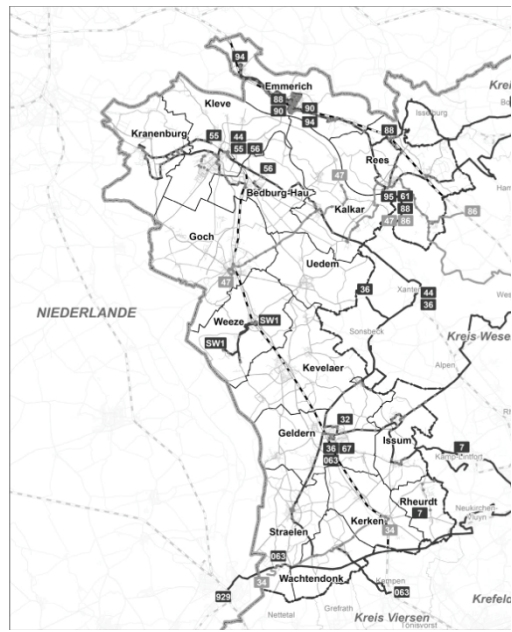
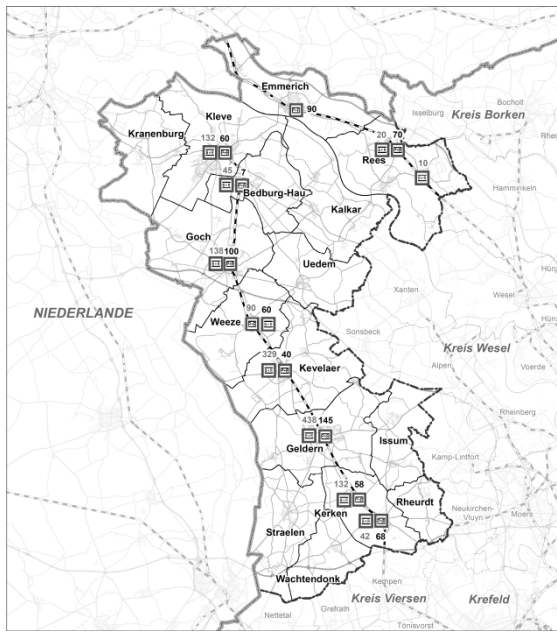
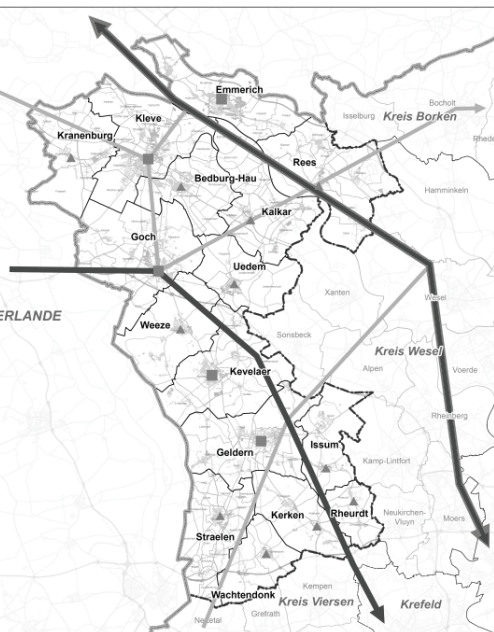




Nahverkehrsplan für den Kreis Kleve

ENTWURF

Stand: 18.10.2017

Auftraggeber:



Kreis Kleve
Der Landrat
Nassauerallee 15-23
47533 Kleve

Bearbeitung durch:



Mittelstraße 55 – 40721 Hilden

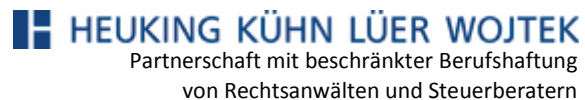
BearbeiterInnen:

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm
M.Sc. Stadtplanung Katharina Oppenberg
Dipl. – Geogr. Céline Gettmann

ENTWURF

Stand: 18.10.2017

Rechtliche Beratung:



BearbeiterInnen:

Dr. Peter Kamphausen
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Sandra Janberg
Wissenschaftliche Mitarbeiterin

Stand: 18. Oktober 2017

Bildquellen Titelseite (von r.):

- 1: Eigene Darstellung
- 2: Linienplan Verkehrsverbund Rhein Ruhr
- 3: Eigene Darstellung

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Nahverkehrsplanes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt.

Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	5
1.1	Aufstellungsverfahren	5
1.2	Arbeitsablauf der Überarbeitung des Nahverkehrsplanes.....	6
2	Gesetzliche Grundlagen, Ziele und Rahmenvorgaben.....	8
2.1	Gesetzliche Grundlagen.....	8
2.2	Ziele und Rahmenvorgaben.....	12
3	Bestandsaufnahme der Raumstruktur	15
3.1	Raumstrukturelle Rahmenbedingungen.....	15
3.2	Einwohner im Kreis Kleve	18
3.3	Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen	20
3.4	Schul- und Bildungseinrichtungen.....	22
3.5	Versorgungseinrichtungen	25
3.6	Publikumsbedeutsame Freizeiteinrichtungen und –standorte.....	25
3.7	Motorisierung und Autoverfügbarkeit im Kreis Kleve.....	27
4	Bestandsaufnahme ÖPNV	28
4.1	Organisationsstruktur und Aufgabenträgerschaft.....	28
4.2	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	29
4.3	Straßengebundener ÖPNV	31
4.4	Angebot.....	32
4.5	Sonstige ÖPNV-Angebote im Kreis Kleve.....	47
4.6	Fahrtenangebot.....	52
4.7	Leistungsdaten im ÖPNV	57
4.8	Haltestellen, Verknüpfungspunkte und intermodale Angebote.....	58
4.9	Umsteigepunkte im ÖPNV	59
4.10	P+R- und B+R-Angebote im Kreis Kleve	60
4.11	Tarifstruktur und Verkaufsstellen.....	62
5	Finanzierung des ÖPNV	63
5.1	Deckung der Kosten des ÖPNV.....	63
5.2	Landesfördermittel	64
6	Heutige Nachfrage im ÖPNV und Strukturprognose für 2030	65
6.1	Verkehrsmodell und Istzustand 2015/2016.....	65
6.2	Strukturprognose 2030 für den ÖPNV	70
7	Leitbild für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV	77
7.1	Ziele, Grundsätze und differenzierte Betrachtung der Qualitätsstandards im ÖPNV	77
7.2	Qualitätsstandards zur Angebotsqualität.....	79
7.3	Qualitätsstandards zum Betrieb	86
7.4	Qualitätsstandards zur Infrastruktur	91
8	Zielorientierte Bewertung des ÖPNV-Angebotes sowie zukunftsorientierte Prüffelder.....	94

8.1	Zielorientierte Bewertung	94
8.2	Ableitung von Prüffeldern für das Maßnahmenkonzept im NVP	98
9	Maßnahmenkonzept 2019	103
9.1	Rahmenbedingungen, Ziele und Grundlagen	103
9.2	Linienbezogene Prüffelder im Liniennetzkonzept 2019.....	104
9.3	Produktdifferenzierung im Liniennetzkonzept 2019	105
9.4	Netzhierarchie 2019	108
9.5	Optimierung des Schülerverkehrs	109
9.6	Weiterentwicklung der Bedarfsverkehre.....	110
9.7	Anforderungen an den SPNV.....	110
9.8	Verknüpfungspunkte und Haltestellen.....	111
9.9	Tarifstruktur und Vertriebsformen.....	118
9.10	Informations- und Serviceangebote sowie Mobilitätsmanagement	121
9.11	Multimodale Schnittstellen	124
10	Vergabe und Qualitätssteuerung	127
10.1	Vergabeverfahren	127
10.2	Linienbündelungskonzept Kreis Kleve	127
10.3	Harmonisierung von Linienbündeln.....	131
10.4	AST-Verkehre als Sonderform	133
10.5	Grundzüge der Qualitätssteuerung im ÖPNV	134
10.6	Aufgaben.....	135
10.7	Umsetzungsplanung bis 2022.....	136
	Quellenverzeichnis.....	137
	Abbildungsverzeichnis	139
	Glossar	141
	Anlagen	

1 Einleitung

1.1 Aufstellungsverfahren

Das Land Nordrhein-Westfalen hat zum 01.01.1996 durch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) festgelegt. Aufgabenträger für den ÖPNV sind die kreisfreien Städte und Kreise; sie übernehmen Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierung. Aufgabenträger für den SPNV sind die Zweckverbände. Nach der Novellierung des ÖPNVG NRW im Juli 2007 übernehmen nun drei große Zweckverbände diese Aufgabe landesweit. Diese drei großen Zweckverbände gingen aus den neun nordrhein-westfälischen Verkehrsverbünden hervor.

Die Kreise Kleve und Wesel hatten den Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein (NVN) gebildet. Zum 1. Januar 2008 wurde die Geschäftsstelle des NVN aufgelöst. Der Zweckverband besteht weiterhin; die Aufgaben werden nun allerdings von der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR) mit übernommen.

