme Richtung Ruhrgebiet sollten durch schnelle Verkehrsangebote ergänzt werden, vor allem vor dem Hintergrund der Einschränkungen auf den zentral wichtigen Bundesautobahnen.

Attraktive Schnellverbindungen werden über die Regionalbahnstrecke RB 31 nach Xanten, Rheinberg und Duisburg und damit in den gesamten Rhein-Ruhr-Raum angeboten. Die Einführung von Expressbusangeboten ist dennoch sinnvoll, da die Verbindung mit zwei Zügen pro Stunde in den Hauptverkehrszeiten zu selten verkehrt und oft überbelegt ist.

8.10.3 Maßnahmenentwicklung

Für die Stadt Moers sind im Nahverkehrsplan daher Expressbus-Verbindungen vorgesehen. Sie erstrecken sich auf insgesamt drei Linien, womit die Anbindung der Stadt an die umgebenden Oberzentren deutlich verbessert wird. Teile der geplanten Express-Verbindungen sind als Vorlauf zur in der ersten Hälfte der 2020er Jahre vorgesehenen Niederrheinbahn zu verstehen und entsprechend mit dem Betriebsstart der Niederrheinbahn neu abzustimmen und ggf. auch einzustellen. Als Vorläufer dienen sie, neben der grundsätzlichen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auch dazu, hier bereits Potenzial für den künftigen Schienenverkehr zu sammeln.

Expressbus-Verbindungen für Moers sind vorgesehen im Korridor der Schnellbuslinie 30 und der Linie 911. Des Weiteren wird Moers mit einer neu zu schaffenden Expressbuslinie mit der Gemeinde Neukirchen-Vluyn verbunden und insbesondere an den Bahnhof Aldekerk angeschlossen, von wo aus die Schienenverkehrslinie RE 10 im 30-Minutentakt u.a. umsteigefrei die Landeshauptstadt Düsseldorf erreicht. Des Weiteren entstehen attraktive Reisezeiten in den gesamten südlichen Rhein-Ruhr-Raum, so dass hier von einem bedeutenden Fahrgastpotenzial auszugehen ist.

Im Einzelnen sind die in der folgenden Tabelle dargestellten Expressbusfahrten vorgesehen.

Erläuterung	Linien-Nr.	Linienführung	Fahrtenfolge
Bestandslinienweg ohne Hartefeld/Vernum	Ex 30	Geldern - Sevelen - Kamp-Lintfort - Moers - DU	2 - 4 FP
ohne Hartefeld/Vernum, Führung über BAB 42 und BAB 59	Ex 30	Geldern - Sevelen - Kamp-Lintfort - Moers - DU	2 - 4 FP
ggf. ohne Hartefeld/Vernum, Führung über BAB 42 bis OB Hbf	Ex 30	(Geldern - Sevelen -) Kamp-Lintfort - Moers - OB	2 - 4 FP
Anschluss in Ruhrort an RB 36	Ex 911	Kamp-Lintfort - Moers - Duisburg-Ruhrort	4 - 7 FP
Verlängerung Fahrten SB 10, Anschluss Aldekerk (Anschl. RE 10)	Ex 10	Aldekerk - Neukirchen-Vluyn - Moers - Duisburg	4 - 7 FP

Neben der Verbindung in Richtung Aldekerk sind Fahrten auf der Linie 911 in beschleunigter Form vorgesehen, mit denen insbesondere der Knotenpunkt DU-Ruhrort Friedrichsplatz einschließlich der Anbindung an die RB 36 Duisburg Ruhrort – Oberhausen erreicht werden.

Die Schnellbuslinie SB 30 Geldern – Issum – Kamp-Lintfort – Moers – Duisburg ist zwar im Grundsatz bereits eine Schnellbuslinie und in ihrer Gesamtheit hochattraktiv. Entsprechend wird sie von vielen Fahrgästen genutzt. Die Nutzung hat sich seit ihrer Einführung erheblich nach oben entwickelt und stößt, trotz teilweisem Einsatz von Gelenkbussen, zu vielen Verkehrszeiten bereits an ihre Kapazitätsgrenze. Zudem ist bei dieser Linie eine extrem hohe Fahrgastfluktuation zu verzeichnen, d. h. mit der Linie werden ständig Neukunden gewonnen, es gehen aber im gleichen Umfang wieder Fahrgäste verloren, da zum einen die Busse häufig voll besetzt sind, insbesondere aber Verkehrsstauungen auf der BAB 40 zu erheblicher Verspätungsanfälligkeit

führen. Aus diesem Grunde ist eine Entlastung und weitere Attraktivierung der Linie SB 30 durch schnelle Expressfahrten dringend geboten. Die Expressbusfahrten stellen auch vom Ausgangspunkt einer bereits relativ zügig verkehrenden Linie aus eine deutliche Beschleunigung dar. Expressbusfahrten auf der Linie SB 30 sind in mehreren Korridoren vorgesehen. Zum einen im grundsätzlichen Linienverlauf der SB 30, wie er sich heute darstellt, mit Bedienung nur der wichtigsten Haltestellen und unter Auslassung des Bereiches Hartefeld/Vernum im Kreis Kleve.

Weitere beschleunigte Fahrten sollen über die Bundesautobahnen 42 und 59 geführt werden, um insbesondere vor dem Hintergrund der Probleme auf der BAB 40 alternative und zuverlässige Schnellverbindungen zur Verfügung zu stellen. Für diesen Zweig der Linie ist u. U. auch eine alternative Streckenführung über zwei bis drei verschiedene Routen denkbar, auf den Zwischenabschnitten wird entsprechend nicht gehalten.

Die Linie 68 wird zu einer Schnellbuslinie im 120-Minutentakt bei gleichzeitig verkehrender, paralleler Regionalbuslinie ebenfalls im 120-Minutentakt ausgeweitet. Dadurch ergibt sich ein leicht verschobener 60-Minutentakt für diese Verbindung. Die Taktvorgaben sind hierbei nicht streng einzuhalten, entsprechend der Nachfragestrukturen ist auch ein Verkehren mehrerer Regionalbusse oder mehrerer Schnellbusse hintereinander möglich, so dass die Linie flexibel an den Bedarf angepasst werden kann. Die beschleunigten Fahrten sollten aber als SB geführt werden.

Des Weiteren wird im Rahmen einer neu zu schaffenden Expressbuslinie Aldekerk – Neukirchen-Vluyn – Moers – Duisburg am Bahnhof Aldekerk eine Anbindung an den Schienenverkehr in den Raum südliches Rhein-Ruhrgebiet erreicht. Hierzu können Fahrten der bereits vorhandenen Schnellbuslinie 10 Neukirchen-Vluyn – Moers – Duisburg genutzt werden. Einzelne Fahrten können analog zur verlängerten Bedienung Neukirchen-Vluyn – Kamp-Lintfort auch zum Bahnhof Aldekerk gefahren werden, so dass hier weitere, attraktive Schnellverbindungen und Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen.

Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen dem Kreis Wesel und der Stadt Duisburg ergeben sich einige zentral wichtige Änderungen insbesondere für die bislang als Gemeinschaftslinien von NIAG und DVG betriebenen Linien. Diese müssen entsprechenden Linienbündeln entweder beim Aufgabenträger Stadt Duisburg oder beim Aufgabenträger Stadt Wesel zugeordnet werden.

Die Linie 921 wird künftig durch zwei Linien ersetzt (Arbeitstitel 921.1 und 921.2), von denen eine von der DVG und eine von der NIAG jeweils im 30-Minutentakt betrieben werden. Die beiden Linien sind bzgl. ihrer Fahrplanlage zwingend in der Weise zu harmonisieren, dass ein durchgehender 15-Minutentakt entsteht. Die Linie verkehrt ansonsten unverändert.

Die Linie 914 verkehrt in Bezug auf ihre Linienführung im Stadtgebiet von Moers unverändert, wird jedoch bis auf einzelne Fahrten im Schülerverkehr, die bis zum bisherigen Endpunkt in Rheinhausen (Gewerbegebiet Hohenbudberg) durchlaufen, nur noch als Stammlinie auf einem verkürzten Linienweg bis Rheinhausen Markt geführt.

Die Linie 914 kann auf diese Weise deutlich wirtschaftlicher betrieben werden. Die Verkehrsaufgaben innerhalb des Ortsteils Rheinhausen werden durch Linien der DVG übernommen, so dass bis auf vereinzelt Umstiege keine verschlechterte Qualität durch die Linienführung entsteht.

Die Fahrtenhäufigkeit der Linie 914 kann an den verringerten Bedarf angepasst werden. Ziel ist die Aufrechterhaltung der derzeitigen Fahrtenhäufigkeit als Mindeststandard (verstärkter 60-Minutentakt).

Regionalverkehr

- Expressbus-Einzelfahrten im Korridor der Linien SB 10, SB 30 und 911
- Differenzierung und Attraktivierung der Linie 68 zu SB 68 und Regionallinie 68, Ausweitung des Angebotes an allen Wochentagen
- Verringerung des Verkehrsangebotes der Linie 914 auf dem Stadtgebiet von Duisburg entsprechend der Nachfragestrukturen
- Aufteilung der Linie 921 in zwei Linien, die sich zum 15-Minutentakt ergänzen

Ortsverkehr

- Neuschaffung eines Bedarfsangebotes zwischen Moers-Kapellen – Neukirchen-Vluyn und Moers-Genend im Nachbarortsverkehr

8.10.4 Zielnetz der Stadt Moers

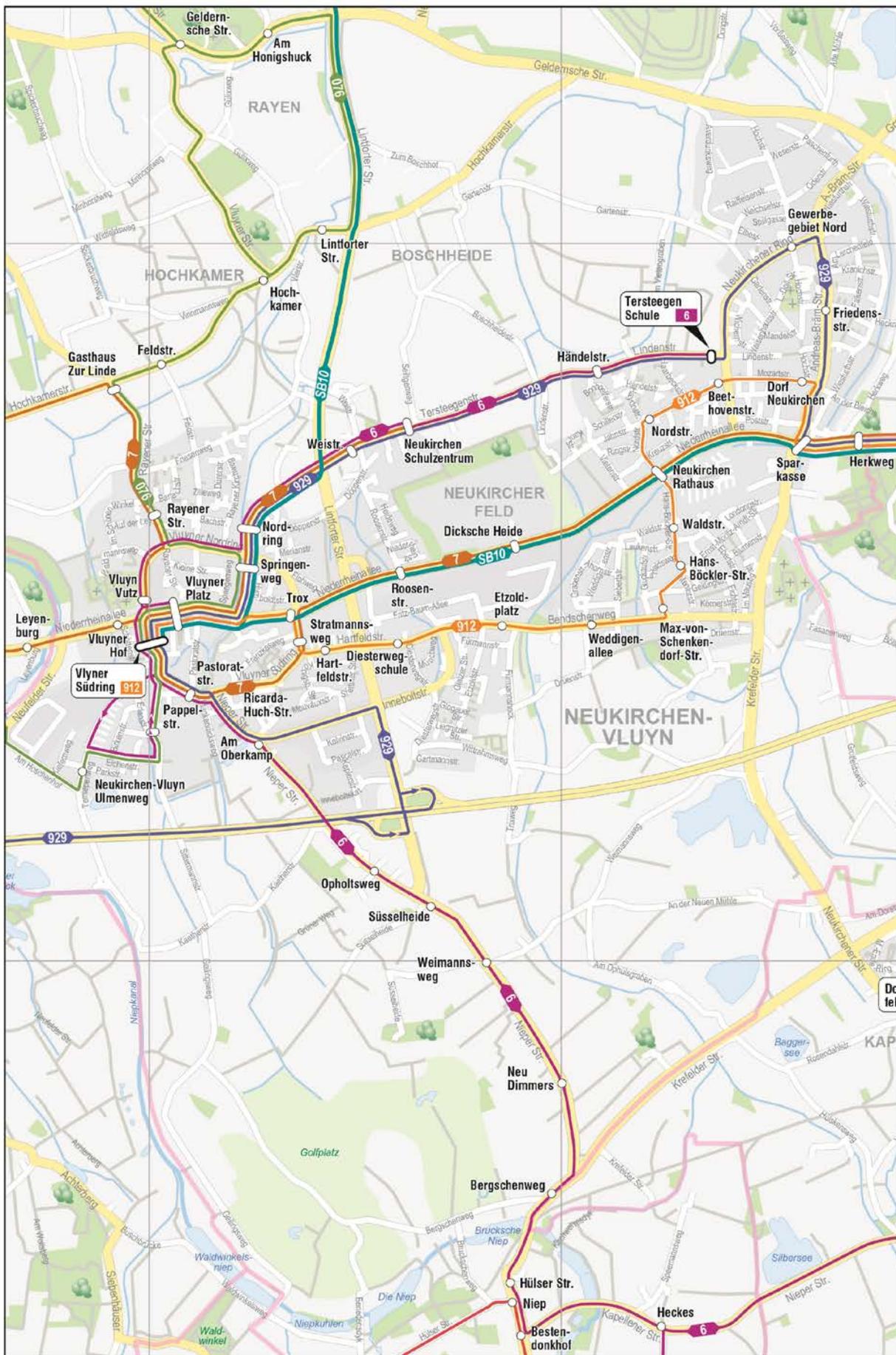
Somit gilt für die Stadt Moers das nachfolgend dargestellte Zielnetz 2017.

Linie	Verkehrsangebot
3	Heutiges Verkehrsangebot
4	Heutiges Verkehrsangebot
7	Heutiges Verkehrsangebot
32	Heutiges Verkehrsangebot
68	Heutiges Verkehrsangebot als überlagerte SB/Regionalbuslinie, Takt 60, Ausweitung
911	Heutiges Verkehrsangebot, zusätzliche Expressbusfahrten in der Hauptverkehrszeit
912	Heutiges Verkehrsangebot
913	Heutiges Verkehrsangebot
914	Heutiges Verkehrsangebot, Verringerung des Angebotes im Bereich Duisburg-Rheinhausen
921	Heutiges Verkehrsangebot, Aufteilung in zwei Linien mit überlagertem Takt 15
929	Heutiges Verkehrsangebot
052	Heutiges Verkehrsangebot
NE6	Heutiges Verkehrsangebot
SB 10	Heutiges Verkehrsangebot, zusätzliche Expressbusfahrten in der Hauptverkehrszeit bis zum Bf Aldekerk
SB 30	Heutiges Verkehrsangebot, zusätzliche Expressbusfahrten in der Hauptverkehrszeit
SB 80	Heutiges Verkehrsangebot
M-NV	Neuschaffung eines Bedarfsangebotes zwischen Moers-Kapellen – Neukirchen-Vluyn und Moers-Genend

8.11 Stadt Neukirchen-Vluyn

8.11.1 Bestandsangebot

In der Stadt Neukirchen-Vluyn hat sich das Verkehrsangebot gegenüber dem Nahverkehrsplan 2012 in Bezug auf Linienführung und Fahrtenhäufigkeit nicht substantiell verändert. Das Status-Quo-Angebot im ÖPNV gestaltet sich derzeit wie in der folgenden Karte dargestellt. Dieser sind Linienführung und Haltestellen aller der das Stadtgebiet von Neukirchen-Vluyn berührenden Linien zu entnehmen. Einzelheiten zu Vertaktung, Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeitfenster der Linien an den einzelnen Verkehrstagen finden sich in der ausführlichen Tabelle im Kapitel Bestandsaufnahme ÖPNV (Kapitel 5.1.1).



8.11.2 Analyse

Auf Grund ihrer Bedienungsstruktur und der bedienten Ortsteile sind folgende Linien im Stadtgebiet besonders wichtig und als konkurrenzfähiges Verkehrsangebot zu bewerten.

Für die Mobilität zentral wichtige Linien im Stadtgebiet Neukirchen-Vluyn

Linie	Takt (Fahrtenabstand in Minuten in der Normalverkehrszeit)	Ziele	Schwerpunkt der Verkehrsaufgabe
SB 10	60	Duisburg, Moers, Kamp-Lintfort	Regionalverkehr
6	120	Neukirchen-Vluyn	Ortsverkehr
7	120	Moers	Regional- und Ortsverkehr
076	60 / 120	Krefeld, Kamp-Lintfort	Regionalverkehr
912	30	Duisburg, Moers	Orts- und Regionalverkehr
929	30	Duisburg, Moers	Orts- und Regionalverkehr
929	bedarfsorientiert	Kreis Kleve, Venlo	Regionalverkehr

Die Analyse der strukturellen Entwicklung der Stadt in den vergangenen fünf Jahren ergab keine Notwendigkeit zur Veränderung der Bedienung mit öffentlichem Personennahverkehr.