Die VRR AöR wurde am 28. September 2004 errichtet. Sie ist der gemeinsame Dach-Zweckverband des Nahverkehrs-Zweckverbandes Niederrhein (NVN) und des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Für die Durchführung der Aufgaben des SPNV ist die „VRR AöR“ zuständig.

Seit Inkrafttreten des ÖPNVG NRW in 1996 ist der Kreis Kleve Aufgabenträger für den ÖPNV. Die Kommunen Kleve, Kevelaer¹, Geldern, Goch, Straelen, Issum und Wachtendonk sind Aufgabenträger für den Stadt- bzw. Ortsbusverkehr in den jeweiligen Städten und Gemeinden. Zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV ist der Kreis Kleve nach §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW gehalten, einen Nahverkehrsplan aufzustellen und diesen bei Bedarf fortzuschreiben. Der letzte Nahverkehrsplan wurde am 23.10.1997 vom Kreistag beschlossen.

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen insbesondere im Bereich ÖPNV (EU-Verordnung Nr. 1370/2007, Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes in 2013) und der strukturellen Veränderungen im Kreis selbst soll der bisherige Nahverkehrsplan grundlegend neu gefasst werden. In Kapitel 1 sind die Arbeitsschritte für die Überarbeitung des Nahverkehrsplans dargestellt. Des Weiteren läuft für viele Buslinien im Kreis die Betrauung der Verkehrsleistungen zum 01.12.2019 aus und muss neu vergeben werden.

Der Nahverkehrsplan soll eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Gestaltung des ÖPNV schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den gegenwärtigen und zukünftigen verkehrlichen Verflechtungen gerecht wird. Durch das ÖPNVG NRW erhält der Kreis Kleve den notwendigen Gestaltungsspielraum für die Gewährleistung einer ausreichenden Nahverkehrsbedienung über den Nahverkehrsplan. Die Bedeutung des Nahverkehrsplanes ist in den letzten Jahren gestiegen. Er dient der politischen Willensbildung des Kreises Kleve und seiner kreisangehörigen Städte/Gemeinden und bietet zudem eine verkehrsgewerbliche Absicherung der im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen.

Der Nahverkehrsplan ist mit den Nahverkehrsplänen der benachbarten Aufgabenträger und der VRR AöR abzustimmen. Zu den benachbarten Aufgabenträgern gehören die Kreise Wesel, Viersen und Borken. Zudem findet eine Abstimmung insbesondere mit den jeweiligen kreisangehörigen Kommunen statt, die selbst Aufgabenträger für den Stadt- bzw. Ortsbusverkehr sind.

¹ Seit dem 13.07.2017 führt die Stadt Kevelaer die amtliche Zusatzbezeichnung „Wallfahrtsstadt“.

Die im Kreisgebiet vorhandenen Verkehrsunternehmen wirken bei der Aufstellung mit. Der Nahverkehrsplan beschreibt den Ist-Zustand des ÖPNV im Kreisgebiet und zeigt die gewünschte Entwicklungsrichtung des Systems für die kommenden Jahre auf. Er trägt dazu bei, das erreichte Niveau des ÖPNV im Kreis Kleve zu erhalten und auszubauen.

Auch Qualitätsziele unterschiedlicher Kategorien werden durch den Nahverkehrsplan gesetzt. Als Konsequenz der erfolgten Liberalisierung des Nahverkehrsmarktes sind verbindliche Qualitätsziele eine Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV und definieren die Bedingungen für alle Teilnehmer bei einem möglichen Wettbewerbsverfahren.

In Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträgern und deren Nahverkehrsplänen soll ein möglichst lückenloses ÖPNV-Angebot für die Bevölkerung bereitgestellt werden, das eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bietet und die Mobilität sicherstellt. Lebensqualität und Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Kreis Kleve werden so erhalten und verbessert.

2016 begann die Überarbeitung des Nahverkehrsplanes mit gutachterlicher Unterstützung. Das im Nahverkehrsplan Kreis Kleve dargestellte Linienangebot im Maßnahmenkonzept bzw. in den Liniensteckbriefen im Anhang sowie die Qualitätsstandards dienen als Grundlage für die Festlegung des vom Kreis Kleve gewünschten Leistungsumfangs im Zuge der Vorabbekanntmachung und stellen das verbindliche Leistungsangebot auch für den Zeitraum ab dem 01.12.2019 dar.

1.2 Arbeitsablauf der Überarbeitung des Nahverkehrsplanes

In Abb. 1.2-1 sind die Arbeitsschritte zur Überarbeitung des Nahverkehrsplanes (NVP) sowie die Beteiligungsstufen dargestellt. Insgesamt setzt sich die Überarbeitung des NVP aus vier Projektstufen sowie dem vorgeschriebenen Beteiligungsverfahren zusammen. Die Kommunen im Kreis und die Verkehrsunternehmen sind während der Bearbeitung durch zwei Beteiligungsrounds vor der finalen Beschlussfassung durch den Kreistag beteiligt worden. Die gemäß § 9 Abs. 2 PBefG zu beteiligenden Verbände im Kreis sind bereits im Vorfeld 2016 über die Fortschreibung des NVP Kleve informiert worden und werden im Rahmen des Beteiligungsverfahrens weiterhin eingebunden. Dies gilt insbesondere für die Barrierefreiheit im ÖPNV.

Aufbauend auf der Bestandsanalyse und den Qualitätsstandards ist ein Maßnahmenkonzept mit folgenden Inhalten erstellt worden:

- Maßnahmenkonzept (inkl. Liniensteckbriefen),
- wirtschaftliche und verkehrliche Bewertung der Maßnahmen,
- Produktprofilierung im Kreis Kleve,
- Bedarfsverkehre,
- Verknüpfungspunkte und Haltestellen,
- Tarifstruktur und Vertriebsformen,
- multimodale Schnittstellen,
- Qualitätssteuerung und organisatorische Maßnahmen,
- Linienbündelungskonzept,
- Finanzierungs- und Umsetzungsplanung.

Der vorliegende NVP stellt das Bearbeitungsergebnis aller Arbeitsschritte dar. Zudem diente der NVP-Entwurf als Grundlage für die Durchführung des offiziellen Beteiligungsverfahrens gemäß § 9 Abs. 1 bis 3 ÖPNVG NRW zur Neufassung des Nahverkehrsplans. Für die Dauer des Beteiligungsverfahrens wurde der Nahverkehrsplan-

Entwurf als PDF-Datei auf der Internetseite des Kreises Kleve eingestellt, so dass auch alle Bürger Anmerkungen und Hinweise einbringen konnten.

Arbeitsablauf Neufassung NVP Kreis Kleve

Stufe 1: Rahmenbedingungen, Bestandsaufnahme und Analyse

Rahmenbedingungen

Bestandsaufnahme der Raum- und Siedlungsstrukturen

Bestandsaufnahme im ÖPNV

ÖPNV – Verkehrsmodell (Ist-Zustand und Nullprognose 2030)

Stufe 2: Zielkonzept und Maßnahmenkonzept

Leitbild und Ausarbeitung von Qualitätsstandards

Zusammenfassende Bewertung des ÖPNV-Angebotes

Anregungen von Kommunen und Verkehrsunternehmen und Ableitung von Prüffeldern

Maßnahmenkonzept

Stufe 3 Vergabe und Linienbündelung

Vergabebezogene Inhalte im NVP und Liniensteckbriefe

Linienbündelungskonzept und Qualitätssteuerung im ÖPNV

Stufe 4 NVP-Entwurf und Beteiligungsverfahren

Erstellung NVP-Entwurf

Abstimmung auf Arbeitsebene mit Kommunen und Verkehrsunternehmen

Einbringung des Entwurfs in den Fachausschuss und Kreistag

Beteiligungsverfahren mit Auswertung der Stellungnahmen und ggf. Anpassung des NVP

Endfassung NVP

Kreistagsbeschluss

Abb. 1.2-1: Arbeitsablauf Neufassung NVP-Kreis Kleve

2 Gesetzliche Grundlagen, Ziele und Rahmenvorgaben

2.1 Gesetzliche Grundlagen

2.1.1 Übersicht über die einschlägigen Rechtsgrundlagen

Grundsätzlich sind für die Erstellung des Nahverkehrsplans insbesondere das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates zu beachten.

2.1.2 Regelungsinhalt des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz befasst sich mit dem sog. Verkehrsgewerberecht. Nach § 1 Abs. 1 PBefG unterliegt dem Gesetz die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen. In § 2 PBefG ist die Genehmigungspflicht für die Beförderung von Personen mit den dort genannten Beförderungsmitteln statuiert. In den §§ 9 ff. folgen Vorschriften über das Genehmigungsverfahren. Ab § 28 - § 51 PBefG folgen Sonderbestimmungen für die einzelnen Verkehrsarten. Nach § 8 Abs. 4 PBefG sind Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eigenwirtschaftlich zu erbringen. § 8a PBefG enthält für den Fall, dass die ausreichende Verkehrsbedienung nicht eigenwirtschaftlich möglich ist, den Verweis auf die VO (EG) Nr. 1370/2007. Auch bezüglich anderer Regelungsgegenstände besteht eine Verknüpfung zwischen dem Personenbeförderungsgesetz und der Verordnung.