Im Folgenden sind die Pendlerdaten dargestellt, die neben den belastbaren Aussagen für diese Personengruppe selbst auch für die Stärke des Gesamtverkehrsstroms häufig ein gutes Abbild liefern.

Pendlerströme innerhalb des Kreises Wesel

nach von	Neukirchen-Vluyn	Rheinberg	Schererbeek	Sonsbeck	Voerde	Wesel	Xanten	Alpen	Dinslaken	Hamminkeln	Hünxe	Kamp-Lintfort	Moers
Neukirchen-Vluyn	1.706	91	0	14	15	55	0	46	34	0	0	491	1.683
Rheinberg	159	250											
Schererbeek	0		0										
Sonsbeck	16			30									
Voerde	19				34								
Wesel	41					96							
Xanten	42						42						
Alpen	43							89					
Dinslaken	31								65				
Hamminkeln	0									0			
Hünxe	0										0		
Kamp-Lintfort	333											824	
Moers	986												2.669

Die mit Abstand wichtigste Relation ist gut abgedeckt, sowohl hinsichtlich der Zahl als auch der Reisegeschwindigkeit der Verbindungen. Die Verbindung mit Kamp-Lintfort wurde durch die Verlängerung des SB 10 zwar verbessert, ist jedoch nach wie vor ausbaufähig, vor allem hinsichtlich der Fahrtenzahl. Damit würde auch automatisch die Verbindung Neukirchen-Vluyn – Rheinberg ausreichend verbessert. Die übrigen Relationen haben nur eine geringe Bedeutung.

Pendlerströme außerhalb des Kreises Wesel

nach von	Neukirchen-Vluyn	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Krefeld	Mühlheim a.d.R	Oberhausen	Geldern	Kleve
Neukirchen-Vluyn	1.706	487	1.291	244	752	151	122	35	12
Düsseldorf	53	540							
Duisburg	476		1.767						
Essen	59			303					
Krefeld	433				1.185				
Mühlheim a.d.R	56					207			
Oberhausen	44						166		
Geldern	74							109	
Kleve	0								12

Bei den über die Kreisgrenzen hinausgehenden Pendlerströmen sind die relevanten Ströme durch die vorhandenen Verkehrsangebote in der Regel gut abgedeckt. Eine Ausnahme bildet die Verbindung nach Krefeld. Hier sind die Reisezeiten sehr lang und es muss umgestiegen werden. Direktverbindungen über die Linie 076 sind selten.

Attraktive Schnellverbindungen werden über die Linie SB 10 nach Moers (Randbereich), Duisburg und Kamp-Lintfort (weniger häufig) angeboten.

Die Analyse der Pendlerdaten ergibt damit ein unterschiedliches Bild. Guter Abdeckung auf vielen Relationen durch die vorhandenen Verkehrsangebote stehen auch Lücken gegenüber, insbesondere auf den Relationen Neukirchen-Vluyn – Kamp-Lintfort – Rheinberg und Neukirchen-Vluyn – Krefeld.

8.11.3 Maßnahmenentwicklung

Die Stadt Neukirchen-Vluyn hat frühzeitig drei Anregungen zum NVP eingebracht, die sich auf die Verkehrsbeziehungen mit Duisburg und Krefeld beziehen. Hierbei wird u.a. auf die Stauanfälligkeit der SB 10 in der Verkehrsspitze hingewiesen. Die vorgeschlagene Anbindung an den Bahnhof Moers stellt aber keine gute Alternative dar, da um diese Zeit auch die Stadtstraßen stark belegt sind und die Züge der Relation Moers – Duisburg an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Neukirchen-Vluyn wird jedoch im Rahmen einer neu zu schaffenden Expressbuslinie Aldekerk – Neukirchen-Vluyn an den Bahnhof Aldekerk und damit den Schienenverkehr in den Raum südliches Rhein-Ruhrgebiet verbessert angebunden. Hierzu können Fahrten der bereits vorhandenen Schnellbuslinie 10 Neukirchen-Vluyn – Moers – Duisburg genutzt werden. Einzelne Fahrten können analog zur verlängerten Bedienung Neukirchen-Vluyn – Kamp-Lintfort auch zum Bahnhof Aldekerk gefahren werden, so dass hier weitere, attraktive Schnellverbindungen und Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen. Des Weiteren ist eine Erhöhung der Zahl der Fahrten zwischen Krefeld und Neukirchen-Vluyn über die Linie 076 vorzusehen. Dabei ist ein Angebot im 60-Minutentakt zu realisieren. Auch diese Maßnahme entspricht einer Anregung der Stadt Neukirchen-Vluyn

Regionalverkehr

- Expressbus-Einzelfahrten im Korridor der Linie SB 10 und zum Bahnhof Aldekerk
- Angebotsergänzung zum 60-Minutentakt auf der Linie 076, Ausweitung des Angebots in der Nebenverkehrszeit

Ortsverkehr

- Neuschaffung eines Bedarfsangebotes zwischen Moers-Kapellen – Neukirchen-Vluyn und Moers-Genend im Nachbarortsverkehr

8.11.4 Zielnetz der Stadt Neukirchen-Vluyn

Das Zielnetz NVP 2017 setzt sich in Neukirchen-Vluyn aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

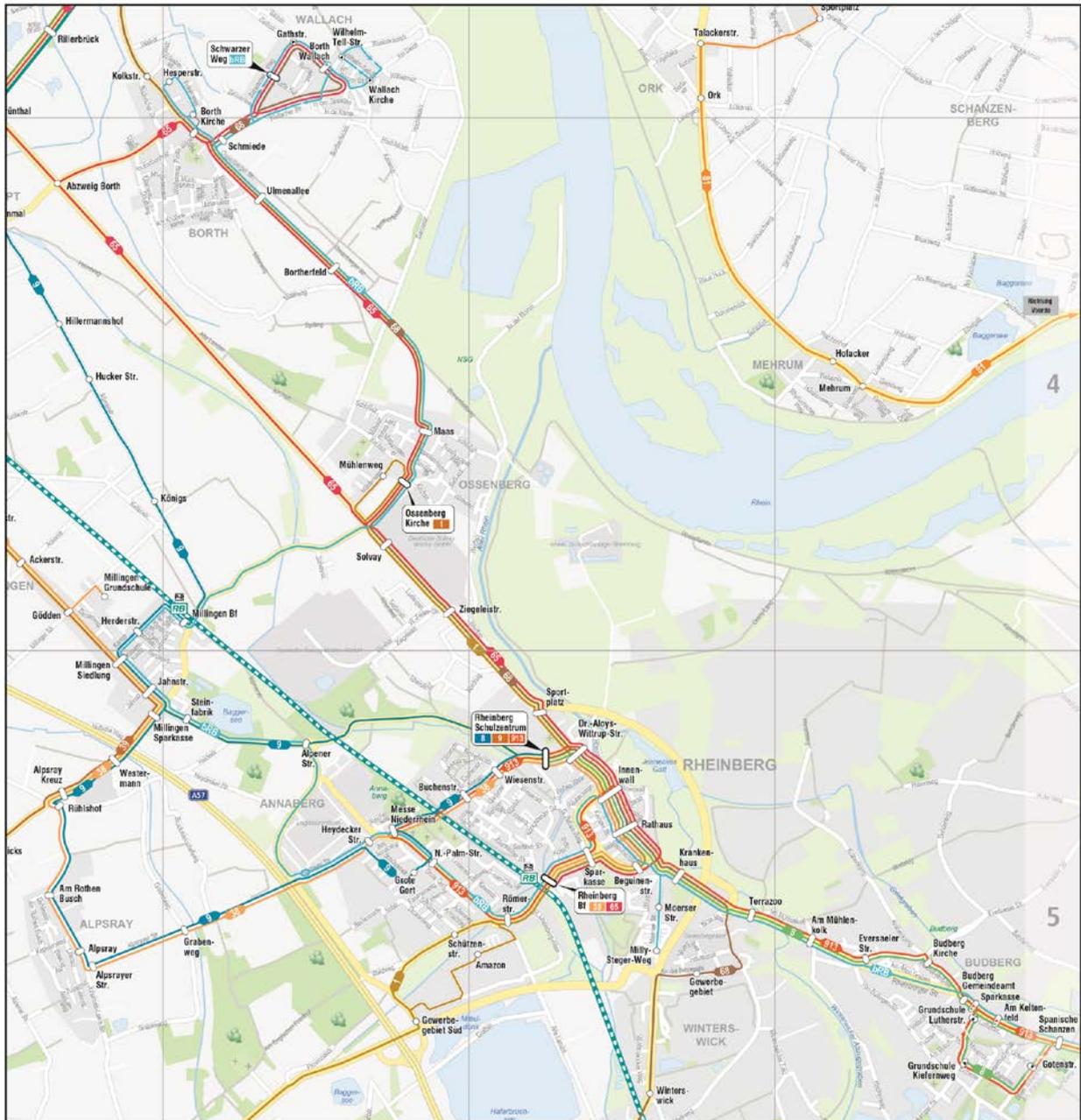
Linie	Verkehrsangebot
SB10	Heutiges Verkehrsangebot, Führung zusätzlicher Expressbusfahrten zwischen Aldekerk - Neukirchen-Vluyn - Duisburg
6	Heutiges Verkehrsangebot
7	Heutiges Verkehrsangebot
912	Heutiges Verkehrsangebot
929	Heutiges Verkehrsangebot
076	Heutiges Verkehrsangebot, Angebotsergänzung zum 60-Minutentakt, Ausweitung des Angebots in der Nebenverkehrszeit
M-NV	Neuschaffung eines Bedarfsangebotes zwischen Moers-Kapellen – Neukirchen-Vluyn und Moers-Genend

8.12 Stadt Rheinberg

8.12.1 Bestandsangebot

In der Stadt Rheinberg hat sich das Verkehrsangebot gegenüber dem Nahverkehrsplan 2012 in Bezug auf Linienführung und Fahrtenhäufigkeit nicht substantiell verändert. Das Status-Quo-Angebot im ÖPNV gestaltet sich derzeit wie in der folgenden Karte dargestellt. Dieser sind Linienführung und Haltestellen aller der das Stadtgebiet von Rheinberg berührenden Linien zu entnehmen. Einzelheiten zu Vertaktung, Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeitfenster der Linien an den einzelnen Verkehrstagen finden sich in der ausführlichen Tabelle im Kapitel Bestandsaufnahme ÖPNV (Kapitel 5.1.1).

Neu ist das Verkehrsangebot des Bürgerbusses Rheinberg. Dieses ergänzt das Angebot auf vorhandenen Routen und erschließt neue Bereiche. Zudem ersetzt es entfallene Fahrten in Ortsteil Wallach, die aufgrund der Fahrzeitprobleme auf der Linie 68 nicht mehr durchführbar waren, ohne die Anschlüsse dieser Linie in Wesel und Moers an den Schienenverkehr zu verlieren.



8.12.2 Analyse

Auf Grund ihrer Bedienungsstruktur und der bedienten Ortsteile sind folgende Linien im Stadtgebiet besonders wichtig und als konkurrenzfähiges Verkehrsangebot zu bewerten.

Für die Mobilität zentral wichtige Linien im Stadtgebiet Rheinberg

Linie	Takt (Fahrtenabstand in Minuten in der Normalverkehrszeit)	Ziele	Schwerpunkt der Verkehrsaufgabe
1	60	Kamp-Lintfort	Regional- und Ortsverkehr
38	60	Alpen	Orts- und Regionalverkehr
68	60	Moers, Wesel	Regional- und Ortsverkehr
913	60	DU-Baerl, Moers	Regional- und Ortsverkehr
Bürgerbus	120	Rheinberg	Ortsverkehr

Die Analyse der strukturellen Entwicklung der Stadt in den vergangenen fünf Jahren ergab keine Notwendigkeit zur Veränderung der Bedienung mit öffentlichem Personennahverkehr.

Im Folgenden sind die Pendlerdaten dargestellt, die neben den belastbaren Aussagen für diese Personengruppe selbst auch für die Stärke des Gesamtverkehrsstroms häufig ein gutes Abbild liefern.

Pendlerströme innerhalb des Kreises Wesel

nach von	Rheinberg	Schermbeck	Sonsbeck	Voerde	Wesel	Xanten	Alpen	Dinslaken	Haminkeln	Hünxe	Kamp-Lintfort	Moers	Neukirchen-Vluyn
Rheinberg	2.168	0	49	29	331	89	412	79	15	15	683	1.520	159
Schermbeck	15	15											
Sonsbeck	75		124										
Voerde	52			81									
Wesel	250				581								
Xanten	314					403							
Alpen	343						755						
Dinslaken	84							163					
Haminkeln	24								39				
Hünxe	11									26			
Kamp-Lintfort	426										1.109		
Moers	485											2.005	
Neukirchen-Vluyn	91												250

Die relevanten Ströme sind über den Schienenverkehr mit der RB 31 oder Regionalbusse im 60-Minutentakt (Linien 1 und 68) gut abgedeckt. Lediglich die zweitrangige Verbindung von und nach Neukirchen-Vluyn weist Mängel auf.

Pendlerströme außerhalb des Kreises Wesel

nach von	Rheinberg	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Krefeld	Mühlheim a.d.R	Oberhausen	Geldern	Kleve
Rheinberg	2.168	504	2.015	331	384	199	211	75	34
Düsseldorf	21	525							
Duisburg	398		2.413						
Essen	36			367					
Krefeld	81				465				
Mühlheim a.d.R	34					233			
Oberhausen	51						262		
Geldern	83							158	
Kleve	29								63

Die über die Kreisgrenzen hinausgehenden Pendlerströme sind durch die vorhandenen Schienenverkehrsangebote gut abgedeckt. Attraktive Schnellverbindungen werden über die Regionalbahnstrecke RB 31 nach Xanten, Rheinberg und Moers sowie in den gesamten Rhein-Ruhr-Raum angeboten. Lediglich die Verbindung von und nach Krefeld weist aufgrund des Umwegs leichte Mängel auf.

Die Analyse der Pendlerdaten ergibt damit eine weitgehend vollständige Abdeckung durch die vorhandenen Verkehrsangebote.

Im regionalen Verkehr stellt sich der unattraktive Zeitverlust auf der Achse Wesel – Rheinberg – Moers als Problem dar, der durch die Bedienung in Wallach mit einer Stichfahrt besteht. Dieses betrifft vorrangig Fahrgäste aus Moers und Wesel, jedoch ist der Verlust an Fahrzeit auch vom Zentrum Rheinbergs auf dem Weg von und nach Wesel gegeben. Die Situation wurde durch die Verlegung von etwa der Hälfte der Fahrten bei gleichzeitiger Einführung des Bürgerbusses verbessert. Die beschleunigten Fahrten könnten durch eine entsprechende Vermarktung als Schnellbus in ihrer Nutzung gefördert werden. In Kombination mit der Ausweitung des Fahrtenangebotes kann die Achse Moers – Rheinberg – Wesel attraktiviert werden. Die Linie 68 wird daher zu einer Schnellbuslinie im 120-Minutentakt bei gleichzeitig verkehrender, paralleler Regionalbuslinie ebenfalls im 120-Minutentakt ausgeweitet. Es ergibt sich ein leicht verschobener 60-Minutentakt für diese Verbindung. Die Taktvorgaben sind hierbei nicht streng einzuhalten,

entsprechend der Nachfragestrukturen ist auch ein Verkehren mehrerer Regionalbusse oder mehrerer Schnellbusse hintereinander möglich, so dass die Linie flexibel an den Bedarf angepasst werden kann.

Für die im Rahmen der Analyse aufgezeigten Verbindungen von und nach Rheinberg ergeben sich Fahrzeitverbesserungen durch Maßnahmen im Raum Neukirchen-Vluyn - Kamp-Lintfort, auch ohne dass Linien betroffen sind, die direkt das Stadtgebiet von Rheinberg berühren.

8.12.3 Maßnahmenentwicklung

Regionalverkehr

- Ausweitung des Bedienungsangebotes auf der Linie 68 (Moers – Rheinberg – Wesel)
 - Verdichtung des Angebotes in der HVZ mit zwei bis vier zusätzlichen Fahrtenpaaren und Ergänzung im Spätverkehr um ein Fahrtenpaar an Normalwerktagen
 - an Samstagen Ergänzung im Spätverkehr um ein bis zwei Fahrtenpaare
 - an Sonntagen Ergänzung des Bedienungszeitfensters um ein Fahrtenpaar vormittags und ein Fahrtenpaar am Abend
- Schaffung einzelner Direktverbindungen auf der Relation (Kamp-Lintfort – Rheinberg – Wesel)

Ortsverkehr

- Harmonisierung des Angebotes auf dem Abschnitt Ossenberg – Zentrum der Linien 1 (Kamp-Lintfort – Rheinberg-Zentrum – Ossenberg), 68 (Moers – Wesel) und 65 (Xanten – Rheinberg)

8.12.4 Zielnetz der Stadt Rheinberg

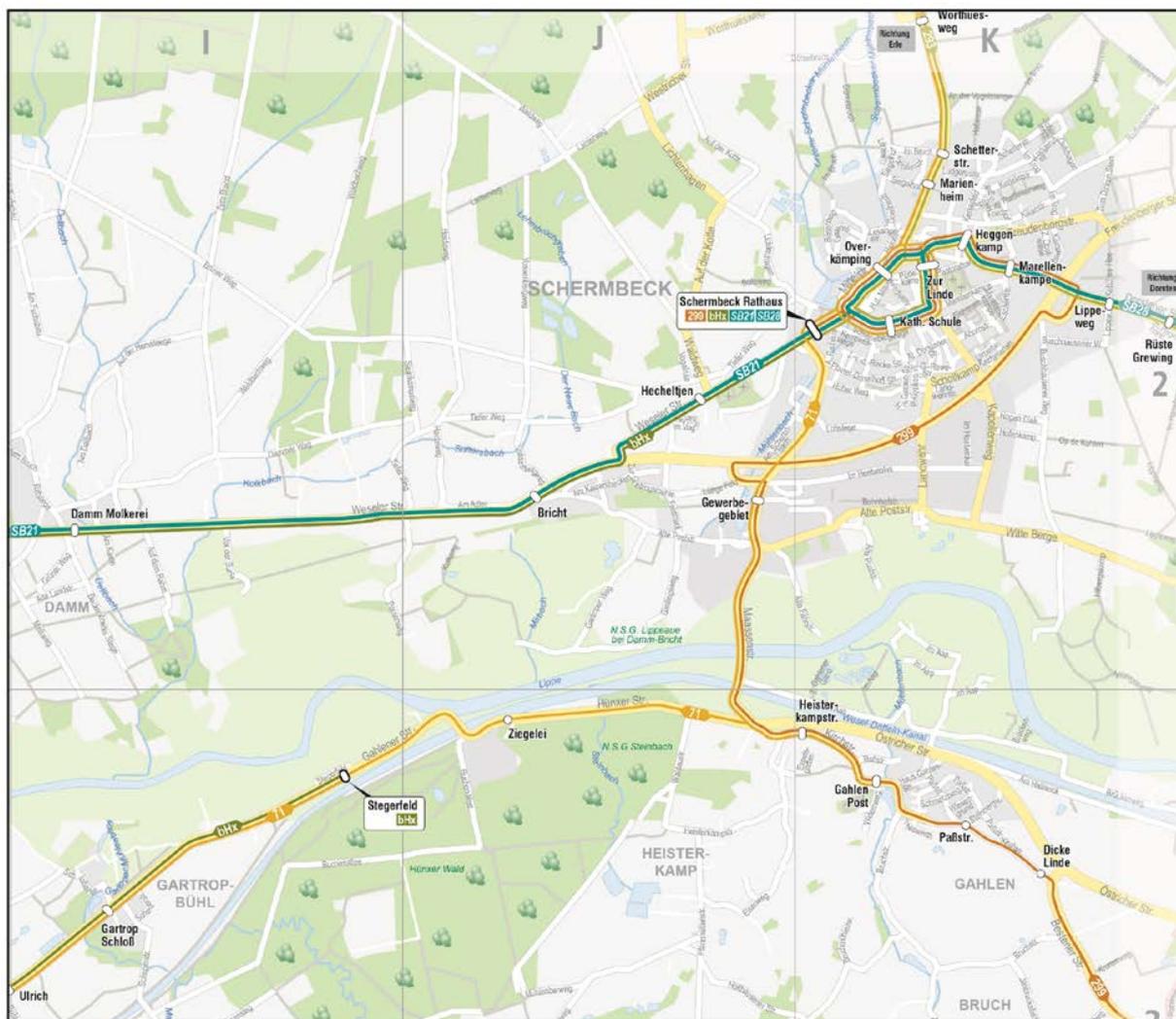
Das Zielnetz NVP 2017 setzt sich in Rheinberg aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
1	Heutiges Verkehrsangebot Verlängerung einzelner Fahrten von zwischen Rheinberg-Ossenberg bis Wesel Bahnhof
8	Heutiges Verkehrsangebot
9	Heutiges Verkehrsangebot
37	Heutiges Verkehrsangebot
38	Heutiges Verkehrsangebot
39	Heutiges Verkehrsangebot
65	Heutiges Verkehrsangebot, modifiziert bezüglich der Linienführung
68	Heutiges Verkehrsangebot als überlagerte SB/Regionalbuslinie, Takt 60, Ausweitung
913	Heutiges Verkehrsangebot
BB	Heutiges Verkehrsangebot

8.13 Gemeinde Schermbeck

8.13.1 Bestandsangebot

In der Gemeinde Schermbeck hat sich das Verkehrsangebot gegenüber dem Nahverkehrsplan 2012 in Bezug auf Linienführung und Fahrtenhäufigkeit nicht substantiell verändert. Das Status-Quo-Angebot im ÖPNV gestaltet sich derzeit wie in der folgenden Karte dargestellt. Dieser sind Linienführung und Haltestellen aller der das Gemeindegebiet von Schermbeck berührenden Linien zu entnehmen. Einzelheiten zu Vertaktung, Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeitfenster der Linien an den einzelnen Verkehrstagen finden sich in der ausführlichen Tabelle im Kapitel Bestandsaufnahme ÖPNV (Kapitel 5.1.1).



8.13.2 Analyse

Auf Grund ihrer Bedienungsstruktur und der bedienten Ortsteile sind folgende Linien im Gemeindegebiet besonders wichtig und als konkurrenzfähiges Verkehrsangebot zu bewerten.

Für die Mobilität zentral wichtige Linien im Gemeindegebiet Schermbeck

Linie	Takt (Fahrtenabstand in Minuten in der Normalverkehrszeit)	Ziele	Schwerpunkt der Verkehrsaufgabe
SB 21	120	Wesel, Dorsten	Regional- und Ortsverkehr
SB 28	30	Dorsten, GE-Buer	Regional- und Ortsverkehr
71	120	Hünxe, Dinslaken, Raesfeld	Regional- und Ortsverkehr

Die Analyse der strukturellen Entwicklung der Gemeinde in den vergangenen fünf Jahren ergab keine Notwendigkeit zur Veränderung der Bedienung mit öffentlichem Personennahverkehr.

Im Folgenden sind die Pendlerdaten dargestellt, die neben den belastbaren Aussagen für diese Personengruppe selbst auch für die Stärke des Gesamtverkehrsstroms häufig ein gutes Abbild liefern.

Pendlerströme innerhalb des Kreises Wesel

nach / von	Schermbeck	Sonsbeck	Voerde	Wesel	Xanten	Alpen	Dinslaken	Hamminkeln	Hünxe	Kamp-Lintfort	Moers	Neukirchen-Vluyn	Rheinberg
Schermbeck	924	0	60	310	0	0	95	59	77	0	26	0	15
Sonsbeck	0	0											
Voerde	37		97										
Wesel	112			422									
Xanten	12				12								
Alpen	0					0							
Dinslaken	48						143						
Hamminkeln	76							135					
Hünxe	76								153				
Kamp-Lintfort	0									0			
Moers	0										26		
Neukirchen-Vluyn	0											0	
Rheinberg	0												15

Innerhalb des Kreises Wesel ist die Verbindung von und nach Wesel die stärkste Relation. Sie wird durch die Linie SB 21 ausreichend abgedeckt. Ebenso ist die Verbindung nach Dinslaken positiv zu bewerten. Die eine ähnliche Größenordnung aufweisende Verbindung von Schermbeck nach Hamminkeln weist hingegen keine direkte ÖPNV-Verbindung auf.

Auch die Verbindung zwischen Schermbeck und Hünxe wird in vergleichsweise hoher Qualität gewährleistet. Weitere Relationen werden über den Bürgerbus Hünxe abgedeckt

Pendlerströme außerhalb des Kreises Wesel

nach von	Schermbeck	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Krefeld	Mühlheim a.d.R.	Oberhausen	Dorsten	Kleve
Schermbeck	924	92	156	314	18	57	120	491	11
Düsseldorf	0	92							
Duisburg	38		194						
Essen	34			348					
Krefeld	0				18				
Mühlheim a.d.R.	0					57			
Oberhausen	36						156		
Dorsten	437							928	
Kleve	0								11

Von den Gemeinden außerhalb des Kreises Wesel sind die deutlich stärksten Pendlerbeziehungen von und nach Dorsten zu verzeichnen, diese sind über den SB 28 sehr gut abgedeckt. Die starken Verbindungen Richtung Ruhrgebiet (Duisburg, Essen, Oberhausen) werden über den Anschluss an den Schienenverkehr am Bahnhof Dinslaken oder von Dorsten aus erreicht. Die Gesamtreisezeiten sind jedoch relativ lang.

8.13.3 Maßnahmenentwicklung

In Abstimmung mit dem Kreis Recklinghausen wird die Linie SB 28 in zwei Linien (SB 18 und SB 28) aufgesplittet. Hintergrund hierfür ist die Zuordnung der Linien zum Kreis Recklinghausen als zuständigem Aufgabenträger. Die Linie verkehrt unverändert, d.h. die Fahrzeuge fahren über Dorsten ZOB hinaus weiter bis Gelsenkirchen-Buer, nur unter neuer Liniennummer. Für die Fahrgäste gibt es daher zunächst keine Änderungen.

Im Jahre 2019 wird es durch Änderungen im SPNV-Angebot im Raum Dorsten möglicherweise aber dazu kommen, dass die Taktlage der Linie SB 28 keine optimalen Anschlüsse an den Schienenverkehr gewährleistet. In diesem Falle wird die Linie planerisch verändert. Dabei würden dann unter Wegfall der Direktverbindung Schermbeck - Gelsenkirchen -Buer gute An-

schlüsse in Dorsten in beide Fahrtrichtungen eingerichtet. Die Zahl der vom Fortfall der Direktverbindung betroffenen Fahrgäste wurde erhoben und ist außerordentlich gering.

Regionalverkehr

- keine

Ortsverkehr

- keine

8.13.4 Zielnetz der Gemeinde Schermbeck

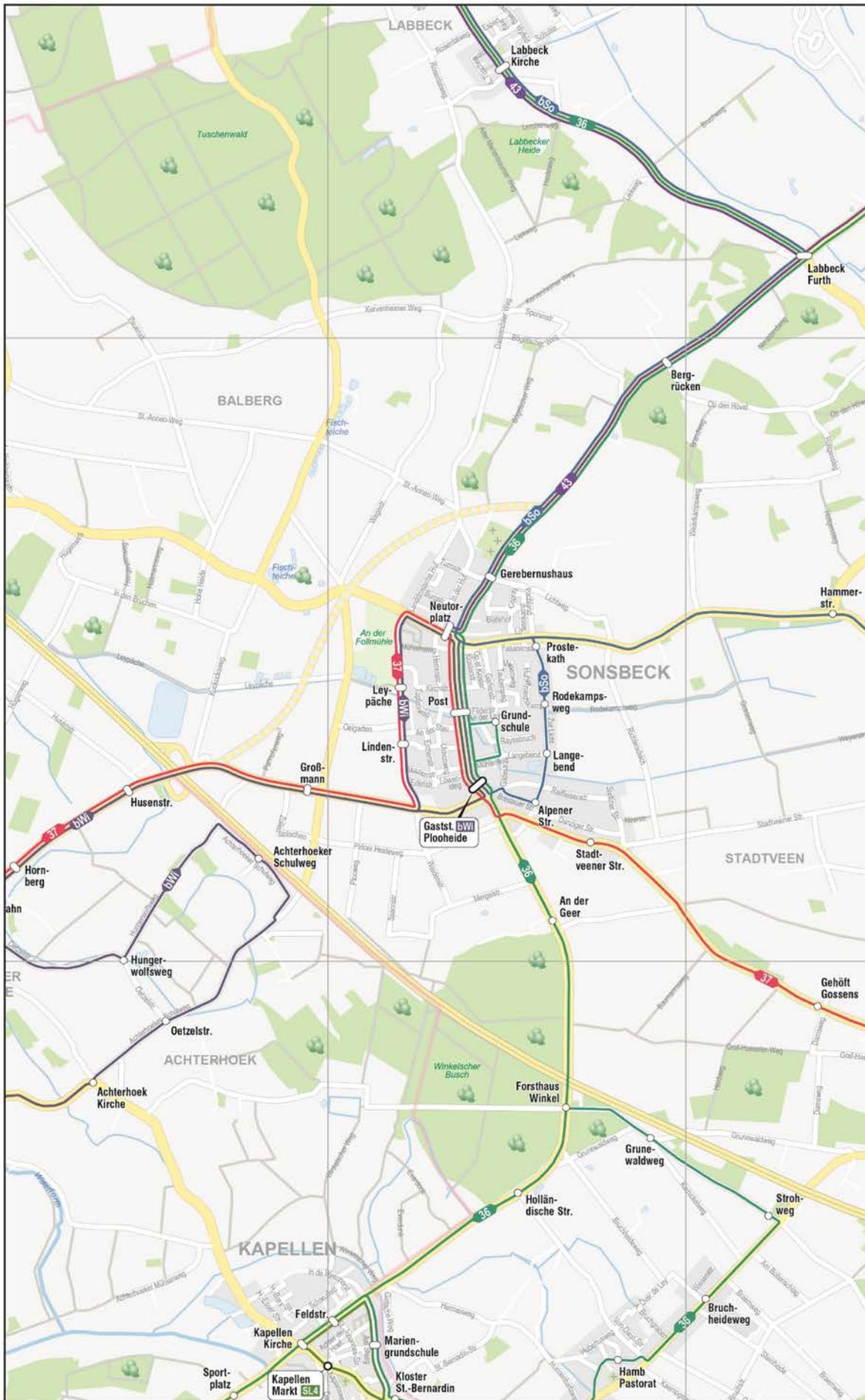
Das Zielnetz NVP 2017 setzt sich in Schermbeck aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
71	Heutiges Verkehrsangebot, wenn betrieblich möglich Vertaktung mit SB 3 zum 60-Minutentakt
293	Heutiges Verkehrsangebot
299	Heutiges Verkehrsangebot
SB21	Heutiges Verkehrsangebot
SB28	Heutiges Verkehrsangebot, Aufteilung der Linie in SB 18 und SB 28, ggf. Herstellung einer guten Anschlussverbindung in Dorsten aufgrund SPNV-Anpassungen

8.14 Gemeinde Sonsbeck

8.14.1 Bestandsangebot

In der Gemeinde Sonsbeck hat sich das Verkehrsangebot gegenüber dem Nahverkehrsplan 2012 in Bezug auf Linienführung und Fahrtenhäufigkeit nicht substantiell verändert. Das Status-Quo-Angebot im ÖPNV gestaltet sich derzeit wie in der folgenden Karte dargestellt. Dieser sind Linienführung und Haltestellen aller der das Gemeindegebiet von Sonsbeck berührenden Linien zu entnehmen. Einzelheiten zu Vertaktung, Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeitfenster der Linien an den einzelnen Verkehrstagen finden sich in der ausführlichen Tabelle im Kapitel Bestandsaufnahme ÖPNV (Kapitel 5.1.1).



8.14.2 Analyse

Auf Grund ihrer Bedienungsstruktur und der bedienten Ortsteile sind folgende Linien im Gemeindegebiet besonders wichtig und als konkurrenzfähiges Verkehrsangebot zu bewerten.

Für die Mobilität zentral wichtige Linien im Gemeinde Sonsbeck

Linie	Takt (Fahrtenabstand in Minuten in der Normalverkehrszeit)	Ziele	Schwerpunkt der Verkehrsaufgabe
36	60	Xanten, Geldern	Regional- und Ortsverkehr
Bürgerbus	120	Sonsbeck, Xanten, Alpen	Orts- und Regionalverkehr

Die Analyse der strukturellen Entwicklung der Gemeinde in den vergangenen fünf Jahren ergab keine Notwendigkeit zur Veränderung der Bedienung mit öffentlichem Personennahverkehr.