2.1.3 EU-Rechtsrahmen und die Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (sog. Marktöffnungsverordnung) wurde am 23.10.2007 beschlossen und am 03.12.2007 im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Sie trat 24 Monate später am 03.12.2009 in Kraft. Zeitgleich wurde die bisherige Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 aufgehoben. Das damit neu beschriebene Vergaberecht umfasst die folgenden Eckpunkte:

- Finanzielle Ausgleichsleistungen durch den Aufgabenträger können ausschließlich auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gewährt werden. Hierbei sind verschiedene Handlungsformen zulässig (Verträge, Satzungen, Verwaltungsregelungen, Bedingungen für die Betrauung interner Betreiber).
- In öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sind die zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar zu definieren und die Parameter, anhand derer die Ausgleichsleistungen berechnet werden, in objektiver und transparenter Weise festzulegen.
- Das wettbewerbliche Vergabeverfahren ist eine Vergabemöglichkeit nach der Marktöffnungsverordnung, Art. 5 Abs. 1, Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007. So müssen die zuständigen Behörden die öffentlichen Dienstleistungsaufträge außer in den in den Absätzen 2, 4, 5 und 6 vorgesehenen Fällen im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben.
- Öffentliche Verkehrsdienste können selbst erbracht oder ohne vorhergehende Ausschreibung einem im Besitz des Aufgabenträgers befindlichen Betreiber übertragen werden (In-House-Vergabe), sofern der Auftraggeber über diesen eine Kontrolle ausübt wie über seine eigenen Dienststellen. In diesen Fällen gilt

- für die Betreiber ein Beteiligungsverbot an Ausschreibungen in anderen Regionen. Zudem gilt das Verbot der Überkompensation.²
- Öffentliche Dienstleistungsaufträge unter einem geschätzten Jahresdurchschnittswert von 1 Mio. € oder unter einer jährlichen öffentlichen Verkehrsleistung von 300.000 km sowie Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr (ohne U-Bahnen und Straßenbahnen) können – sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist - direkt vergeben werden (Art. 5 Abs. 4, 6 VO (EG) 1370/2007). Werden öffentliche Dienstleistungsaufträge an kleine oder mittlere Unternehmen mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen vergeben, können die Schwellenwerte verdoppelt werden.
 - Die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge soll für Busverkehrsdienste höchstens zehn Jahre, für Schienenverkehrsdienste höchstens 15 Jahre betragen (bei Direktvergabe im Eisenbahnverkehr höchstens zehn Jahre). Falls die Betreiber jedoch erhebliche Investitionen für die Erbringung der Verkehrsdienstleistungen tätigen müssen, kann die Laufzeit der Dienstleistungsaufträge um die Hälfte verlängert werden.

Die neuen Vergabebestimmungen gelten grundsätzlich ab dem 03.12.2019. Während des vorherigen Übergangszeitraumes von zehn Jahren sind die EU-Mitgliedsstaaten aufgefordert, die neue Verordnung bereits schrittweise anzuwenden. Das deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) musste daher an den neuen europäischen Rahmen angepasst werden. Deshalb wurde das PBefG zum 1. Januar 2013 geändert. In Deutschland finden die vergaberechtlichen Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 ab dem 01.01.2014 verpflichtende Anwendung (siehe § 62 Abs. 1 PBefG). Die wesentlichen Neuerungen des PBefG 2013 sind:

- Eigenwirtschaftliche Verkehre und Verkehre auf Grundlage von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (öDA - Auftragsverkehre) werden durch die neue Definition der Eigenwirtschaftlichkeit sowie durch ein verfahrensmäßiges Stufenverhältnis (ähnlich der Rechtsprechung des BVerwG) eindeutig voneinander abgegrenzt.
- Die Aufgabenträger können die Instrumente der Verordnung (Vereinbarung öffentlicher Dienstleistungsaufträge, Festsetzung allgemeiner Vorschriften) zur Sicherstellung von Verkehrsleistungen nutzen.
- Die Aufgabenträger definieren den Sicherstellungsumfang (ausreichende Verkehrsbedienung) im Regelfall im Nahverkehrsplan. Die Vergabe von Ausgleichsleistungen für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im öffentlichen Personennahverkehr erfolgt auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Auftragsverkehre), welche zuvor im Rahmen einer obligatorischen Vorabbekanntmachung transparent zu machen sind.
- Direktvergaben nach Art. 5 Abs. 2 und 4 der VO (EG) Nr. 1370/2007 werden zugelassen.
- Das Verfahren zur wettbewerblichen Vergabe einer Dienstleistungskonzession (Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007) wird in Grundzügen ausgestaltet.
- Die Genehmigungsbehörde hat jährlich ein Verzeichnis aller bestehenden Genehmigungen unter Angabe von Linienführung, Geltungsdauer und Antragsfristen zu veröffentlichen (§ 18 PBefG).

Es ist jedoch zu beachten, dass die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ab dem 24.12.2017 aufgrund der Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG)

² Der Ausgleich ist auf den Wert des finanziellen Nettoeffekts der Summe aller (positiven und negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes gem. Ziffer 2 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 beschränkt.

Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste in einigen Teilen in geänderter Form fortgilt und zusätzliche Regelungen hinzukommen.

2.1.4 Landesrechtlicher Rechtsrahmen des ÖPNVG NRW in Nordrhein-Westfalen

Das ÖPNVG NRW regelt die Organisationsstruktur des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen. Es wurde zuletzt mit Gesetz vom 15.12.2016 novelliert.

Mit einer der vorausgegangenen Novellierungen des Gesetzes, die zum 01.01.2008 in Kraft trat, hat das Land NRW Organisation und Förderung des ÖPNV umfassend neu geordnet. Dabei wurden folgende Ziele verfolgt,

- kommunale Verantwortung zu stärken,
- Vorgaben des Landes auf das notwendige Maß zu reduzieren,
- überregionale Aufgaben an Gemeindeverbände zu übertragen und
- die kommunalen Körperschaften in die Verwendung der Landesfördermittel einzubinden.

Gleichzeitig mit der Vereinigung der Aufgabenträgerschaft im SPNV und der Investitionsförderung auf drei Dachorganisationen wurde mit der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 01.01.2008 zudem die Vielzahl der bis dahin geltenden Fördertatbestände zu drei Pauschalen bzw. pauschalierten Zuwendungen zusammengefasst:

- ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (umfasst die bisherige Aufgabenträgerpauschale für Kreise und kreisfreie Städte, die Fahrzeugförderung im kommunalen ÖPNV)
- Seit 2011 die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach § 11a ÖPNVG NRW
- SPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW (umfasst u.a. die Mittel zur Finanzierung des SPNV-Leistungsangebotes sowie die Aufgabenträgerpauschale SPNV)
- pauschalierte Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW (umfasst einen Teil der bisherigen Zuwendungen des Landes für ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen).

§ 3 des ÖPNVG NRW verpflichtet die zuständigen Aufgabenträger zur Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV. Die Aufgabenträger sind in ihrem Wirkungskreis zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der jeweils geltenden Fassung (§ 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW).

Die Aufgabenträger haben zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Die Nahverkehrspläne sollen für die Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die qualitative und quantitative Ausgestaltung des SPNV/ÖPNV in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich schaffen. Zudem soll zwischen den Aufgabenträgern ein abgestimmtes Vorgehen bei der Ausgestaltung des ÖPNV sichergestellt sein, das den bestehenden und noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen genügt und von der Genehmigungsbehörde berücksichtigungsfähige Aussagen zur Erteilung von Liniengenehmigungen beinhaltet.

2.1.5 Besondere Regelungen zu Belangen der Barrierefreiheit

Gemäß § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW hat der Nahverkehrsplan die Belange der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Abs. 8 ÖPNVG NRW zu beachten. § 2 Abs. 8 ÖPNVG NRW verweist auf die Barrierefreiheit nach Art. 9 des Übereinkommens der Vereinten Na-

tionen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. 2008 II S. 1420; UN-Behindertenrechtskonvention), nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW. Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002, mit dessen Artikel 1 auch das BGG erlassen wurde, sieht u.a. Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in Artikel 49 und des Personenbeförderungsgesetzes in Artikel 51 vor:

- Artikel 49 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze
Die nach dem GVFG als Fördervoraussetzung bereits zuvor bestehende Berücksichtigungspflicht der Belange behinderter Menschen und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung wurde dahingehend verstärkt, dass ein Vorhaben den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entsprechen muss. Zusätzlich müssen bei der Vorhabenplanung die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte gehört werden. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne von § 5 BGG anzuhören.
- Artikel 51 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze
Nach dem damals neu eingefügten § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG in seiner jetzigen Fassung 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 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ „Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen“ (§ 8 Abs. 3 S. 5 PBefG, der durch Art. 1 des Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14.12.2012 in Satz 5 verschoben wurde (BGBl. I 2012, 2598)). Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes müssen Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände gehört werden.
- Im Antrag auf die Erteilung einer Liniengenehmigung müssen Maßnahmen zur Barrierefreiheit entsprechend der Aussagen im Nahverkehrsplan dargelegt werden (§ 12 PBefG). Die Liniengenehmigung kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan nicht im Einklang steht (§ 13 Abs. 2a PBefG).

Der Nahverkehrsplan bekommt durch die Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013 eine hohe Bedeutung im Hinblick auf die Barrierefreiheit. Die jeweiligen Aufgabenträger sind für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig und haben in ihrem Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in §8 Absatz 3 Satz 3 PBefG genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan sind Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer 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. Zudem können die Länder weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt von Nahverkehrsplänen regeln.

2.2 Ziele und Rahmenvorgaben

2.2.1 Verkehrspolitische Ziele des Landes NRW

Im ÖPNVG NRW gibt das Land NRW Grundsätze für die Entwicklung des ÖPNV mit dem Ziel vor, die Planung und Ausgestaltung zu koordinieren und die Qualität des ÖPNV zu sichern. Im Gesetzestext werden die charakteristischen Merkmale einer angemessenen Verkehrsbedienung grundsätzlich vorgeschrieben. Im Einzelnen werden in § 2 ÖPNVG NRW als Grundsätze genannt:

- Bevorrechtigung des SPNV gegenüber dem straßengebundenen ÖPNV beim Ausbau der Infrastruktur.
- In allen Landesteilen ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt werden, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt.
- Bevorzugter Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau.
- Vorrang für den ÖPNV gegenüber dem Straßenverkehr unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung sowie des absehbaren Verkehrsbedarfes.
- Erhaltung des Eisenbahnnetzes als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Räumerschließung.
- Alle Möglichkeiten zur technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene sind auszuschöpfen.
- In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten. Dazu ist die Zusammenarbeit des Landes, der Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen weiterzuentwickeln.
- Angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem und barrierefreiem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr Rechnung trägt.
- Durch eine koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, einheitlicher und nutzerfreundlicher Tarife, koordinierter Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie einheitlicher Qualitätsstandards soll die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden.
- Die Netzverknüpfung soll durch eine nutzerfreundliche, barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs gewährleistet werden.
- In ländlichen Räumen soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/ Schienenkonzepte sichergestellt werden. Das Busnetz ist auf ein Grundnetz von Schienenverbindungen auszurichten. Verbindungen zwischen den Kommunen entsprechend ihrer zentral-örtlichen Verflechtungen sind sicherzustellen.
- Sonderverkehre sind möglichst in Linienverkehre zu überführen.

- Alternative Bedienungsformen wie Rufbusse³, Sammeltaxen und Bürgerbusse sollen bei geringer Verkehrsnachfrage genutzt werden.
- Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die 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 BGG und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW zu berücksichtigen.
- Ebenso ist den spezifischen Belangen von Männern und Frauen, älteren Menschen, Personen, die Kinder zu betreuen haben, Kindern und Fahrradfahrern in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.
- Bei der Ausgestaltung des ÖPNV sollen die vorhandenen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit haben, zu gleichen Bedingungen beteiligt zu werden.
- Im Rahmen des europäischen Integrationsprozesses kommt dem grenzüberschreitenden ÖPNV zu den Nachbarländern Niederlande und Belgien eine besondere Bedeutung zu. Durch Intensivierung der bestehenden grenzüberschreitenden Kooperationen sollen Grenzbarrieren weiter abgebaut sowie die Infrastruktur und die Verkehrsangebote zukunftsfähig fortentwickelt werden.

Um den ÖPNV im Land NRW zukunftssicher zu gestalten, hat die Landesregierung NRW eine ÖPNV-Zukunftskommission gegründet. Das Expertengremium hat im Auftrag der Landesregierung ein Zukunftskonzept für den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen erarbeitet. Die wesentlichen Kernaussagen sind dem Abschlussbericht der Kommission⁴ zu entnehmen.

2.2.2 Ziele der Landesplanung

Die Grundsätze und Ziele der Raumordnung in NRW werden in dem Landesentwicklungsplan (LEP NRW) dargestellt⁵. Dieser ist am 08.02.2017 in Kraft getreten. Wichtige Kernaussagen des LEP NRW für den Bereich Öffentlicher Verkehr sind:

- Die Mittel- und Oberzentren des Landes sind bedarfsgerecht an den Öffentlichen Verkehr anzubinden.
- Das Schienennetz ist so leistungsfähig zu entwickeln, dass es die Funktion des Grundnetzes für den Öffentlichen Personennahverkehr wahrnehmen kann.
- Zur leistungsstarken Erschließung der Städtereion Rhein-Ruhr ist der Rhein-Ruhr Express (RRX) zu verwirklichen.
- Nicht mehr genutzte, für die regionale Raumentwicklung bedeutsame Schienenwege sind von der Regionalplanung als Trassen zu sichern.
- In allen Teilräumen des Landes ist von den Kommunen und den Aufgabenträgern des öffentlichen Verkehrs die Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem Öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit zu gewährleisten.

³ Der Begriff „Rufbusse“ ist im § 2 Abs. 7 des ÖPNVG NRW genannt. Im Kreis Kleve werden die Rufbusse als TaxiBusse aufgeführt.

⁴ siehe hierzu:
ÖPNV-Zukunftskommission NRW - Zukunft des ÖPNV in NRW | Weichenstellung für 2020/2050
Abschlussbericht der Kommission – Handlungsbedarf und Empfehlungen vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (August 2013)
Quelle: http://www.mbwsv.nrw.de/verkehr/_pdf_container/2013_08_30_OEPNV-Zukunftskommission_Abschlussbericht_Langfassung.pdf (abgerufen am 27.05.2017)

⁵ Quelle: Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) 2017

Zu den einzelnen Zielen des ÖPNV hat der LEP NRW genauere Angaben benannt, die dem LEP NRW zu entnehmen sind.

Für den Kreis Kleve sind die Städte Krefeld, Duisburg und Düsseldorf relevante Oberzentren (Zentren zur Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs) außerhalb des Kreisgebiets. Im Kreis sind von den 16 Kommunen acht als Städte und acht als Gemeinde ausgewiesen. Von den acht Städten sind Emmerich am Rhein, Geldern, Goch, Kvelaer und die Kreisstadt Kleve als Mittelzentren dargestellt.

Grundlage für die Entwicklung der Angebotsstandards im ÖPNV (vgl. Kap. 7) ist die siedlungsräumliche Grundstruktur sowie die zentralörtliche Gliederung, wie sie im LEP NRW dargelegt sind.

2.2.3 Zielsetzungen im Regionalplan

Für die Bezirksregierung Düsseldorf ist als Regionalplan der Gebietsentwicklungsplan -„GEP 99“- mit dem Stand 11/2001 bindend.⁶ Gegenwärtig wird ein neuer Regionalplan Düsseldorf erstellt. Es liegt ein zweiter Entwurf mit Stand Juni 2016 vor.⁷ Auf Basis dieses 2. Entwurfes wurde ein zweites Beteiligungsverfahren durchgeführt, das bereits beendet ist. Ab Mai 2017 fand eine nicht-öffentliche Erörterung mit Verfahrensbeteiligten statt. Am 06.07.2017 hat der Regionalrat des Regierungsbezirks Düsseldorf die Durchführung eines dritten Beteiligungsverfahrens zu Änderungen am Entwurf gefasst. Hierzu wurde kein neuer Entwurf veröffentlicht, sondern es wurden lediglich die geänderten Bestandteile des 2. Entwurfes zur Verfügung gestellt.⁸ Bis einschließlich zum 4. Oktober 2017 können Stellungnahmen eingereicht werden. Dieser 2. Entwurf sieht für die Verkehrsinfrastruktur in Kapitel 5.1.1 folgende Grundsätze vor, die durch die beabsichtigten Änderungen im Rahmen des dritten Beteiligungsverfahrens nicht verändert wurden:

- (G1) Die bestehende Verkehrsinfrastruktur soll erhalten und, soweit erforderlich, bedarfsgerecht sowie unter Berücksichtigung überregionaler Verkehrsbeziehungen umweltverträglich ausgebaut werden, um die räumlichen Voraussetzungen für eine raumverträgliche Mobilität von Personen und Gütern zu gewährleisten. Dabei sollen umweltschonende Verkehrssysteme mit hoher Leistung und wirtschaftlicher Tragfähigkeit Vorrang haben. Die weiteren Vorgaben zur Sicherung von Verkehrsstrassen bleiben unberührt.
- (G2) Die Angebote des öffentlichen Verkehrs sollen so gestaltet sein, dass die zeichnerisch dargestellten Siedlungsräume in angemessener Form an öffentliche Verkehrsmittel angeschlossen werden können.
- (G3) Bei Planung und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur sollen in überwiegend für Wohnzwecke genutzten Bereichen, insbesondere im Bereich von Allgemeinen Siedlungsbereichen, die Belange der Bevölkerung im Hinblick auf Immissionsschutz berücksichtigt werden.