Im Folgenden sind die Pendlerdaten dargestellt, die neben den belastbaren Aussagen für diese Personengruppe selbst auch für die Stärke des Gesamtverkehrsstroms häufig ein gutes Abbild liefern.

Pendlerströme innerhalb des Kreises Wesel

nach \ von	Sonsbeck	Voerde	Wesel	Xanten	Alpen	Dinslaken	Haminkeln	Hünxe	Kamp-Lintfort	Moers	Neukirchen-Vluyn	Rheinberg	Schermbek
Sonsbeck	536	11	110	184	101	17	0	0	102	129	16	75	0
Voerde	18	29											
Wesel	63		173										
Xanten	160			344									
Alpen	98				199								
Dinslaken	17					34							
Haminkeln	12						12						
Hünxe	10							10					
Kamp-Lintfort	56								158				
Moers	48									177			
Neukirchen-Vluyn	14										30		
Rheinberg	49											124	
Schermbek	0												0

Die stärksten Beziehungen im Berufspendlerverkehr von Sonsbeck aus bestehen zwischen Sonsbeck und Xanten. In zweiter Linie sind die Verbindungen nach Wesel - Alpen - Kamp-Lintfort - Moers und Rheinberg relevant. Die Linie 36 sorgt für eine grundsätzlich gute Verbin-

dung von und nach Xanten. Von dort aus werden über Schienenverkehrs- bzw. Schnellbusangebote die übrigen Ziele erreicht. Lediglich die Verbindung zwischen Sonsbeck und Kamp-Lintfort weist keine hohe Qualität auf. Das hier vorhandene, ursprünglich gute Verkehrsangebot wurde im Rahmen des ersten Nahverkehrsplanes zurückgefahren. Die Ersatz-Bedienung mit Bürgerbussen ergibt seltenere Fahrmöglichkeiten und erfordert einen Umstieg, ist aber ausreichend.

Pendlerströme außerhalb des Kreises Wesel

nach von	Sonsbeck	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Krefeld	Mühlheim a.d.R	Oberhausen	Geldern	Kleve
Sonsbeck	536	100	185	49	99	28	17	204	52
Düsseldorf	0	100							
Duisburg	33		218						
Essen	0			49					
Krefeld	15				114				
Mühlheim a.d.R	0					28			
Oberhausen	0						17		
Geldern	135							339	
Kleve	19								71

Außerhalb des Kreises Wesel sind die Verbindungen nach Geldern am stärksten ausgeprägt, welche ebenfalls über die Linie 36 abgedeckt werden. Duisburg, Düsseldorf und Krefeld werden über Xanten, oder Geldern und in der Folge mit dem Schienenverkehr erreicht. Die Qualität ist ausreichend.

8.14.3 Maßnahmenentwicklung

Aufgrund der Analyse des Bedarfs und der aktuellen Bedienungsstrukturen ist kein Bedarf für die Entwicklung von Maßnahmen erkennbar. Die Linie 37 wird zur besseren Aufgabenträger-Zuordnung und entsprechend ihrer Fahrgastnachfrage in Sonsbeck am Neutorplatz geteilt. Somit gibt es eine Linie Kevelaer – Sonsbeck und eine Linie Sonsbeck – Alpen – Wesel.

Regionalverkehr

- Teilung der Linie 37

Ortsverkehr

- Perspektivisch: Ergänzung des Verkehrsangebotes an allen Verkehrstagen im Ortsteil Labbeck durch Bürgerbus oder TaxiBus-Angebot auf den Linien 36 (bevorzugt) oder 43. Anschluss an das Ortszentrum von Sonsbeck oder an das Zentrum und den Bahnhof von Xanten (dann Nachbarortsverkehr)

8.14.4 Zielnetz der Gemeinde Sonsbeck

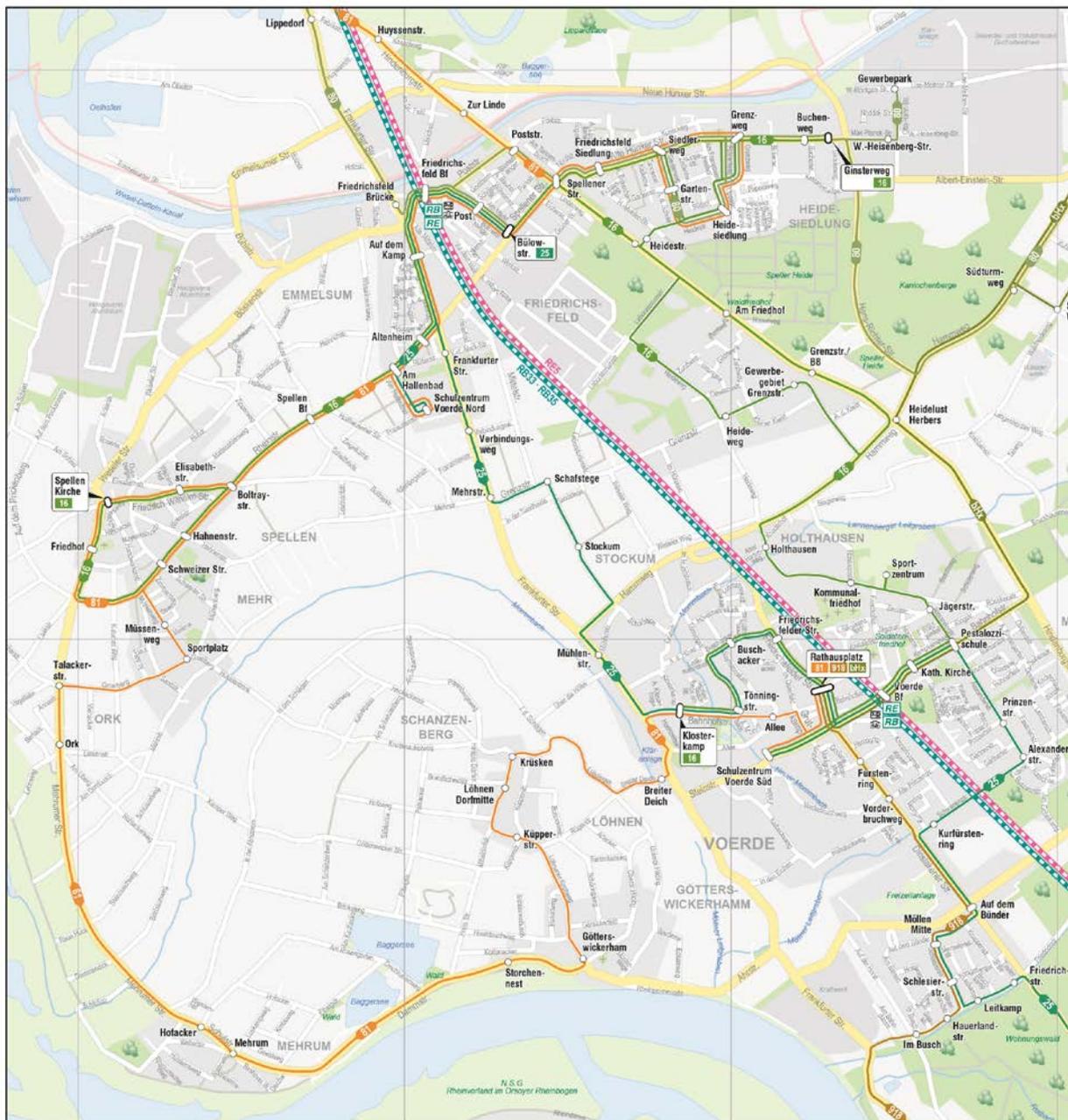
Das Zielnetz NVP 2017 setzt sich in Sonsbeck aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
36	Heutiges Verkehrsangebot, evtl. Erweiterung der Bedienung von Labbeck
37	Heutiges Verkehrsangebot, Trennung der Linie in Sonsbeck
43	Heutiges Verkehrsangebot
b SO	Heutiges Verkehrsangebot, evtl. Erweiterung der Bedienung von Labbeck
b UE	Heutiges Verkehrsangebot

8.15 Stadt Voerde

8.15.1 Bestandsangebot

In der Stadt Voerde hat sich das Verkehrsangebot gegenüber dem Nahverkehrsplan 2012 in Bezug auf Linienführung und Fahrtenhäufigkeit nicht substantiell verändert. Das Status-Quo-Angebot im ÖPNV gestaltet sich derzeit wie in der folgenden Karte dargestellt. Dieser sind Linienführung und Haltestellen aller der das Stadtgebiet von Voerde berührenden Linien zu entnehmen. Einzelheiten zu Vertaktung, Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeitfenster der Linien an den einzelnen Verkehrstagen finden sich in der ausführlichen Tabelle im Kapitel Bestandsaufnahme ÖPNV (Kapitel 5.1.1).



8.15.2 Analyse

Auf Grund ihrer Bedienungsstruktur und der bedienten Ortsteile sind folgende Linien im Stadtgebiet besonders wichtig und als konkurrenzfähiges Verkehrsangebot zu bewerten.

Für die Mobilität zentral wichtige Linien im Stadtgebiet Voerde

Linie	Takt (Fahrtenabstand in Minuten in der Normalverkehrszeit)	Ziele	Schwerpunkt der Verkehrsaufgabe
16	60	Voerde	Ortsverkehr
25	60	Dinslaken	Regional- und Ortsverkehr
81	60	Wesel	Orts- und Regionalverkehr
918	60	Dinslaken, Oberhausen-Holten	Regional- und Ortsverkehr

Die Analyse der strukturellen Entwicklung der Stadt in den vergangenen fünf Jahren ergab keine Notwendigkeit zur Veränderung der Bedienung mit öffentlichem Personennahverkehr.

Im Folgenden sind die Pendlerdaten dargestellt, die neben den belastbaren Aussagen für diese Personengruppe selbst auch für die Stärke des Gesamtverkehrsstroms häufig ein gutes Abbild liefern.

Pendlerströme innerhalb des Kreises Wesel

nach von	Voerde	Wesel	Xanten	Alpen	Dinslaken	Hamminkeln	Hünxe	Kamp-Lintfort	Moers	Neukirchen-Vluyn	Rheinberg	Schermbeck	Sonsbeck
Voerde	2.415	1.429	42	27	1.778	79	296	122	261	19	52	37	18
Wesel	703	2.132											
Xanten	56		98										
Alpen	23			50									
Dinslaken	784				2.562								
Hamminkeln	217					296							
Hünxe	224						520						
Kamp-Lintfort	27							149					
Moers	48								309				
Neukirchen-Vluyn	15									34			
Rheinberg	29										81		
Schermbeck	60											97	
Sonsbeck	11												29

Die Ströme im Berufsverkehr sind von und nach Wesel und Dinslaken außerordentlich ausgeprägt und durch schnelle und häufige Verkehrsangebote auf der Schiene auch grundsätzlich gut abgedeckt. Aktuell kommt dem Zulauf zu den Bahnhöfen durch Busverkehr ein höheres Gewicht zu, als der Herstellung von Direktverbindungen zwischen den Wohngebieten, der Stadt Voerde einerseits und den Städten Wesel und Dinslaken andererseits. Diesem Umstand wurde bereits im letzten Jahr durch eine Fahrplanveränderung Rechnung getragen. Das derzeitige Verkehrsangebot ist somit grundsätzlich gut zu bewerten. Probleme liegen vor allem im Bereich der Verspätungsanfälligkeit im Schienenverkehr und den daraus resultierenden Problemen bei der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn. Die übrigen Pendlerströme weisen teilweise keine guten Verkehrsangebote auf, sind aber auch längst nicht so stark ausgeprägt, wie diejenigen nach Wesel und Dinslaken. Mit Ausnahme einiger Fahrten des Bürgerbusses besteht zwischen Hünxe und Voerde keine Direktverbindung. Hier muss der Weg über Dinslaken oder Wesel gewählt werden. Das Potenzial ist mit über 500 Pendlern pro Tag erstaunlich hoch. Auch die Verkehrsbeziehung nach Hamminkeln weist keine Direktverbindung auf, ist über Wesel aber in guter Qualität zu erreichen. Moers wird nur sehr umwegig und verbunden mit einem hohen Tarif über die Schiene erreicht. Verbindungen im Busverkehr über den Rhein hinweg sind zeitaufwendig. Das gleiche gilt für die Verbindung nach Kamp-Lintfort.

Pendlerströme außerhalb des Kreises Wesel

nach von	Voerde	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Krefeld	Mühlheim a.d.R	Oberhausen	Bottrop	Bocholt
Voerde	2.415	396	2.151	433	103	203	598	202	580
Düsseldorf	20	416							
Duisburg	431		2.582						
Essen	74			507					
Krefeld	0				103				
Mühlheim a.d.R	39					242			
Oberhausen	152						750		
Bottrop	37							239	
Bocholt	111								691

Die Verkehrsströme außerhalb des Kreises Wesel führen im Schwerpunkt in die Stadt Duisburg. Hier sind über die Schiene sehr gute Verbindungen vorhanden. Auch die mittleren Potenziale in die Städte Düsseldorf, Essen, Mühlheim a. d. Ruhr und Oberhausen sind durch den Schienenverkehr gut abgedeckt. Kreisgrenzenüberschreitend besteht zumindest kein Bedarf an zusätzlichen Schnellverbindungen.

8.15.3 Maßnahmenentwicklung

Regionalverkehr

- keine

Ortsverkehr

- keine

8.15.4 Zielnetz der Stadt Voerde

Für die Stadt Voerde sind keine Maßnahmen vorgesehen. Das Angebot wurde 2016 an die Nachfragestrukturen angepasst. Neben dem Entfall von wenig nachgefragten Fahrten wurde das Angebot im Zubringerverkehr zum Bahnhof Friedrichsfeld ausgeweitet, so dass hier in der HVZ nahezu jeder Zug erreicht wird.

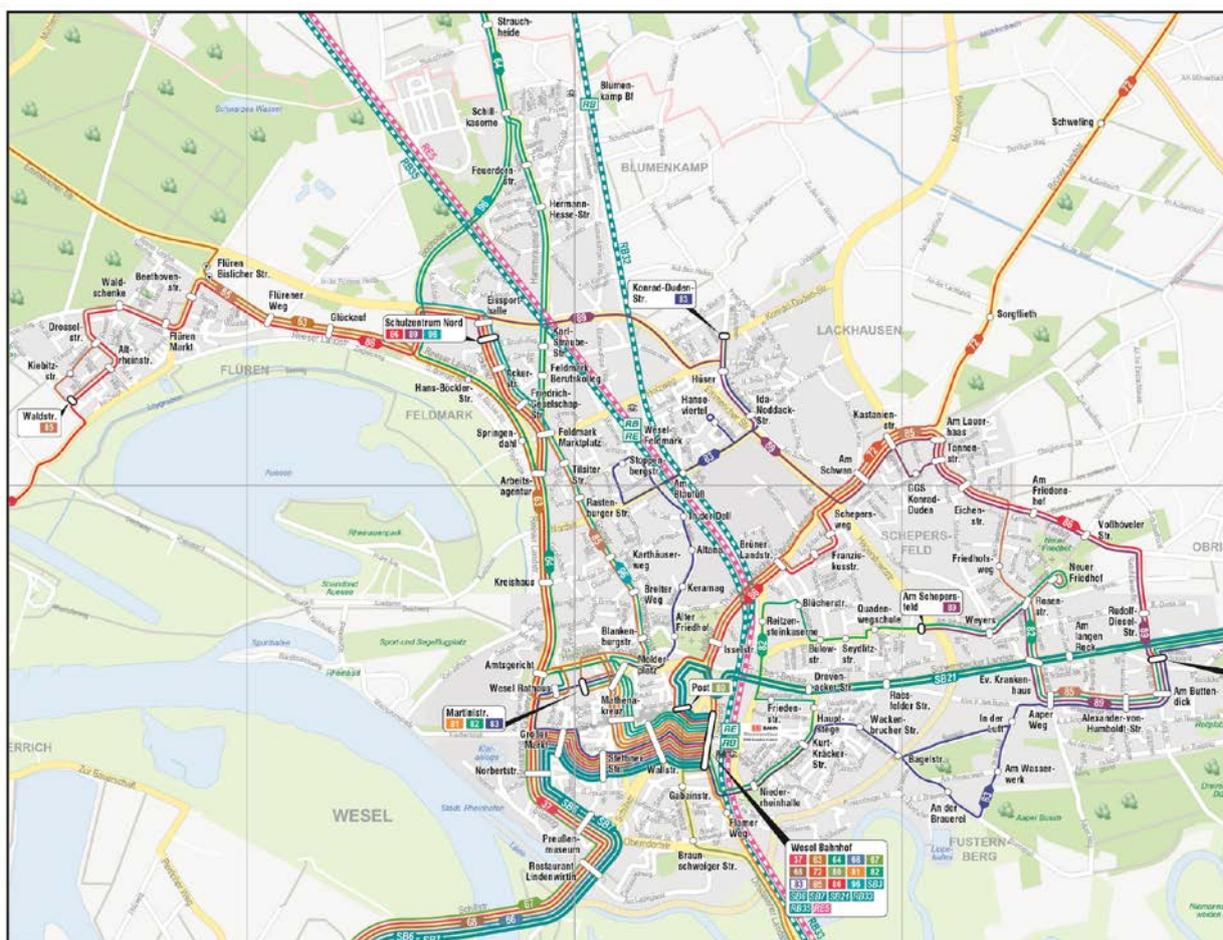
Das Zielnetz NVP 2017 setzt sich in Voerde aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
16	Heutiges Verkehrsangebot
25	Heutiges Verkehrsangebot
80	Heutiges Verkehrsangebot
81	Heutiges Verkehrsangebot
918	Heutiges Verkehrsangebot

8.16 Stadt Wesel

8.16.1 Bestandsangebot

In der Stadt Wesel hat sich das Verkehrsangebot gegenüber dem Nahverkehrsplan 2012 in Bezug auf Linienführung und Fahrtenhäufigkeit nicht substantiell verändert. Das Status-Quo-Angebot im ÖPNV gestaltet sich derzeit wie in der folgenden Karte dargestellt. Dieser sind Linieneinführung und Haltestellen aller der das Stadtgebiet von Wesel berührenden Linien zu entnehmen. Einzelheiten zu Vertaktung, Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeitfenster der Linien an den einzelnen Verkehrstagen finden sich in der ausführlichen Tabelle im Kapitel Bestandsaufnahme ÖPNV (Kapitel 5.1.1).