⁶ Siehe hierzu Gebietsentwicklungsplan (GEP 99) der Bezirksregierung Düsseldorf (entnommen aus: http://www.brd.nrw.de/planen_bauen/regionalplan/service/gep99textdruck.pdf) (abgerufen am 27.05.2017)

⁷ Zweiter Entwurf des Regionalplans mit Stand Juni 2016: http://www.brd.nrw.de/planen_bauen/regionalplan/pdf_rpd_2e_062016/Textteil_Juni2016.pdf (zuletzt abgerufen am: 21.09.2017)

⁸ Dazugehörige Unterlagen verfügbar unter: http://www.brd.nrw.de/planen_bauen/regionalplan/rpd_2e_062016.html (zuletzt abgerufen am: 21.09.2017)

3 Bestandsaufnahme der Raumstruktur

3.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

Der Kreis Kleve mit Verwaltungssitz in der Stadt Kleve liegt im Regierungsbezirk Düsseldorf und ist Mitglied im Landschaftsverband Rheinland.

Das Kreisgebiet grenzt im Nordosten an den Kreis Borken, im Osten an den Kreis Wesel, im Süden an den Kreis Viersen sowie im Westen an das Königreich der Niederlande (siehe Abbildung 3.1-1).

Im Kreis Kleve gibt es 16 Kommunen, von denen die Städte Emmerich am Rhein, Geldern, Goch, Kevelaer und Kleve mittlere kreisangehörige Städte sind. Die zentralörtliche Zuordnung (Grund-, Mittel- oder Oberzentrum) erfolgt gemäß dem LEP NRW⁹. Folgende Kommunen befinden sich im Kreisgebiet:

Acht Städte

- | | |
|---------------------|---------------|
| • Emmerich am Rhein | Mittelzentrum |
| • Geldern | Mittelzentrum |
| • Goch | Mittelzentrum |
| • Kalkar | Grundzentrum |
| • Kevelaer | Mittelzentrum |
| • Kleve | Mittelzentrum |
| • Rees | Grundzentrum |
| • Straelen | Grundzentrum |

Acht Gemeinden

- | | |
|---------------|--------------|
| • Bedburg-Hau | Grundzentrum |
| • Issum | Grundzentrum |
| • Kerken | Grundzentrum |
| • Kranenburg | Grundzentrum |
| • Rheurdt | Grundzentrum |
| • Uedem | Grundzentrum |
| • Wachtendonk | Grundzentrum |
| • Weeze | Grundzentrum |

Der Kreis Kleve ist ein ländlich geprägter Kreis. Die zentrale Siedlungsstruktur befindet sich entlang der zwei Bahnstrecken:

- rechtsrheinisch: Düsseldorf – Duisburg – Arnhem
- linksrheinisch: Düsseldorf – Krefeld – Kleve

Der Kreis wird von drei Bundesautobahnen und neun Bundesstraßen erschlossen

- A 3 Arnhem – Oberhausen – Köln – Frankfurt a.M.
- A 40 Venlo – Dortmund
- A 57 Nijmegen – Köln
- B 8, B 9, B 57, B 58, B 67, B 220, B 221, B 504, B 510

Neben der zentralörtlichen Gliederung der Städte und Gemeinden sind auch die Entwicklungsachsen in Abbildung 3.1-2 dargestellt. Die Entwicklungsachsen dienen dem bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen den Verdichtungsgebieten und den zentralen Orten.

⁹ Quelle: Anhang 1: Zentrale Orte in Nordrhein-Westfalen des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen

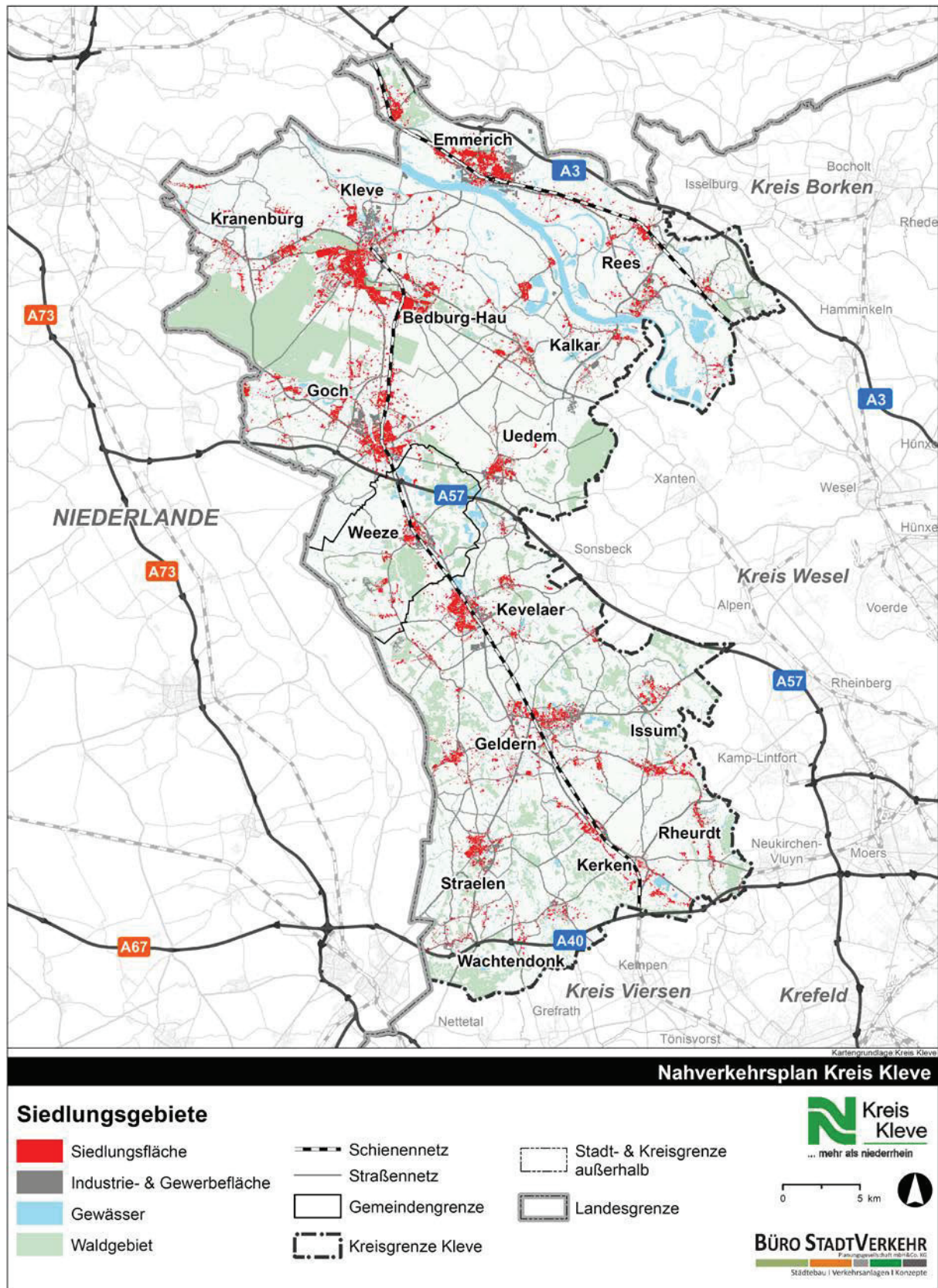


Abb. 3.1-1: Siedlungsgebiete im Kreis Kleve¹⁰¹¹

¹⁰ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des digitalen Flächennutzungsplans des Kreises Kleve. Dies gilt auch für alle anderen Karten im Bericht.

¹¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde in allen Karten anstelle von „Emmerich am Rhein“ nur „Emmerich“ geschrieben.