8.16.2 Analyse

Auf Grund ihrer Bedienungsstruktur und der bedienten Ortsteile sind folgende Linien im Stadtgebiet besonders wichtig und als konkurrenzfähiges Verkehrsangebot zu bewerten.

Für die Mobilität zentral wichtige Linien im Stadtgebiet Wesel

Linie	Takt (Fahrtenabstand in Minuten in der Normalverkehrszeit)	Ziele	Schwerpunkt der Verkehrsaufgabe
SB 3	120	Hünxe, Dinslaken	Regionalverkehr
SB 6	60	Xanten	Regionalverkehr
SB 7	120	Alpen, Geldern, Issum	Regionalverkehr
SB 21	120	Schermbeck, Dorsten	Regionalverkehr
64	60	Hamminkeln, Bocholt	Regional- und Ortsverkehr
67	120	Alpen, Geldern, Issum	Regional- und Ortsverkehr
68	60	Moers, Rheinberg	Regional- und Ortsverkehr
72	60	Hamminkeln-Brünen	Regional- und Ortsverkehr
81	60	Voerde	Regional- und Ortsverkehr
82	30 / 60	Wesel	Ortsverkehr
83	60	Wesel	Ortsverkehr
85	60	Wesel	Ortsverkehr
86	60	Rees	Orts- und Regionalverkehr
96	60	Hamminkeln	Orts- und Regionalverkehr

Die Analyse der strukturellen Entwicklung der Stadt in den vergangenen fünf Jahren ergab keine Notwendigkeit zur Veränderung der Bedienung mit öffentlichem Personennahverkehr.

Im Folgenden sind die Pendlerdaten dargestellt, die neben den belastbaren Aussagen für diese Personengruppe selbst auch für die Stärke des Gesamtverkehrsstroms häufig ein gutes Abbild liefern.

Pendlerströme innerhalb des Kreises Wesel

nach von	Wesel	Xanten	Alpen	Dinslaken	Hamminkeln	Hünxe	Kamp-Lintfort	Moers	Neukirchen- Vluyn	Rheinberg	Schermbeck	Sonsbeck	Voerde
Wesel	8.380	200	234	504	695	194	158	564	41	250	112	63	703
Xanten	520	720											
Alpen	285		519										
Dinslaken	953			1.457									
Hamminkeln	1.696				2.391								
Hünxe	441					635							
Kamp-Lintfort	127						285						
Moers	179							743					
Neukirchen-Vluyn	55								96				
Rheinberg	331									581			
Schermbeck	310										422		
Sonsbeck	110											173	
Voerde	1.429												2.132

Die Stadt Wesel weist innerhalb des Kreises Wesel die stärksten Pendlerpotenziale von und zu den Städten Hamminkeln und Voerde und in zweiter Linie mit Dinslaken auf. In alle drei Städte gibt es gute Schienenverbindungen. Die mittleren Potenziale sind durch qualifizierte Busverkehre abgedeckt. Dies gilt für Rheinberg und Moers (Linie 68), für Xanten (SB 6), für Alpen (SB 7 und 67), für Hünxe (SB 3) und Schermbeck (SB 21). Bedarf für zusätzliche Schnellverbindungen besteht hier nicht.

Pendlerströme außerhalb des Kreises Wesel

nach von	Wesel	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Krefeld	Mühlheim a.d.R	Oberhausen	Geldern	Kleve
Wesel	8.380	535	1.305	572	191	193	510	83	71
Düsseldorf	71	606							
Duisburg	555		1.860						
Essen	184			756					
Krefeld	68				259				
Mühlheim a.d.R	86					279			
Oberhausen	334						844		
Geldern	81							164	
Kleve	101								172

Auch die über die Kreisgrenzen hinausgehenden Pendlerströme bedürfen keiner zusätzlichen Verkehrsangebote. Die starken Pendlerströme von und nach Düsseldorf, Essen, Oberhausen und vor allem Duisburg sind durchgehend über den Schienenverkehr abgedeckt. Die stärkste Verbindung im Pendlerverkehr innerhalb des Kreises Wesel weist Wesel mit der Stadt Xanten auf. Diese Verbindung ist über die Linie SB 6 sehr gut abgedeckt.

8.16.3 Maßnahmenentwicklung

Im Bereich der Stadt Wesel ist eine erhebliche Diskrepanz zwischen dem derzeitigen Verkehrsangebot einerseits und der Fahrgastnachfrage und damit der Einnahmesituation andererseits festzustellen. Aus diesem Grunde ergibt sich für den Bereich der Stadt Wesel sowie einzelne Linien, die über die Stadtgrenzen von Wesel hinaus verkehren, die Notwendigkeit, das Verkehrsangebot deutlich an die vorhandene Nachfrage anzupassen. Die Nahverkehrspläne 2012 und 2017 erlauben jeweils die Anpassung der Verkehrsangebote, sofern die Verringerung der Nachfrage in erheblichem Umfang zweifelsfrei nachgewiesen werden kann. Dies ist in Wesel ausdrücklich der Fall. Die verringerte Nachfrage ist aus den Fahrgastzahlen der letzten zehn bis 15 Jahre deutlich ablesbar. Für den Rückgang der Zahlen gibt es mehrere Gründe, insbesondere die verstärkte Möglichkeit, im Bereich des stark nachgefragten Bahnhofes zu parken und somit kostengünstig und bequem Zulauffahrten aus dem Busbereich auf den privaten Pkw zu verlagern. Hiervon wird umfänglich Gebrauch gemacht. Des Weiteren sind allgemeine Fahrgastrückgänge zu verzeichnen, deren Ursache nicht immer zweifelsfrei festgestellt werden kann.

Für die Stadt Wesel ergibt sich die Möglichkeit, die hohe Qualität des ÖPNV-Angebotes im Busbereich in der Grundstruktur dennoch zu erhalten. Voraussetzung für eine mittel- und langfristige Erhaltung dieser Linien ist jedoch eine positive Nutzung durch die Fahrgäste und unterstützende Maßnahmen seitens der Stadt. Der Nahverkehrsplan sieht daher eine weitgehende Beibehaltung des Verkehrsangebotes an den Tagen Montag bis Freitag vor, hingegen deutliche Einschränkungen beim Verkehr in den Abendstunden und am Wochenende, wo die Nachfrage besonders schwach ausgeprägt ist.

Im Einzelnen sind folgende Veränderungen vorgesehen:

Auf den Linien 82, 83, 85 und 86 wird an den Tagen Montag bis Freitag an Schultagen das Angebot in der heutigen Form aufrechterhalten. Lediglich im Spätverkehrsangebot nach 20:00 Uhr wird das Fahrtenangebot bis auf ein oder zwei Fahrtenpaare reduziert. In diesem Zeitraum ist

die Nachfrage besonders gering. Dies ist auch im Rahmen des Stadtbusgutachtens vor rund zehn Jahren bereits nachgewiesen worden.

Die Linie 86 Rees – Wesel wird zur besseren Aufgabenträger-Zuordnung und entsprechend ihrer Fahrgastnachfrage in Bislich geteilt. Somit gibt es eine Linie Rees – Wesel-Bislich und eine Linie Wesel-Bislich – Wesel. Die Linie 86 wird aber im gemeinde- und kreisgrenzenüberschreitenden Bereich Wesel Bislich und Rees mit einigen Fahrten im Schülerverkehr weitergeführt, so dass den Belangen der Schüler Rechnung getragen wird.

An Ferientagen wird das Angebot entsprechend der Nachfrage angepasst. Durch Überlagerung ergeben sich der Nachfrage entsprechende Taktangebote.

An den Tagen des Wochenendes sind die Verringerungen im Verkehrsangebot deutlicher ausgeprägt als an den Normalwerktagen. Die sich teilweise überlagernden Linien 85 und 86 werden auf die Hälfte ihres Verkehrsangebotes reduziert. Das gleiche geschieht mit den Linien 82, 83 und 96. Somit halbieren sich an Samstagen die Grundtakte der Linien auf 60- oder 120-Minutentakte. In den größeren Ortsteilen der innenstadtnahen Bereiche sind durch die Überlagerungen jeweils 60- oder 30-Minutentakte gegeben. Die Linie 96 wird an Samstagen nur bis zum Weseler Ortsteil Blumenkamp geführt. Der grenzüberschreitende Verkehr nach Hamminken entfällt, wird aber durch die Linie 64 aufrechterhalten.

An Sonntagen muss aus wirtschaftlichen Gründen das Linienverkehrsangebot in der an Werktagen üblichen Struktur entfallen. In den Zeitlagen zwischen 9:00 und 12:00 Uhr und 14:00 bis 19:00 Uhr wird ein stündliches Verkehrsangebot aufrechterhalten, das im Wesentlichen einen kombinierten Linienverlauf aus den Linien 85 und 86 darstellt. In den übrigen Zeiten des Tages verkehrt diese Linie im 120-Minutentakt. Damit ist ein Grundangebot für die nachfrageträchtigen Ortsteile Flüren, Feldmark, Wittenberg und Obrighoven gegeben, die untereinander und mit der Innenstadt und mit dem Bahnhof verbunden sind. Weitere Ortsteile werden durch Linien der RVN mit einigen Fahrtenpaaren bedient. Einzelne Linienführungen entfallen vollständig, die Bedienung des Abschnittes Lackhausen - Keramikwerk - Innenstadt entfällt auch an Samstagen. Die detaillierte Umsetzungsplanung auf Fahrplanbasis innerhalb der Laufzeit des NVP erfordert eine Abstimmung zwischen den in Wesel tätigen Verkehrsunternehmen, um optimal wirken zu können.

8.16.4 Maßnahmen

Regionalverkehr

- Perspektivisch: Neuordnung der Linien SB 7, 37 und 67
- Anpassung der Linien 86 und 96 an die Nachfrage, vor allem in der Nebenverkehrszeit
- Verbesserung des Angebotes zwischen Moers und Wesel, Linie 68
 - Verdichtung des Angebotes in der HVZ mit zwei bis vier zusätzlichen Fahrtenpaaren und Ergänzung im Spätverkehr um ein Fahrtenpaar an Normalwerktagen
 - an Samstagen Ergänzung im Spätverkehr um ein bis zwei Fahrtenpaare
 - an Sonntagen Ergänzung des Bedienungszeitfensters um ein Fahrtenpaar vormittags und ein Fahrtenpaar am Abend

Ortsverkehr

- Einrichtung von zwei neuen Haltestellen für die Linien 65 und 67 in Ginderich westlich und östlich der Haltestelle Ginderich Post. Der SB 6 hält weiterhin nur an der Haltestelle Ginderich Post.
- Anpassung der Linien 82, 83 und 85 an die Nachfrage, im Schwerpunkt in der Nebenverkehrszeit

8.16.5 Zielnetz der Stadt Wesel

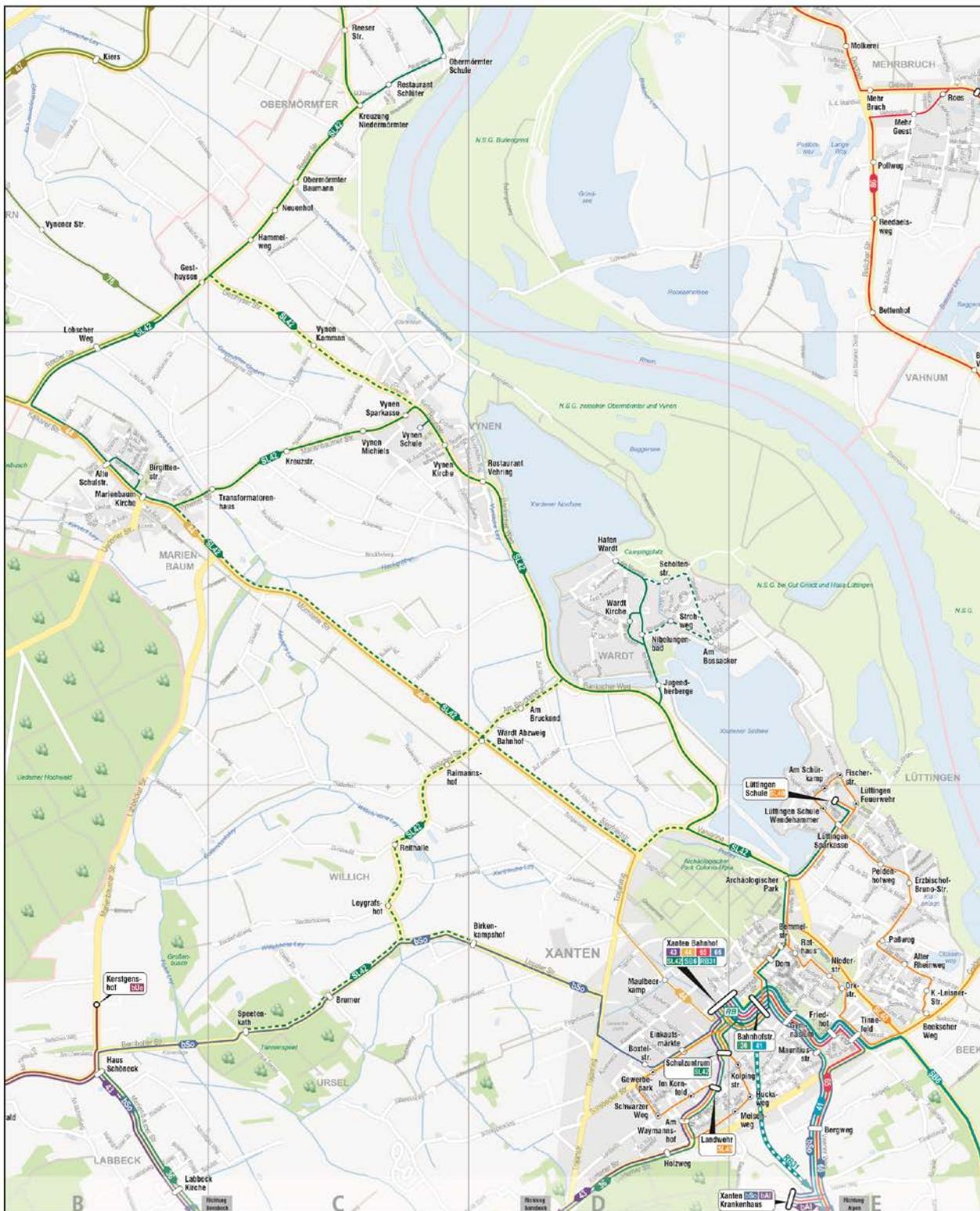
Aus den Planungen heraus ergibt sich für die Stadt Wesel das in der folgenden Tabelle dargestellte Zielnetz, welches erheblich vom Status quo-Verkehrsangebot abweicht.