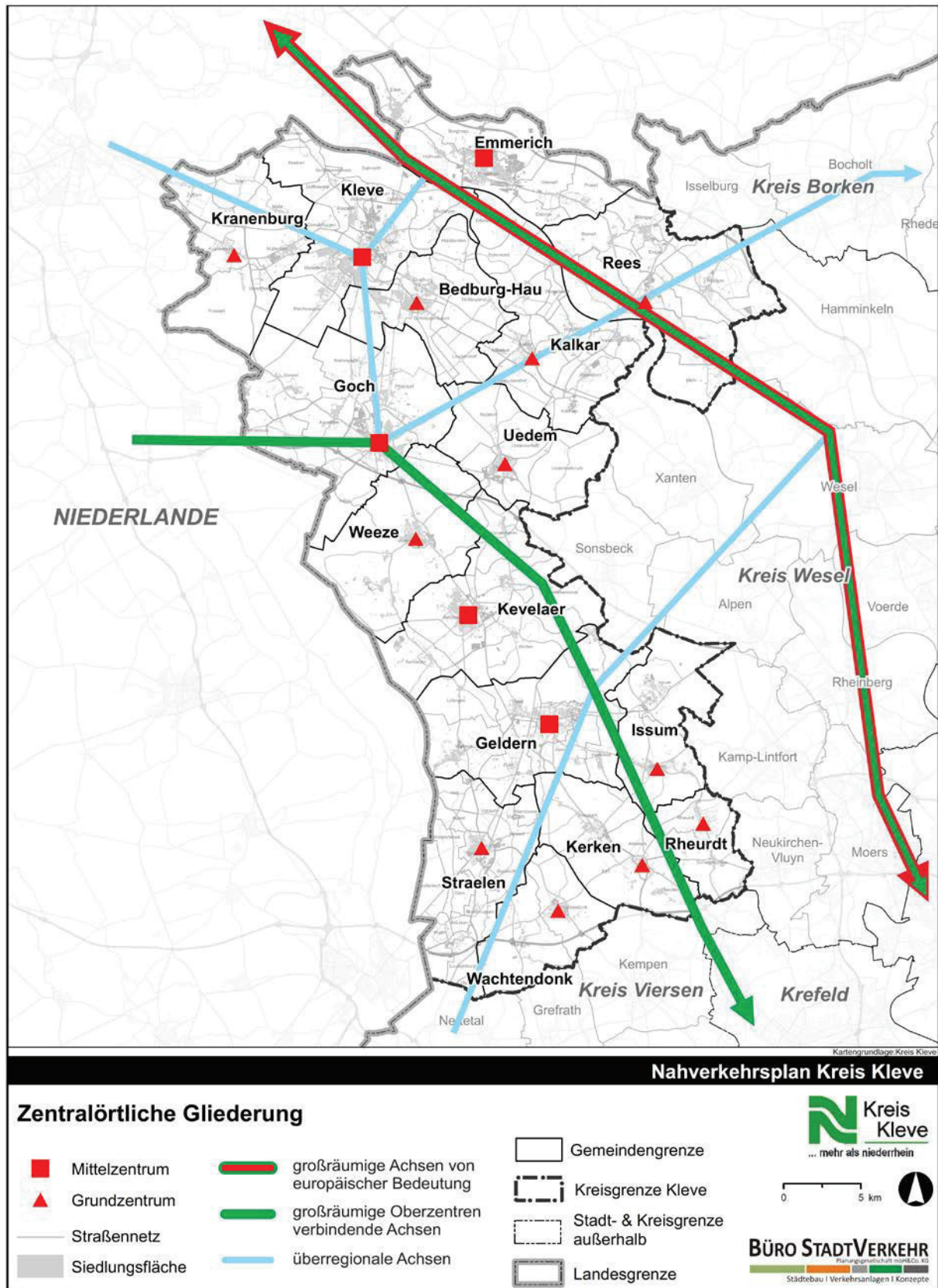


Abb. 3.1-2: Zentralörtliche Gliederung¹²

¹²

Quelle: Landesentwicklungsplan NRW 2017 (LEP NRW)

Als großräumige Entwicklungsachsen, die von europäischer Bedeutung sind und dem europaweiten Leistungsaustausch dienen, sind zu nennen:

- die Rheinschiene, die das nördliche Kreisgebiet durchquert und über Arnhem-Emmerich-Wesel-Duisburg führt
- die Entwicklungsachse Duisburg-Venlo, die den Kreis Kleve im Süden tangiert.

Die Entwicklungsachse Nijmegen – Goch – Geldern – Krefeld verbindet die großräumigen Mittelzentren des Kreises Kleve.

Zu den überregionalen Entwicklungsachsen im Kreis Kleve zählen:

- Goch – Kleve – Nijmegen
- Kleve – Emmerich am Rhein
- Goch – Kalkar – Rees – Bocholt
- Nettetal – Geldern – Wesel

3.2 Einwohner im Kreis Kleve

Im Jahr 2015 lebten 310.337 Menschen im Kreisgebiet. Mit einer Einwohnerdichte von 252 EW/km² liegt der Kreis Kleve deutlich unter dem nordrhein-westfälischen Durchschnitt von 515 EW/km²¹³.

Einwohnerzahlen, Größen und Einwohnerdichten im Kreis Kleve			
Kommune	Einwohner 2015 (Stand: 31.12.2015)	Fläche (in km ²)	EW-Dichte (EW/km ²)
Bedburg-Hau	13.033	61	214
Emmerich am Rhein	30.968	80	387
Geldern	33.841	97	349
Goch	33.889	115	295
Issum	12.037	55	219
Kalkar	13.854	88	157
Kerken	13.262	58	229
Kevelaer	28.311	101	280
Kleve	49.729	98	507
Kranenburg	10.648	77	138
Rees	21.349	110	194
Rheurdt	6.709	30	224
Straelen	15.641	74	211
Uedem	8.266	61	136
Wachtendonk	8.189	48	171
Weeze	10.611	79	134
Kreis Kleve	310.337	1.232	252

Abb. 3.2-1: Einwohnerzahlen, Größen und Einwohnerdichten im Kreis Kleve

¹³

Quelle: IT.NRW

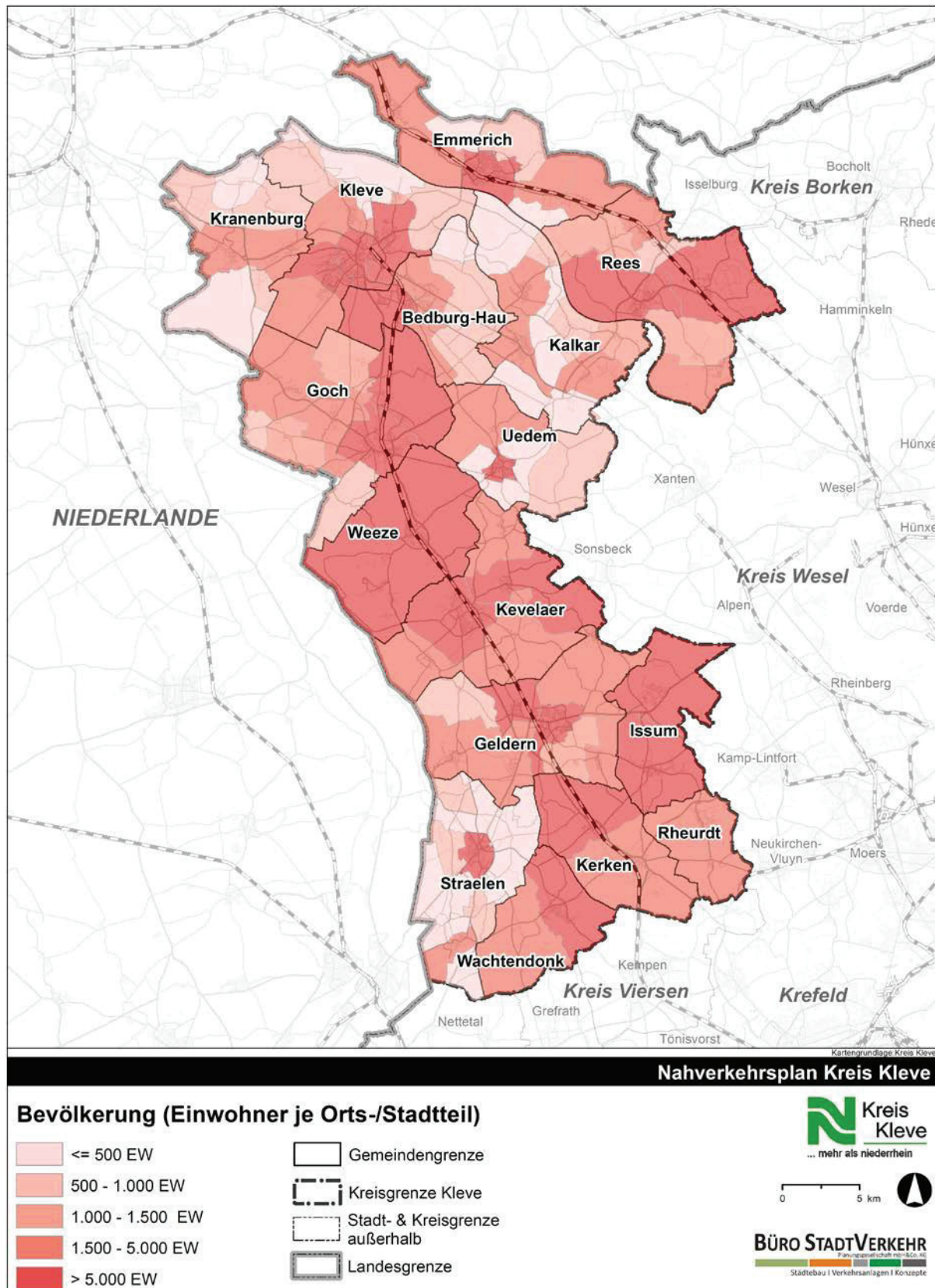


Abb. 3.2-2: Bevölkerungsdichte im Kreis Kleve ¹⁴

3.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen

3.3.1 Beschäftigtenstruktur

Im Kreis Kleve waren 2014 insgesamt 88.520 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Diese Anzahl hat seit dem Jahr 2000 um 12.654 Personen bzw. um ca. 16,7 % zugenommen.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (am Arbeitsort) im Kreis Kleve							
Kommune	30.06. 2000	30.06. 2004	30.06. 2008	30.06. 2012	30.06. 2014	Veränderung 2000 bis 2014	
						absolut	prozentual
Bedburg-Hau	3.482	3.758	4.059	4.589	5.132	1.650	47,39%
Emmerich am Rhein	9.670	9.289	8.943	9.304	9.345	-325	-3,36%
Geldern	10.067	10.313	10.245	10.969	11.769	1.702	16,91%
Goch	7.885	7.346	7.481	7.822	8.093	208	2,64%
Issum	2.168	1.904	1.917	1.953	2.134	-34	-1,57%
Kalkar	3.018	2.960	2.825	3.153	3.320	302	10,01%
Kerken	1.652	1.337	1.388	1.381	1.498	-154	-9,32%
Kevelaer	5.475	5.643	5.874	6.462	6.678	1.203	21,97%
Kleve	17.427	16.306	16.196	17.657	19.430	2.003	11,49%
Kranenburg	1.163	1.218	1.531	1.559	1.773	610	52,45%
Rees	3.878	3.981	3.806	3.943	4.873	995	25,66%
Rheurdt	550	583	529	576	552	2	0,36%
Straelen	4.790	5.033	5.856	6.887	6.857	2.067	43,15%
Uedem	1.780	1.860	2.003	2.287	2.346	566	31,80%
Wachtendonk	908	934	1.082	1.363	1.884	976	107,49%
Weeze	1.953	2.016	2.426	2.615	2.836	883	45,21%
Kreis Kleve	75.866	74.481	76.161	82.520	88.520	12.654	16,68%

Abb. 3.3-1: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (am Arbeitsort)¹⁵

Ausgeprägter Beschäftigungsschwerpunkt innerhalb des Kreises, bezogen auf die sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze, sind die Städte Kleve (19.430 Beschäftigte) und Geldern (11.769 Beschäftigte). Weitere wichtige Arbeitsplatzstandorte sind die Städte Emmerich am Rhein (9.345 Beschäftigte) und Goch (8.093 Beschäftigte).

3.3.2 Pendlerrelationen

Der Kreis Kleve weist insgesamt einen negativen Pendlersaldo auf. Das heißt, es pendeln mehr Beschäftigte aus dem Kreis aus als ein. Den insgesamt 69.100 Einpendlern stehen 84.900 Auspendler gegenüber (siehe Abb. 3.3-2). Innerhalb des Kreises herrschen jedoch in Bezug auf die Ein- und Auspendler differenzierte Voraussetzungen. Ebenfalls geht aus Abb. 3.3-2 hervor, dass das Verhältnis zwischen Ein- und Auspendlern in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden in Abhängigkeit der Lage zu sehen ist. Ein relativ ausgeglichenes Verhältnis zwischen Ein- und Auspendlern weisen Bedburg-Hau, Emmerich am Rhein, Geldern, Straelen und Uedem auf. Die Stadt Kleve weist sogar als einzige Kommune einen positiven Pendlersaldo auf. Aus den Kommunen Goch, Issum, Kerken, Kevelaer und Rees pendeln täglich deutlich mehr Menschen aus als ein.

¹⁵ Quelle: IT.NRW

Ein- und Auspendler der Beschäftigten im Kreis Kleve (Stand 30.06.2014)						
Kommune	Einpendler	Innerge- meindliche Berufs- pendler	Erwerbstätige am Arbeitsort	Auspendler	Innerge- meindliche Berufs- pendler	Erwerbstätige am Wohnort
Bedburg- Hau	4.612	1.972	5.132	4.526	1.972	4.512
Emmerich am Rhein	5.587	8.035	9.345	5.108	8.035	8.670
Geldern	9.965	8.464	11.769	9.281	8.464	12.289
Goch	5.237	7.400	8.093	9.205	7.400	11.191
Issum	1.834	1.630	2.134	4.423	1.630	4.143
Kalkar	3.638	2.427	3.320	4.610	2.427	4.674
Kerken	1.285	1.635	1.498	4.896	1.635	4.477
Kevelaer	4.406	6.185	6.678	7.974	6.185	9.571
Kleve	15.777	13.610	19.430	9.357	13.610	15.209
Kranenburg	1.375	1.557	1.773	2.567	1.557	2.601
Rees	3.333	4.173	4.873	6.767	4.173	7.436
Rheurdt	625	551	552	2.835	551	2.359
Straelen	4.984	4.479	6.857	4.342	4.479	6.073
Uedem	2.199	1.407	2.346	2.772	1.407	2.876
Wachten- donk	1.767	1.231	1.884	2.966	1.231	2.908
Weeze	2.476	1.740	2.836	3.271	1.740	3.316
Kreis Kleve	69.100	66.496	88.520	84.900	66.496	102.305

Abb. 3.3-2: Ein- und Auspendler der Beschäftigten im Kreis Kleve (Stand 2014)¹⁶

Die Pendlerströme zeigen hinsichtlich ihrer räumlichen Ausrichtung einen deutlichen Schwerpunkt insbesondere in den benachbarten Kreis Wesel, sowohl im Quell- als auch im Zielverkehr. Die stärksten Verflechtungen sind aus den Kommunen Rees, Kleve, Geldern und Issum nach Wesel festzustellen. Innerkreisliche Pendlerbeziehungen konzentrieren sich meistens auf die jeweils benachbarten Städte/Gemeinden. Starke Beziehungen sind vor allem zwischen Geldern – Kleve, Bedburg-Hau – Kleve, Emmerich am Rhein – Kleve und Geldern – Straelen ersichtlich.

¹⁶ Quelle: IT.NRW

3.4 Schul- und Bildungseinrichtungen

Der Schülerverkehr im Kreis Kleve spielt für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots eine wichtige Rolle. Schüler zählen zu den vorrangigen ÖPNV-Nutzern und werden mit ihren täglichen Verkehrsbeziehungen im Rahmen des Nahverkehrsplans besonders berücksichtigt. Im Kreis gibt es insgesamt 103 Schulen. Hiervon sind 7 Förderschulen und 5 Berufskollegs. Darüber hinaus gibt es noch die Hochschule Rhein-Waal mit ihrem Campus in Kleve. Ein weiterer Campus befindet sich in Kamp-Lintfort sowie zwei weitere Kooperationsstandorte in den Niederlanden, in Arnhem und Nijmegen. Die Verteilung der Schulstandorte für den Kreis Kleve ist in Abb. 3.4-2 dargestellt. In der Abbildung 3.4-3 sind zudem die Standorte der Hochschule Rhein-Waal dargestellt.

Bei der Bewertung der zukünftigen Entwicklungen und Potenziale ist zu berücksichtigen, dass die Schülerzahlen Schwankungen unterliegen und sich regional unterschiedlich entwickeln können.

Schülerzahlen im Kreis Kleve (Schuljahr 2016/2017)								
Kommune	Grundschule	Realschule	Hauptschule	Gymnasium	Gesamtschule	Sekundarschule	Berufskolleg	Förderschulen
Bedburg-Hau	492						65	166
Emmerich am Rhein	1.033	382	150	790	522			300
Geldern	1.171	1.388	280	1.497		279	2.349	401
Goch	1.181	500	458	1.509	1.125		1.280	215
Issum	402							
Kalkar	546	528		549				
Kerken	439				272			
Kevelaer	1.064	360	182	726	614 ¹⁷			
Kleve	1.676	820	171	1.435	824	665	3.801	231
Kranenburg	401							
Rees	704	727	392	702				
Rheurdt	195							
Straelen	521		61	710		618 ¹⁸	66	
Uedem	244		203					
Wachtendonk	282							
Weeze	382							23
Kreis Kleve	10.733	4.705	1.897	7.918	3.357	1.562	7.561	1.336