Linie	Verkehrsangebot
SB3	Heutiges Verkehrsangebot
SB6	Heutiges Verkehrsangebot
SB7	Heutiges Verkehrsangebot mit Harmonisierung der Linien 37 und 67
SB21	Heutiges Verkehrsangebot
37	Heutiges Verkehrsangebot, Verlegung, Fahrzeitanpassung, Harmonisierung mit SB7 und 67, Teilung der Linie in Sonsbeck
63	Heutiges Verkehrsangebot
64	Heutiges Verkehrsangebot
65	Heutiges Verkehrsangebot
66	Heutiges Verkehrsangebot
67	Heutiges Verkehrsangebot mit Harmonisierung der Linien SB 7 und 67
68	Heutiges Verkehrsangebot mit Angebotserweiterungen an allen Verkehrstagen
72	Heutiges Verkehrsangebot
80	Heutiges Verkehrsangebot
81	Heutiges Verkehrsangebot
82	Heutiges Verkehrsangebot, Angebotsverringering entsprechend der Nachfrage
83	Heutiges Verkehrsangebot, Angebotsverringering entsprechend der Nachfrage
85	Heutiges Verkehrsangebot, Angebotsverringering entsprechend der Nachfrage
86	Heutiges Verkehrsangebot, Angebotsverringering entsprechend der Nachfrage
89	Heutiges Verkehrsangebot
96	Heutiges Verkehrsangebot, Angebotsverringering entsprechend der Nachfrage

8.17 Stadt Xanten

8.17.1 Bestandsangebot

In der Stadt Xanten hat sich das Verkehrsangebot gegenüber dem Nahverkehrsplan 2012 in Bezug auf Linienführung und Fahrtenhäufigkeit nicht substantiell verändert. Das Status-Quo-Angebot im ÖPNV gestaltet sich derzeit wie in der folgenden Karte dargestellt. Dieser sind Linienführung und Haltestellen aller der das Stadtgebiet von Xanten berührenden Linien zu entnehmen. Einzelheiten zu Vertaktung, Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeitfenster der Linien an den einzelnen Verkehrstagen finden sich in der ausführlichen Tabelle im Kapitel Bestandsaufnahme ÖPNV (Kapitel 5.1.1).



8.17.2 Analyse

Auf Grund ihrer Bedienungsstruktur und der bedienten Ortsteile sind folgende Linien im Stadtgebiet besonders wichtig und als konkurrenzfähiges Verkehrsangebot zu bewerten.

Für die Mobilität zentral wichtige Linien im Stadtgebiet Xanten

Linie	Takt (Fahrtenabstand in Minuten in der Normalverkehrszeit)	Ziele	Schwerpunkt der Verkehrsaufgabe
SB 6	60	Wesel	Regionalverkehr
36	60	Geldern, Sonsbeck	Regionalverkehr
44	60	Kleve, Kalkar, Bedburg-Hau	Regionalverkehr
SL 40	60	Xanten	Ortsverkehr
SL 42	60	Xanten, Kalkar	Ortsverkehr

Die Analyse der strukturellen Entwicklung der Stadt in den vergangenen fünf Jahren ergab keine Notwendigkeit zur Veränderung der Bedienung mit öffentlichem Personennahverkehr.

Im Folgenden sind die Pendlerdaten dargestellt, die neben den belastbaren Aussagen für diese Personengruppe selbst auch für die Stärke des Gesamtverkehrsstroms häufig ein gutes Abbild liefern.

Pendlerströme innerhalb des Kreises Wesel

nach von	Xanten	Alpen	Dinslaken	Hamminkeln	Hünxe	Kamp-Lintfort	Moers	Neukirchen-Vluyn	Rheinberg	Schermbeck	Sonsbeck	Voerde	Wesel
Xanten	1.845	368	52	50	10	153	369	42	314	12	160	56	520
Alpen	211	579											
Dinslaken	24		76										
Hamminkeln	25			75									
Hünxe	0				10								
Kamp-Lintfort	27					180							
Moers	41						410						
Neukirchen-Vluyn	0							42					
Rheinberg	89								403				
Schermbeck	9									21			
Sonsbeck	184										344		
Voerde	42											98	
Wesel	200												720

Relativ starke Verkehrsströme gibt es in die Städte und Gemeinden Sonsbeck, Rheinberg, Mors und Alpen. Hier sind über den Schienenverkehr oder stündliche Busverbindungen gute Qualitäten gegeben, so dass kein Bedarf für eine Verbesserung besteht.

Pendlerströme außerhalb des Kreises Wesel

nach von	Xanten	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Krefeld	Mühlheim a.d.R.	Oberhausen	Geldern	Kleve
Xanten	1.845	169	414	105	135	43	77	181	222
Düsseldorf	14	183							
Duisburg	69		483						
Essen	15			120					
Krefeld	10				145				
Mühlheim a.d.R.	0					43			
Oberhausen	23						100		
Geldern	63							244	
Kleve	58								280

Sowohl die Stadt Duisburg mit dem stärksten Pendlerstrom als auch Düsseldorf und Krefeld sind über Schienenverkehre gut erreichbar. Der Zugang nach Geldern ist über die Linie 36, der nach Kleve über die Linie 44 direkt und im Stundentakt gegeben. Auch hier besteht keine Notwendigkeit der Einrichtung zusätzlicher Schnellverbindungen.

8.17.3 Maßnahmenentwicklung

Mittelfristig ist eine Schnellbuslinie Wesel – Xanten – Kalkar – Kleve im Linienvverlauf der Linien SB 6 und 44 anzustreben. Die Linien werden bereits heute weitgehend als Einheit betrieben, d. h. die Fahrzeuge nummern i. d. R. am Bahnhof Xanten um und verkehren jeweils auf der anderen Linie weiter, so dass bereits heute eine hohe Zahl umsteigefreier Direktverbindungen zur Verfügung steht, ohne dass dies jedoch aus den Fahrplänen hervorgeht. Aus diesem Grunde sollen die Linien möglich einheitlich zu einer Gesamtlinie zusammengefasst werden und in den Fahrplanmedien entsprechend dargestellt werden. Eine Analyse der beiden Linien hat ergeben, dass eine Beschleunigung gegenüber den Bestandsfahrten nur in minimalem Umfang möglich ist und damit weder die Attraktivität der Linie gesteigert, noch ein wirtschaftlicher Umlauf erstellt werden kann. Aus diesem Grunde bleiben die Linien in ihrer Struktur grundsätzlich bestehen. Empfehlenswert ist aber mittelfristig die Zusammenfassung zu einer Linie, die auf Grund der

heute schon relativ attraktiven Fahrzeiten als Schnellbuslinie verkehren kann. Ob einzelne Expressbusfahrten in einem wirtschaftlichen Rahmen möglich sind, lässt sich als Aufgabenstellung für den nächsten Nahverkehrsplan an dieser Stelle festhalten.

Im Bereich der Stadt Xanten ist eine erhebliche Diskrepanz zwischen dem derzeitigen Verkehrsangebot einerseits und der Einnahmesituation andererseits festzustellen. Aus diesem Grunde ergibt sich für den Bereich der Stadt Xanten die Notwendigkeit, das Verkehrsangebot an die vorhandene Nachfrage anzupassen. Die Nahverkehrspläne 2012 und 2017 erlauben jeweils die Anpassung der Verkehrsangebote, sofern die Verringerung der Nachfrage in erheblichem Umfang zweifelsfrei nachgewiesen werden kann.

Für die Stadt Xanten ergibt sich die Möglichkeit, die grundsätzlich gute Qualität des ÖPNV-Angebotes im Ortsverkehr für den Busbereich in der Grundstruktur zu erhalten. Voraussetzung für eine mittel- und langfristige Erhaltung dieser Linien ist jedoch eine positive Nutzung durch die Fahrgäste und möglicherweise unterstützende Maßnahmen seitens der Stadt oder auch durch die ortsansässigen Schulen. Im Einzelnen sind folgende Veränderungen vorgesehen:

Die Grundstruktur in der Linienführung und den Haltestellen bleibt auf beiden Stadtbuslinien SL 40 und SL 42 in Xanten unverändert. Es können zukünftig aber nicht mehr alle Zugabfahrten und –Ankünfte einen Anschluss zu den Stadtlinien bieten, da hier Fahrten in Tagesrandlagen mit geringer Nachfrage aufgegeben werden. Die verbleibenden Taktfahrten auf beiden Stadtlinien bieten für Pendler weiterhin einen guten Anschluss zu den wichtigsten Zügen. Hier wird die Umsteigezeit vom Zug zum Bus durch eine Fahrtverschiebung auf den Stadtlinien um 5 Minuten noch einmal verbessert.

Das zum Grundtakt ergänzende Angebot zur Schülerbeförderung bleibt auf beiden Linien nahezu unverändert.

Mit der Linie SL 42 können viele touristische Ziele wie Nord- und Südsee, Hafen Wardt und die Jugendherberge in Xanten erreicht werden, was die höhere Nachfrage auf dieser Linie im Vergleich zur Linie 40 erklärt. Des Weiteren werden mehr Einwohner erschlossen und der Entfernungsbereich ist für eine Busnutzung günstiger. Dies ist auch der Grund für die unterschiedlichen Anpassungen auf beiden Stadtlinien im Grundtakt.

An einzelnen Tagen wie Freitag, Samstag und Sonntag kann die Angebotsform TaxiBus auf der SL 42 der Nachfrage nicht immer gerecht werden. Zur den Nachfragestarken Zeiten soll wieder

ein Linienbus ohne Voranmeldung eingesetzt werden. Fahrten ohne oder mit geringer Nachfrage werden aufgegeben.

An Ferientagen wird der Fahrplanktakt auf der Linie SL 40 (120-Min.Takt statt 60-Min.-Takt) und auf Linienteilstücken der SL 42 der geringeren Nachfrage entsprechend angepasst.

Die Anbindung von Obermörnter wird durch eine direkte umsteigefreie Linienführung an die Stadtmitte deutlich verbessert. Das TaxiBus-Angebot kann auf Grund der sehr geringen Nachfrage aber in der Anzahl der Fahrten zurückgenommen werden. Die für den Verkehr an Markttagen eingeführten zusätzlichen Busse an Montagen bis Donnerstagen können wegen außerordentlich geringer Inanspruchnahme entfallen.

Im Vergleich zum heutigen Fahrplan wird das Zeitfenster des Betriebes mit Standardlinienbussen oder mittelgroßen Fahrzeugen ausgedehnt, was für die Fahrgäste positiv zu bewerten ist. So wird erstmalig auch ein festes Verkehrsangebot ohne Voranmeldung an Sonntagen angeboten. Mit einem, wie hier skizziert, strukturierten Verkehrsangebot ist es möglich, zum einen über weite Teile des Betriebes ein Fahrzeug einzusparen und des Weiteren in erheblichem Umfang auch Taxibusleistungen nicht mehr erbringen zu müssen. Der TaxiBus ist aufgrund der starken Nachfrage nicht wirtschaftlich. Bedarfsangebote rechnen sich wirtschaftlich nur dort, wo sie eine Ergänzung zum Verkehrsangebot darstellen und eine entsprechend geringe Nachfrage aufweisen. Beim Stadtbus Xanten sind solche Einsparungen nicht möglich, der Taxibusbetrieb ist unwirtschaftlich. Dies liegt daran, dass die meisten Fahrten nachgefragt werden und somit kaum Einsparungen möglich sind. Zeitweise ist die Nachfrage sogar so groß, dass Standardfahrzeuge disponiert und eingesetzt werden müssen. Dies steigert die Kosten zusätzlich. Insofern werden mit Taxibussen nur noch äußerste zeitliche Randlagen und die Ortslage Obermörnter bedient.

Die Einbeziehung von Birten in das StadtBus-Konzept ist anzustreben. Dabei ist ein Angebot zu erstellen, welches dem Nachfrageniveau des Ortsteils Rechnung trägt. Die Funktionen der Linien im gemeindegrenzenüberschreitenden Schülerverkehr sind beizubehalten. Dies wird bereits erfolgreich auf der Linie SL 42 Xanten – Wardt – Vynen – Marienbaum – Kalkar praktiziert, die bis Marienbaum als Stadtbuslinie im 60-Minutentakt verkehrt und darüber hinaus bedarfsorientiert Schülerverkehr bis Kalkar abwickelt. Zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit ist die Einbeziehung des freigestellten Schülerverkehrs auf dieser Relation zu empfehlen.

Regionalverkehr

- Perspektivisch: Zusammenführung der Linien 44 und SB 6, ggf. Expressbusfahrten

Ortsverkehr

- Anpassung des Verkehrsangebotes auf den Stadtbuslinien SL 40 und SL 42 an die Nachfragestrukturen
- Einrichtung einer Linie zur Bedienung des Ortsteils Birten in Stadtbus-Qualität auf Basis der Leistungen der Linien 65 und 66.

8.17.4 Zielnetz der Stadt Xanten

Das Zielnetz NVP 2017 setzt sich in Xanten aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
SB 6	Heutiges Verkehrsangebot, ggf Zusammenführung mit 44
36	Heutiges Verkehrsangebot
41	Heutiges Verkehrsangebot
43	Heutiges Verkehrsangebot
44	Heutiges Verkehrsangebot, ggf Zusammenführung mit SB 6
65	Überführung in eine Stadtbuslinie im Bedarfsverkehr und Angebot am Wochenende
66	Überführung in eine Stadtbuslinie im Bedarfsverkehr und Angebot am Wochenende
SL40	Heutiges Verkehrsangebot, Anpassung entsprechend den Vorgaben aus Kap 8.17.3
SL42	Heutiges Verkehrsangebot, Anpassung entsprechend den Vorgaben aus Kap 8.17.3

8.18 Fazit zu Analyse und Maßnahmen

Die Analyse des Verkehrsangebotes im öffentlichen Nahverkehr des Kreises Wesel zeigt zusammenfassend einige Aspekte des ÖPNV in der Region sehr deutlich auf:

- Das Angebot weist sowohl in den Städten als auch in den kleineren Gemeinden eine hohe Qualität auf.
- Die Verkehrsangebote sind nahezu optimal auf die Nachfrage zugeschnitten, Ausnahmen sind die innerörtlichen Netze in Wesel und Xanten, wo entsprechende Anpassungen vorgenommen werden müssen.
- Es existieren kaum Überangebote auf einzelnen Linien, die nicht der Befriedigung von Verkehrsbedürfnissen im Orts- oder im Regionalverkehr dienen.
- Es sind nur wenige Maßnahmen erforderlich, um das Verkehrsangebot auf wirtschaftlichem Wege weiter zu optimieren.
- Das Potenzial an Berufspendlern wird nicht weit genug ausgeschöpft, daher wird das Expressbussystem installiert, welches bei wirtschaftlichem Erfolg entsprechend ausgedehnt werden kann.

Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird daher der Weg aufgezeigt, den ÖPNV im Kreis Wesel behutsam, d.h. ohne unwirtschaftliche Angebote zu erzeugen, weiter zu optimieren, insbesondere durch die Expressbus-Angebote. Gleichzeitig wird das Verkehrsangebot dort angepasst, wo die Nachfrage zu gering ist, um eine wirtschaftliche Abwicklung der Verkehrsleistungen zu erreichen.

Dabei kann in bewährter Weise mit den Städten und Gemeinden zusammengearbeitet werden, um den Ortsverkehr zu verbessern, wofür der Nahverkehrsplan den Rahmen bildet und Anregungen gibt.

Für die Verkehrsunternehmen bietet der Rahmen des Nahverkehrsplans die notwendigen Spielräume, um ihre Angebote weiterzuentwickeln. Er bildet aber - neben der Maßnahmenentwick-

lung - durch die Darstellung der Zielnetze auch einen klaren Rahmen, um die Qualität der Verkehrsangebote nachhaltig und langfristig zu sichern.

8.19 Linienbündelung

8.19.1 Ziele der Bündelung

Im Einzelnen sind folgende Ziele für die Bildung von Linienbündelungs-Konzepten zu nennen:

- Möglichst wirtschaftliche Verkehrsgestaltung durch die Nutzung von Synergieeffekten (linienübergreifender Austausch von Personal und Fahrzeugen) und Mengenvorteilen.
- Gewährleistung einer integrierten Bedienung von verkehrlich zusammengehörenden Teilnetzen.
- Gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre mit einem Ausgleich guter und schlechter Risiken („Rosinenpickerei“ verhindern)
- **Hauptziel einer Bündelung in der entsprechenden Größe ist die Bildung von Gesamtnetzen, die eine einheitliche Verkehrsstruktur aufweisen und deren Linien inhaltlich zusammenhängen. Ziel ist es hierbei, den Fahrgästen ein optimales Angebot zu bieten.**

Wie oben erwähnt, dient die Bildung von Linienbündeln auch der Verhinderung der sogenannten „Rosinenpickerei“. Dadurch können wirtschaftlich schwächere und wirtschaftlich stärkere Linien zu einer gesamtwirtschaftlichen Einheit zusammengeführt werden. Hierbei wird angestrebt, für alle Teilnetze einen vergleichbaren Standard bezüglich der Gesamtwirtschaftlichkeit zu erzielen, soweit dies unter den gegebenen strukturellen Bedingungen im Kreis Wesel möglich ist.

8.19.2 Zuschnitt und Größe der Linienbündel

8.19.2.1 Verflechtung von Regionallinien und Ortslinien

Bei der Zusammenfassung der Linienbündel ist zu berücksichtigen, dass in der Regel die Verflechtung lokaler und regionaler Linien zu einem Linienbündel ein erwünschter Zustand ist, da zum einen ein Zulauf der lokalen zu den regionalen Linien besteht und zum anderen oft eine stark unterschiedliche Wirtschaftlichkeit vorliegt. So sind beispielsweise innerstädtische Linien im Kreis Wesel häufig mit einer relativ geringen Wirtschaftlichkeit ausgestattet, da sie ein groß-

zünftig bemessenes Verkehrsangebot besitzen, die Einnahmen jedoch aufgrund (vergleichsweise) geringer Schülerverkehrsanteile nur mäßig hoch ausgeprägt sind. Linien, die überwiegend im Schülerverkehr betrieben werden, weisen dagegen oft hohe Wirtschaftlichkeitsgrade auf, weil den geringen bedarfsorientierten Fahrtenangeboten (= geringe Kosten) hohe Einnahmen durch Schülerfahrkarten und die Zuschüsse nach § 11a ÖPNVG NRW zugutekommen. Bei regionalen Linien ist die Wirtschaftlichkeit in der Regel recht unterschiedlich ausgeprägt, da insbesondere die Nachfrage hier stark schwankt. Verallgemeinern lassen sich diese Aussagen jedoch nicht. Bei entsprechender Angebotsqualität sind innerstädtische Verkehrsangebote auch häufig aufgrund der guten und vor allem gleichmäßigen Nachfrage im hohen Grade wirtschaftlich. Insofern muss eine Einzelfallbetrachtung vorgenommen werden.

Die Zusammenfassung solcher lokaler und regionaler Linien innerhalb eines zusammengehörigen Bündels entspricht nicht nur dem Bedürfnis nach einer Verbesserung der verkehrlichen Gesichtspunkte, sondern insbesondere auch dem Ziel, eine Herauslösung einzelner wirtschaftlich interessanter Linien zu verhindern. Die Zusammenfassung wirtschaftlich tragfähiger und stark zuschussbedürftiger Linien entspricht somit den Zielen der Linienbündelung.

Eine Ausnahme hierbei können Orts- bzw. Stadtbussysteme darstellen. Diese verfügen insbesondere über einen einheitlichen und auffälligen Design-Auftritt mit hohem Wiedererkennungswert und Identifikationsgrad für die Fahrgäste. Sie können daher als eigenständiges Linienbündel geführt werden. Auch hier muss jedoch eine Einzelfallprüfung vorausgehen. Dies gilt insbesondere, wenn das System stark in den regionalen Verkehr eingebunden, oder mit diesem verschachtelt ist. Häufig nehmen einzelne Regionallinien mit einem hierauf abgestimmten Linienverlauf und Taktangebot Teilaufgaben eines Stadtbussystems wahr. Das gleiche gilt, wenn das System letztendlich eine zu geringe Größe aufweist, um ein eigenständiges Linienbündel mit sinnvoller Gesamtgröße zu bilden. Das derzeit einzige Stadtbus-System im Kreis Wesel (Stadtbus Xanten) ist in die umgebenden Verkehre eingebunden. Es besteht derzeit keine Notwendigkeit zur Bildung eines separaten Bündels.

8.19.2.2 Ausprägung des Linienbündels

Zur Größe und zum Zuschnitt der Linienbündel sind folgende Vor- und Nachteile festzuhalten.

Kleine Linienbündel, z.B. 13-20 Bündel	Mittlere Linienbündel, z.B. 5-10 Bündel	Große Linienbündel, z.B. 2-3 Bündel
<p>Vorteile: Sehr gute Voraussetzungen für kleine Verkehrsunternehmen im Wettbewerb</p>	<p>Vorteile: Gute Voraussetzung für kleine und mittelgroße Unternehmen im Wettbewerb, Nutzung von Synergieeffekten</p>	<p>Vorteile: Ideale Umlaufgestaltung, interessant für leistungsfähige Verkehrsunternehmen, einheitliche Bedienung großer Teilräume, hohe Synergieeffekte, geringster Zuschussbedarf, Einheitliche Verkehrsangebote für die Fahrgäste</p>
<p>Nachteile: Nicht effiziente Betriebsgestaltung, hoher Zuschussbedarf durch den Aufgabenträger, suboptimal für die Fahrgäste</p>	<p>Nachteile: Optimale Gestaltung der Umläufe voraussichtlich nicht bei allen Linienbündeln möglich, dadurch mittlerer Zuschussbedarf</p>	<p>Nachteile: Monopolbildung, mögliche Diskriminierung kleinerer Unternehmen</p>

Optimal erscheint auf Basis dieser Überlegungen eher ein großer Zuschnitt. Damit lässt sich am besten eine verkehrlich und wirtschaftlich optimale Lösung erzielen, die aber auch einen Ausgleich zwischen den wirtschaftlich unterschiedlichen Linien ermöglicht. Vor allem vor dem Hintergrund einer angestrebten Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsleistungen im Kreis Wesel ist dies die optimale Lösung. Auch für die Fahrgäste bieten große Bündel eine optimale Lösung. Es werden ähnlich strukturierte Verkehrsangebote in großen Teilräumen vorgefunden. Auch die Abstimmung zwischen den Unternehmen fällt im Falle einer Vergabe von großen Einheiten weitgehend weg, was als sehr großer Vorteil zu bewerten ist.

Im Vergleich zum NVP 2012 werden daher im NVP 2017 deutlich größere Zuschnitte gewählt.

8.19.3 Kriterien bei der Linienbündelung

Die Linienbündel werden sinnvollerweise nach folgenden Kriterien erarbeitet:

1. Die verkehrlichen Beziehungen, welche durch die jeweiligen Linien abgedeckt werden, werden ermittelt und zueinander in Beziehung gesetzt. Dies geschieht mit Hilfe der umfangreichen Erhebungen, die im Kreis Wesel durchgeführt wurden. Hierbei sind insbesondere die Quell-Ziel-Befragungen, die genauen Aufschluss über die Reisewege jedes einzelnen Fahrgastes geben, von hoher Bedeutung und großem Nutzen. Auch wenn die Daten, die nur in einem aufwendigen und kostenintensiven Verfahren mit umfangreichen Fahrgastzählungen und -befragungen ermittelt werden können, nicht fortgeschrieben wurden, werden die grundsätzlichen verkehrlichen Beziehungen hinreichend abgebildet. Darüber hinaus sind insbesondere die zum Umsteigeverhalten erhobenen Daten von Belang. Neben der Gesamtnachfragestruktur, die zur Bildung der Linienbündel herangezogen wird, weisen insbesondere die Umsteigebeziehungen auf Zusammengehörigkeiten innerhalb dieser Teilnetze hin, das heißt, sie ermöglichen die Zuscheidung einzelner Linien, die geographisch im Grenzbereich von Linienbündeln liegen, zum vorteilhaftesten Linienbündel.
2. Durch die vorgenommene Linienbündelung sollten vorhandene, optimierte Umläufe wenn möglich nicht zerstört werden. Im besten Falle werden diesbezüglich positive neue Strukturen geschaffen. Häufig führt die Zusammenlegung einzelner Linien in ein Bündel dazu, dass sich Fahrzeug- und Personalumläufe verbessern lassen, insbesondere bei miteinander verbundenen Linien, die bislang von unterschiedlichen Verkehrsunternehmen betrieben werden.
3. Der Bezug auf das übergeordnete Schienennetz und die erfolgte Anpassung der regionalen und teilweise auch lokalen Linien an die Fahrzeiten des SPNV spielen bei der Bildung der Linienbündel ebenfalls eine Rolle.
4. Bereiche mit einheitlichem Marktauftritt von ÖPNV-Linien (z.B. Stadtbussysteme), sowie Bereiche, die hinsichtlich des Fahrplans zusammengehörend gestaltet sind, werden bei der Teilnetzbildung ebenfalls berücksichtigt. Kommt z. B. in einer beliebig großen Region eine einheitliche Taktstruktur durchgehend zur Anwendung, so ist auch dies für die Teilnetzbildung von Bedeutung.
5. In jedem Teilnetz sollte ein Ausgleich zwischen wirtschaftlich stärkeren und wirtschaftlich schwächeren Linien geschaffen werden, der im Wesentlichen dem Durchschnitt der gesamten Verkehrsregion entsprechen soll.

6. Die Linienbündel sollten insgesamt eine in etwa einheitliche Größenordnung bezüglich ihrer Ausdehnung und ihrer Betriebsleistung erhalten.

Durch die Bewertung der vorgenannten Kriterien lassen sich zugeschnittene Bündel hinsichtlich ihrer Qualität bewerten und mit alternativen Linienbündeln vergleichen. Auf diese Weise können optimale Bündel nachvollziehbar geschnürt werden.

8.19.4 Problemlage bei der Zuordnung der Linien

Ist eine optimale Größe für ein Teilnetz bestimmt, so können auf dieser Basis die einzelnen Linien zugeschrieben werden. Dies hat wiederum Einfluss auf die Größe des Teilnetzes. Es wird so lange rückgekoppelt, bis eine ideale Zusammenstellung erfolgt ist.

Bei der Zuschreibung der einzelnen Linien treten insbesondere vier Probleme auf:

- Viele Linien sind miteinander verflochten und nach rein räumlichen Gesichtspunkten nicht eindeutig einem Teilnetz zuzuordnen.
- Die meisten Linien erschließen den Verkehrsraum als Durchmesserlinien und haben daher Berührungspunkte zu mehreren Teilnetzen.
- Die Linien werden aus verschiedenen Gründen nicht zusammenhängend betrachtet, da die beiden größeren Anbieter von Verkehrsleistungen getrennt einer Teilnetzbildung unterzogen werden.
- Zahlreiche Linien verlaufen teilweise auf dem Gebiet von Nachbaraufgabenträgern. Dies ist bei der Linienbündelung zu berücksichtigen.

Ferner muss, neben der ohnehin zu erfolgenden Einbindung und Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, die Linienbündelung auch mit den Nachbaraufgabenträgern abgestimmt werden. Es ist durchaus möglich, dass einzelne Linien, die im Kreis Wesel verkehren, bereits Bestandteil der Linienbündelung anderer Aufgabenträger sind oder werden sollen.

8.19.5 Ergebnis der Linienbündelung

Die grundsätzliche Zuordnung der einzelnen Linien in Linienbündel orientiert sich an der geografisch-räumlichen Lage der Linien und an der Einschätzung aufgrund der Kenntnisse des Netzes, des Betriebes und der Fahrgastströme im Kreis Wesel. Mit dieser grundsätzlichen Einteilung lag eine Arbeitsbasis vor, von der aus die Einordnung der einzelnen Linien auf Ihren Nutzen überprüft wurde.

Auf Basis der für optimal erachteten Bündelgröße von 3 – 5 Bündeln wurde eine entsprechende Zuordnung gebildet und mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Alle relevanten Linien im Kreis Wesel wurden entweder den Bündeln zugeschrieben, oder den Teilnetzen der Nachbargaufgabenträger.

Die Bereitschaft der Verkehrsunternehmen, unternehmensübergreifende Bündel zu konstruieren, war unterschiedlich ausgeprägt. Daher wurden die Linienbündel zwischen der zu der DB AG gehörenden RVN einerseits und der NIAG (einschließlich der Gemeinschaftslinien mit der DVG) andererseits unterschieden. Linien, die von anderen Verkehrsunternehmen betrieben werden, sind jeweils den Teilnetzen der Nachbargaufgabenträger zugeordnet, so dass gegenüber der Lösung aus dem NVP 2012 größere Bündelzuschnitte möglich sind.

Die Bündel weisen eine relativ einheitliche Größe und Anzahl von Linien- bzw. Leistungskilometern auf.

Die nachfolgenden Tabellen geben somit das Ergebnis der Linienbündelung wieder. Für das Netz des Kreises Wesel, welches in Abstimmung mit den Nachbargaufgabenträgern, dem Kreis Wesel federführend zugeteilt ist, ergeben sich drei Linienbündel, die zum einen den rechtsrheinisch gelegenen Ballungsraum Wesel – Dinslaken – Duisburg – Moers mit den auf diese Zentren zulaufenden Linien wiedergegeben und mit einzelnen Linien in das linksniederrheinische Netz hineinstrahlen. Auf der anderen Seite wird der linksniederrheinische Raum mit seinen Gemeinden und Mittelstädten in ein Netz überführt, welches wiederum mit einzelnen Linien in den Ballungsrand hineinläuft, grundsätzlich aber ein eigenständiges Netz bildet, mit intensiven Verknüpfungen der kleinen und mittleren Städten und Gemeinden untereinander. Ein drittes Netz enthält vorwiegend überregionale Linien, welche sich über das gesamte Bedienungsgebiet des Kreises Wesel erstrecken. Die Linienbündel Linker Niederrhein (LR) und Rhein-Ruhr (RR) enthalten Linien, die von der NIAG betrieben werden. Das dritte Linienbündel Überland (ÜB) enthält Linien der BVR / RVN. Alle übrigen Linien, die den Kreis Wesel berühren, sind zur Federführung durch Nachbargaufgabenträger vorgesehen und die entsprechenden Zuteilungen mit

den Nachbargaufgabenträgern abgestimmt, weil der Schwerpunkt der Verkehrsleistungen in deren Bereich liegt. Alle Linien werden hier nachrichtlich dargestellt und entsprechende Vereinbarungen mit den Nachbargaufgabenträgern angestrebt, um Vergabe und Leistungsangebot auf diesen Linien zu regeln. Die folgende Tabelle gibt alle Linien des Kreises Wesel entsprechend ihrer Zuordnung zu Linienbündeln wieder, soweit sich die Linien in der Zuständigkeit des Kreises Wesel befinden.

Bündel	beteiligte AT *	Konzession bis	Bündel	beteiligte AT	Konzession bis	Bündel	beteiligte AT	Konzession bis
RR (NIAG)			LN (NIAG)			ÜB (RVN/BVR)		
Rhein-Ruhr			Linker Niederrhein			Überland		
SB 10	K D	27.05.2026	SB X1		neue Linie	SB 3	--	31.12.2019
SB 30	K D	29.05.2025	SB X2		neue Linie	SB 6	--	31.12.2019
16	--	31.12.2019	SB 80	D Kr	12.06.2018	SB 7	K	11.12.2018
17	--	31.12.2019	1	--	12.06.2018	SB 21	--	31.10.2020
19	--	27.05.2020	2	--	12.06.2018	62	--	21.08.2020
25	--	31.12.2019	3	D	31.10.2019	63	K	30.09.2019
26	O	31.12.2019	4	--	31.12.2017	64	Bor	31.05.2019
37	K	30.11.2019	6	--	12.06.2018	65	--	31.12.2019
81	--	31.12.2019	8	--	31.10.2019	66	--	31.03.2019
82	--	31.05.2018	9	--	31.10.2019	67	K	31.03.2019
83	--	31.05.2018	38	--	31.10.2019	68	--	31.03.2019
85	--	31.05.2018	39	--	12.06.2018	71	Bor	31.12.2019
86	K	30.11.2019	41	--	31.10.2019	72	Bor	31.12.2018
89	--	21.08.2020	43	K	31.10.2019	75	--	31.12.2019
96	--	31.12.2019	911	D	31.08.2026	80	--	31.12.2018
915	D	31.12.2019	912	D	31.08.2026	98	--	31.12.2019
918	O	27.05.2020	913	D	31.08.2026	293	Bor/Reck	31.12.2019
921.2 Wes	D	30.06.2017	914	D	31.07.2019	299	Bor	31.10.2020
929	K	31.05.2018	SL 40	--	16.08.2017			
AST Hamm.		30.11.2018	SL 42	K	16.08.2017			
BB Loi/Wer	Bor	28.03.2021	BB Rheinberg	--	09.03.2022	BB Hünxe		17.04.2025
BB Mehrhoog	K	31.08.2026	BB Alpen	--	31.10.2019			
			BB Sonsbeck	--	04.03.2027			

Abkürzungen:

K	Kreis Kleve	O	Stadt Oberhausen	D	Stadt Duisburg
AT	Aufgabenträger	Kr	Stadt Krefeld	Bor	Kreis Borken
BB	Bürgerbus	Reck	Kreis Recklinghausen		

Die nachfolgende Tabelle bietet einen Überblick über diejenigen Linien, die den Kreis Wesel berühren, jedoch in die Zuständigkeit der Nachbaraufgabenträger fallen.

Zuständigkeit	weitere AT	Konzession bis	Zuständigkeit	Konzession bis	Zuständigkeit	weitere AT	Konzession bis	Zuständigkeit	Konzession bis	Zuständigkeit	Konzession bis	
KLE			DU			KR			RE		OB	
Kreis Kleve			Stadt Duisburg			Stadt Krefeld			Kreis Recklinghausen		Stadt Oberhausen	
7 NIAG	--	12.06.2018	921.1 D	30.06.2017	NE 6 SWK	Neuss	13.06.2017	SB 18 BVR **	31.12.2019	954	31.12.2019	
32 NIAG	--	12.06.2018	924	31.12.2019	052 SWK	--	30.09.2019			NE 4	13.06.2017	
36 NIAG	--	31.10.2019	Strab 903	31.12.2019	060 SWK	--	31.12.2024	keine weiteren AT				
37 NIAG	--	30.11.2019			076 RVN	--	03.12.2019			keine weiteren AT		
44 RVN	--	31.12.2019	keine weiteren AT									
86 NIAG	--	30.11.2019										
95 NIAG *	Bor	31.12.2019										
BB Uedem	--	10.12.2021										

Abkürzungen:

D	Stadt Duisburg	AT	Aufgabenträger	KR	Stadt Krefeld
RE	Kreis Recklinghausen	BOR	Kreis Borken	OB	Stadt Oberhausen

* Für die Linie 95 ist keine Aufgabenträgerschaft für den Kreis Wesel sinnvoll. Die Aufgabenträger Kreis Kleve und Kreis Borken entscheiden bilateral über die Zusage der Linie 95.

** vormals SB 28, Zuordnung zum Kreis Recklinghausen, der ehemalige Abschnitt Dorsten - Gelsenkirchen bleibt als SB 28 eigenständig bestehen.

Aufgrund der aktuellen ÖPNV-Strukturen ist die Zusammenfassung der ÖPNV-Linien zu größeren Bündeln als im Nahverkehrsplan 2012 sinnvoll und notwendig. Die Sinnhaftigkeit ergibt sich insbesondere aus der Struktur des Kreises Wesel mit dem Rhein als natürliche Grenze zwischen den Verkehrsräumen einerseits und der Unterscheidung zwischen dem dicht besiedelten und stark befahrenen Ballungsrandbereich und dem strukturell anders geprägten Raum andererseits. Des Weiteren ist zu beachten, dass eine unternehmensübergreifende Linienbündelung von den Verkehrsunternehmen nicht durchgehend gewünscht ist und der Nahverkehrsplan hierauf Rücksicht nehmen muss. Die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge und die Leistungskilometer der Bündel erhöhen sich hiermit. Dennoch sind die verbleibenden Bündel in der Weise gestaltet, dass größere mittelständische Unternehmen in der Lage sind, den Verkehr in diesen Linienbündeln abzuwickeln.

Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten

Die Tabelle auf der folgenden Seite gibt das Ende der Laufzeit der Konzessionen, aufgeteilt in die jeweiligen Teilnetze wieder.

Linie	Aufgabenträger aktuell	Konzessionär	bis
SB 3	Kreis Wesel	RVN	31.12.2019
SB 6	Kreis Wesel	RVN	31.12.2019
SB 7	Kreis Wesel/Kreis Kleve	RVN	11.12.2018
SB 10	Kreis Wesel/Stadt Duisburg	NIAG	27.05.2026
SB 21	Kreis Wesel/Kreis Recklinghausen	RVN	31.10.2020
SB 28	Kreis Wesel/ Kreis RE/Stadt GE	RVN	30.06.2019
SB 30	Kreise KLE/WES/Stadt DU	NIAG	29.05.2025
SB 80	Kreis Wesel	NIAG	12.06.2018
1	Kreis Wesel	NIAG	12.06.2018
2	Kreis Wesel	NIAG	12.06.2018
3	Kreis Wesel/Stadt Duisburg	NIAG	31.10.2019
4	Kreis Wesel	NIAG	31.12.2017
6	Kreis Wesel	NIAG	12.06.2018
7	Kreis Wesel/Kreis Kleve	NIAG	12.06.2018
8	Kreis Wesel	NIAG	31.10.2019
9	Kreis Wesel	NIAG	31.10.2019
16	Kreis Wesel	NIAG	31.12.2019
17	Kreis Wesel	NIAG	31.12.2019
19	Kreis Wesel	NIAG	27.05.2020
25	Kreis Wesel	NIAG	31.12.2019
26	Kreis Wesel	NIAG	31.12.2019
32	Kreis Kleve/Kreis Wesel	NIAG	12.06.2018
36	Kreis Kleve/Kreis Wesel	NIAG	31.10.2019
37	Kreis Wesel/Kreis Kleve	NIAG	30.11.2019
38	Kreis Wesel	NIAG	31.10.2019
39	Kreis Wesel	NIAG	12.06.2018
41	Kreis Wesel	NIAG	31.10.2019
43	Kreis Wesel/Kreis Kleve	NIAG	31.10.2019
44	Kreis Kleve/Kreis Wesel	RVN	31.12.2019
52	Stadt Krefeld/Kreis Wesel	SWK	30.09.2019
60	Stadt Krefeld/Kreis Wesel	SWK	31.12.2024
62	Kreis Wesel	RVN	21.08.2020
63	Kreis Wesel/Kreis Kleve	RVN	30.09.2019
64	Kreis Wesel/Kreis Borken	RVN	31.05.2019
65	Kreis Wesel	RVN	31.12.2019
66	Kreis Wesel	RVN	31.03.2019
67	Kreis Wesel/Kreis Kleve	RVN	31.03.2019
68	Kreis Wesel	RVN	31.03.2019
71	Kreis Wesel/(Kreis Borken)	RVN	31.12.2019
72	Kreis Wesel/Kreis Borken	RVN	31.12.2018
75	Kreis Wesel	RVN	31.12.2019
076	Kreis Wesel/Kreis Viersen/(Stadt Krefeld)	RVN	03.12.2019
80	Kreis Wesel	RVN	31.12.2018
81	Kreis Wesel	NIAG	31.12.2019
82	Kreis Wesel	NIAG	31.05.2018
83	Kreis Wesel	NIAG	31.05.2018
85	Kreis Wesel	NIAG	31.05.2018
86	Kreis Wesel/Kreis Kleve	NIAG	30.11.2019
89	Kreis Wesel	NIAG	21.08.2020
95	KreisWesel/Kreis Kleve	NIAG	31.12.2019
96	Kreis Wesel	NIAG	31.12.2019
98	Kreis Wesel	RVN	31.12.2019
293	Kreis Borken/Recklingh./Wesel	RVN	31.12.2019
299	Kreis Borken/Recklingh./Wesel	RVN	31.10.2020
911	Kreis Wesel/Stadt Duisburg	NIAG	31.08.2026
912	Kreis Wesel/Stadt Duisburg	NIAG	31.08.2026
913	Kreis Wesel/(Stadt Duisburg)	NIAG	31.08.2026
914	Kreis Wesel/Stadt Duisburg	NIAG/DVG	31.07.2019
915	Kreis Wesel/(Stadt Duisburg)	NIAG	31.12.2019
918	Kreis Wesel/(Stadt Oberhausen)	NIAG	27.05.2020
921	Kreis Wesel/Stadt Duisburg	NIAG/DVG	30.06.2016
924	Kreis Wesel/Stadt Duisburg	NIAG/DVG	31.12.2019
929 EG	Kreis Wesel/Stadt Duisburg/(Kreis KLE)/NL	NIAG	31.05.2018
954	Stadt Oberhausen	StOAG	31.12.2019
SL 40	Kreis Wesel	NIAG	16.08.2017
SL 42	Kreis Wesel/(Kreis KLE)	NIAG	16.08.2017
AST 1-4	Kreis Wesel	NIAG	30.11.2018
BB Alpen	Kreis Wesel	NIAG	31.10.2019
BB Hünxe	Kreis Wesel	RVN	17.04.2025
BB Loik.-Wertherb.	Kreis Wesel	NIAG	28.03.2021
BB Mehrhoog	Kreis Wesel	NIAG	31.08.2026
BB Rheinberg	Kreis Wesel	NIAG	09.03.2022
BB Sonsbeck	Kreis Wesel	NIAG	04.03.2017
BB Uedem	Kreis Kleve/Kreis Wesel	NIAG	10.12.2021
NE 4	Stadt Oberhausen	StOAG	13.06.2017
NE 6	Kreis Wesel/Stadt Krefeld	SWK	16.10.2018
Strab 903	Kreis Wesel/Stadt Duisburg	DVG	11.07.2017

Die zeitliche Harmonisierung der neuen Linienbündel erfolgt, wie auch im NVP 2012, jeweils auf den Endtermin der längst laufenden Liniengenehmigung im Bündel.

8.19.6 Abstimmungen zur Linienbündelung

Die im Kapitel 7.17 dargelegte Linienbündelung wurde im Rahmen der Abstimmungsprozesse mit allen Nachbareaufgabenträgern besprochen. Für jede Linie wurde eine Zuordnung zum jeweiligen Aufgabenträger durchgeführt. Teilweise wurden Linien zum Zwecke einer klareren Zuordnung angepasst, jedoch stets mit Blick auf die Fahrgastnutzung. Somit ist – im Gegensatz zum NVP 2012 – gewährleistet, dass jede Linie jeweils nur einem Aufgabenträger zugeordnet ist. Auch Widersprüche konnten im Vorhinein ausgeräumt werden, so dass zu jeder Linie eine Einigung zustande gekommen ist. Der Kreis Wesel kann somit 2017 einen NVP beschließen, der ein vollständiges und gültiges Linienbündelungskonzept enthält. Dies war beim NVP 2012 insbesondere aufgrund von Bedenken der Stadt Duisburg nicht möglich, u.a. weil die Stadt Duisburg noch keinen aktualisierten NVP beschlossen hatte. Linien der DVG und die Gemeinschaftslinien NIAG/DVG waren daher vom Linienbündelungskonzept des Kreises Wesel ausgenommen.

Mit allen Nachbareaufgabenträgern werden Vereinbarungen angestrebt, um die zukünftige Finanzierung der betroffenen die Kreisgrenzen überschreitenden Linien zu regeln und die Voraussetzungen für mit den Vorgaben der EU-VO 1370/2007 und dem Personenbeförderungsgesetz des Bundes im Einklang stehende Beauftragungen der Verkehrsunternehmen zu schaffen. Federführend bei der Vergabe ist jeweils der Aufgabenträger, in dessen Zuständigkeitsbereich sich der Schwerpunkt der Verkehrsbedienung befindet.

8.20 Entwicklung eines Bewertungsschemas für eigenwirtschaftliche Anträge

Mit der EU-weiten Vorabbekanntmachung der Verkehrsleistungen im Kreisgebiet, wird ein Genehmigungswettbewerb um diese Verkehrsleistungen erzeugt. Findet sich im Rahmen des Genehmigungswettbewerbs ein Anbieter, der die Leistungen eigenwirtschaftlich erbringt, so wird dieser Anbieter mit der Durchführung der Verkehrsleistungen beauftragt. Findet sich im Rahmen der Vorabbekanntmachung keinen Anbieter, so werden die Leistungen gemeinwirtschaftlich vergeben. Denkbar ist aber auch der Fall, dass es **mehrere eigenwirtschaftliche Angebote** für die ÖPNV Leistungen im Kreis Wesel gibt. Für diesen Fall muss der Aufgabenträger fest-

legen, nach welchen Kriterien das beste Angebot auszuwählen ist und welchem Anbieter schlussendlich der Zuschlag erteilt werden kann.

Da die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen identisch sind (eigenwirtschaftliches Angebot) müssen die Quantitäts- und Qualitätskriterien des konkreten Angebotes der Bieter miteinander verglichen werden. Um dies diskriminierungsfrei zu tun, werden die Kriterien vorab veröffentlicht. Aus diesem Grunde hat der Kreis Wesel ein Bewertungsschema erarbeitet, welches die unterschiedlichen Qualitätsmerkmale und die Quantität des Verkehrsangebotes einer Bewertung unterzieht. Es wird nachfolgend beschrieben und im Nahverkehrsplan veröffentlicht.

Im Rahmen der angebotenen Quantität wird durch das Berechnungsschema z.B. dem Umstand Rechnung getragen, dass nicht jede zusätzliche Fahrt verkehrlich die gleiche Bedeutung aus Sicht des Kunden hat. So sind beispielsweise unregelmäßige und frühe Fahrten, die sich aus der Fahrt vom Betriebshof zum ersten Einsatzort ergeben und die in den Fahrplan übernommen werden, nur eine geringfügige Verbesserung des Verkehrsangebotes und werden entsprechend gewichtet. Im Gegensatz dazu ist eine Ergänzung des Taktfahrplans in der Hauptverkehrszeit, die z.B. einen 30-Minutentakt statt eines 60-Minutentakts ermöglicht, eine deutliche Verbesserung. Insofern bewertet das Schema, die für die ÖPNV-Kunden und den Aufgabenträger höherwertigeren Leistungen, mit entsprechend höheren Faktoren.

Ebenso werden Qualitäten, welche besser sind als die geforderten Parameter entsprechend positiv bewertet. Als Mindestvorgabe sind grundsätzlich die Anforderungen des Nahverkehrsplans einzuhalten.

Die Tabelle auf der folgenden Seite gibt das Bewertungsschema wieder, mit dessen Hilfe eigenwirtschaftliche Anträge miteinander verglichen werden. Das Angebot mit der höheren Punktzahl stellt das Angebot dar, welches am Ende bezuschlagt wird, sofern grundsätzlich alle Kriterien und Anforderungen des Nahverkehrsplans eingehalten wurden.

Wertungsschema für konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge							
1. Vollständige Einhaltung der Vorgaben des NVP		Ja	Nein				
		Eingang in das Wertungsschema	Kein Eingang in das Wertungsschema				
2. Betriebliche Mehrleistungen							
zusätzliche Fahrten	echte Taktverdichtung	Innerhalb des Betriebszeitfensters	außerhalb des Betriebszeitfensters	echte Taktverdichtung	Innerhalb des Betriebszeitfensters	außerhalb des Betriebszeitfensters	Mehrleistungen
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Punkte	Punkte	Punkte	Punktzahl
zusätzliche Fahrt Mo-Fr				40	20	10	0
zusätzliche Fahrt Mo-Fr (S) - 5 Tage					10	5	0
zusätzliche Fahrt Mo-Fr (S) - 1 Tag					2	1	0
zusätzliche Fahrt Mo-Fr (F) - 5 Tage					6	3	0
zusätzliche Fahrt Sa				10	4	2	0
zusätzliche Fahrt So/Fe				15	6	3	0
<i>F = Ferientage</i>	<i>Ein TaxiBuseinsatz wird mit</i>						
<i>S = Schultage</i>	<i>50% der Punkte bewertet</i>						
3. Qualitätsvorgaben							
	Erfüllungsgrad in %	Faktor					Qualitätsvorgaben Punktzahl
Fahrzeuge							
Übermittlung von Echtzeit-Daten an die EFA		2					0
Ausstattung mit Einstiegsrampe		5					0
Haltestellenanzeige innen		1					0
automatische Haltestellenansage		1					0
Prüfmöglichkeiten e-Tickets		1					0
Einsatz von Klimaanlage, Schnell- / Expressbus		3					0
Einsatz von Klimaanlage, sonstige		1					0
Ausstattung mit Abgasnorm Euro5 oder besser		2					0
Reservefahrzeuge werden liniennah vorgehalten		2					0
WLAN-Angebot, Schnell- / Expressbus		3					0
WLAN-Angebot, sonstige		1					0
							Gesamt-Punktzahl
Zuschlag für den eigenwirtschaftlichen Bieter mit der höchsten Punktzahl							0