Abb. 3.4-1: Schülerzahlen im Kreis Kleve¹⁹

¹⁷ Teilstandort Kevelaer / Weeze

¹⁸ Teilstandort Straelen / Wachtendonk

¹⁹ Quelle: Angaben des Kreises Kleve bzw. der kreisangehörigen Kommunen

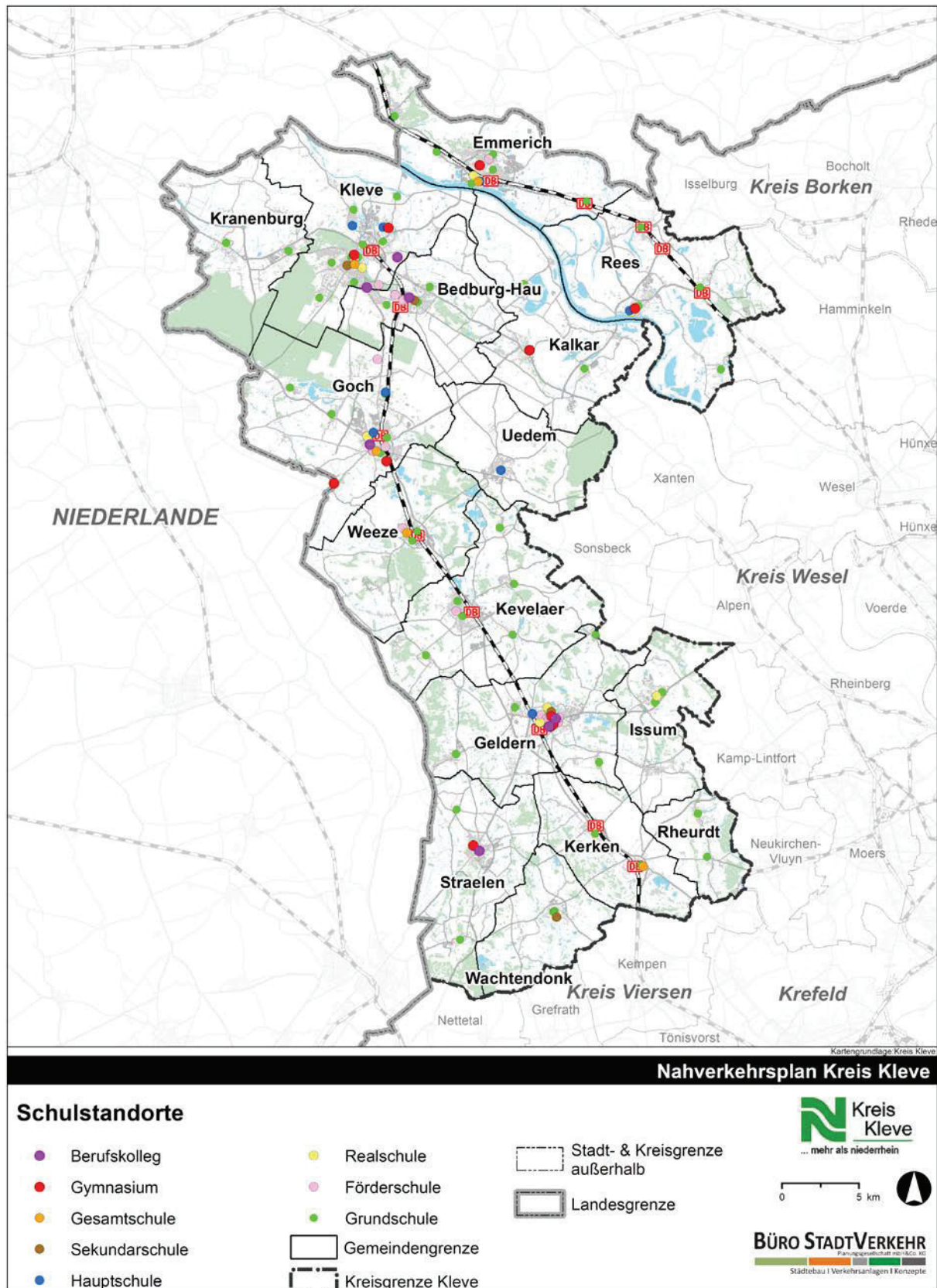


Abb. 3.4-2: Schulstandorte²⁰

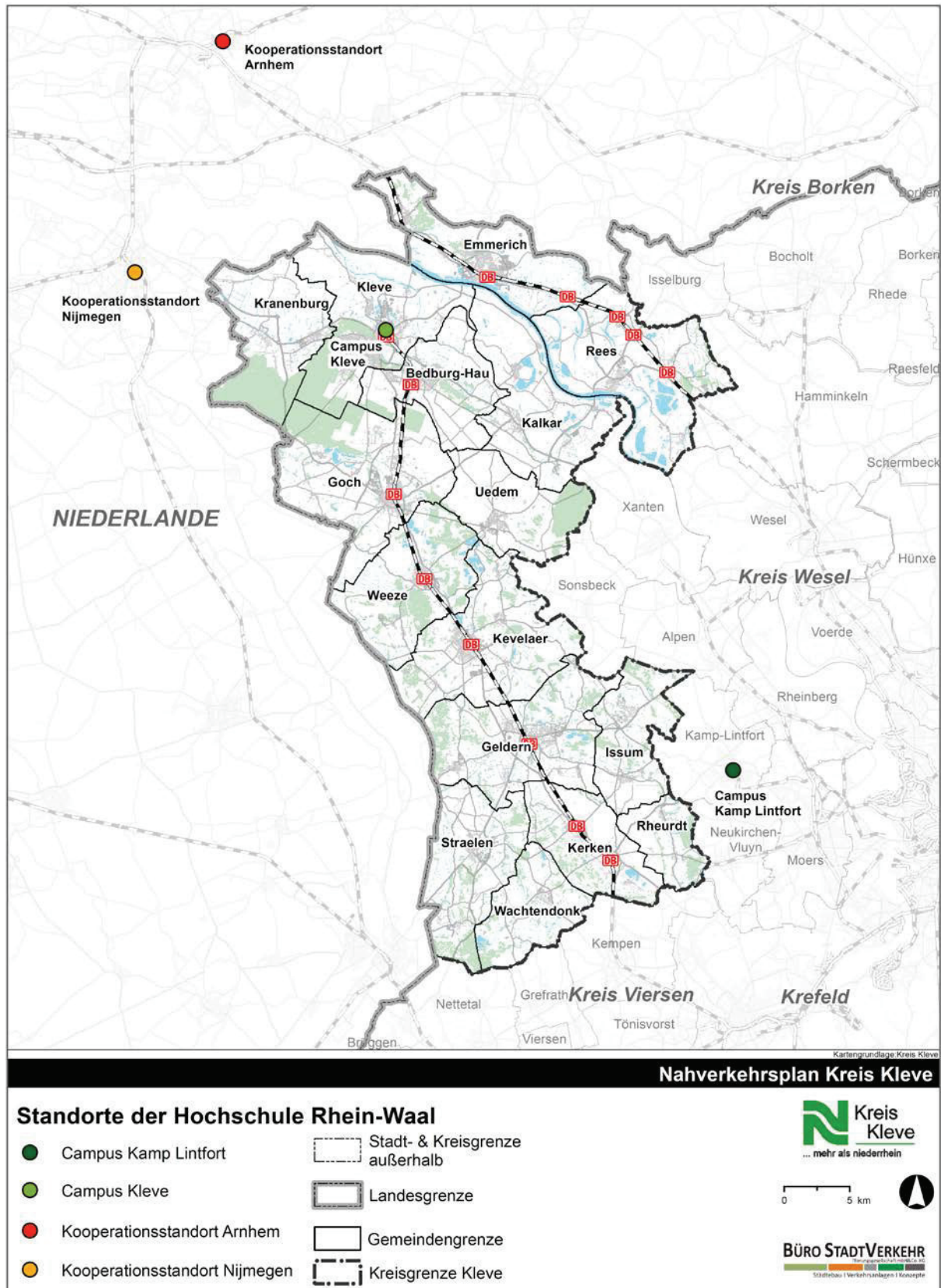


Abb. 3.4-3: Standorte der Hochschule Rhein-Waal²¹

²¹ Quelle: Eigene Darstellung

3.5 Versorgungseinrichtungen

Die acht Städte sowie acht Gemeinden des Kreises Kleve weisen zum Teil sehr differenzierte räumliche Strukturen auf, die sich nicht nur in der Siedlungsstruktur zeigen, sondern auch bei der räumlichen Verteilung von bedeutsamen Versorgungsbereichen und -einrichtungen. Die Attraktivität der einzelnen Kommunen als Versorgungsstandort und damit die Bedeutung in Bezug auf das ÖPNV-Netz ist daher unterschiedlich zu bewerten.

Für die Versorgung spielen Krankenhäuser und Kliniken eine bedeutsame Rolle (s. Abb. 3.5-1). Nicht nur durch ihren hohen Publikumsverkehr, sondern auch als Ziel von Berufstätigen müssen diese Einrichtungen im Rahmen des Nahverkehrsplans betrachtet werden.

Das größte Krankenhaus ist das St. Antonius-Hospital in Kleve mit 367 Betten. Hervorzuheben ist auch die LVR Klinik in Bedburg-Hau mit 960 Betten.

Zudem sind die jeweiligen Stadt- bzw. Gemeindeverwaltungen sowie die Amtsgericht Standorte auf der Abb. 3.5-1 verortet.

3.6 Publikumsbedeutsame Freizeiteinrichtungen und –standorte

Publikumsbedeutsame Freizeiteinrichtungen und Tourismusziele, die eine überörtliche Bedeutung aufweisen, finden sich zahlreich und fast überall im Kreis Kleve. Da viele dieser Einrichtungen auch für den ÖPNV von Bedeutung sind bzw. sein können, wird in diesem Kapitel Bezug darauf genommen.

Neben den übergreifenden Naherholungsgebieten Reichswald Kleve, Naturpark Maas-Schwalm-Nette und Naturpark De Gelderse Poort sind bedeutsame Freizeitziele u.a.:

- Historische Ortskerne und Schlösser,
- Museum für moderne Kunst im Schloss Moyland in Bedburg-Hau,
- Freizeitpark „Wunderland Kalkar“,
- Freizeitpark „Irrland“ in Kevelaer,
- Marienwallfahrtsort Kevelaer.

Darüber hinaus zählen unter anderem Sportanlagen und Veranstaltungsorte, Kultureinrichtungen sowie teilweise auch saisonal relevante Ziele wie Freibäder und Badeseen zu Einrichtungen, die eine gewisse Relevanz für den Freizeit- und Tourismusverkehr aufweisen.

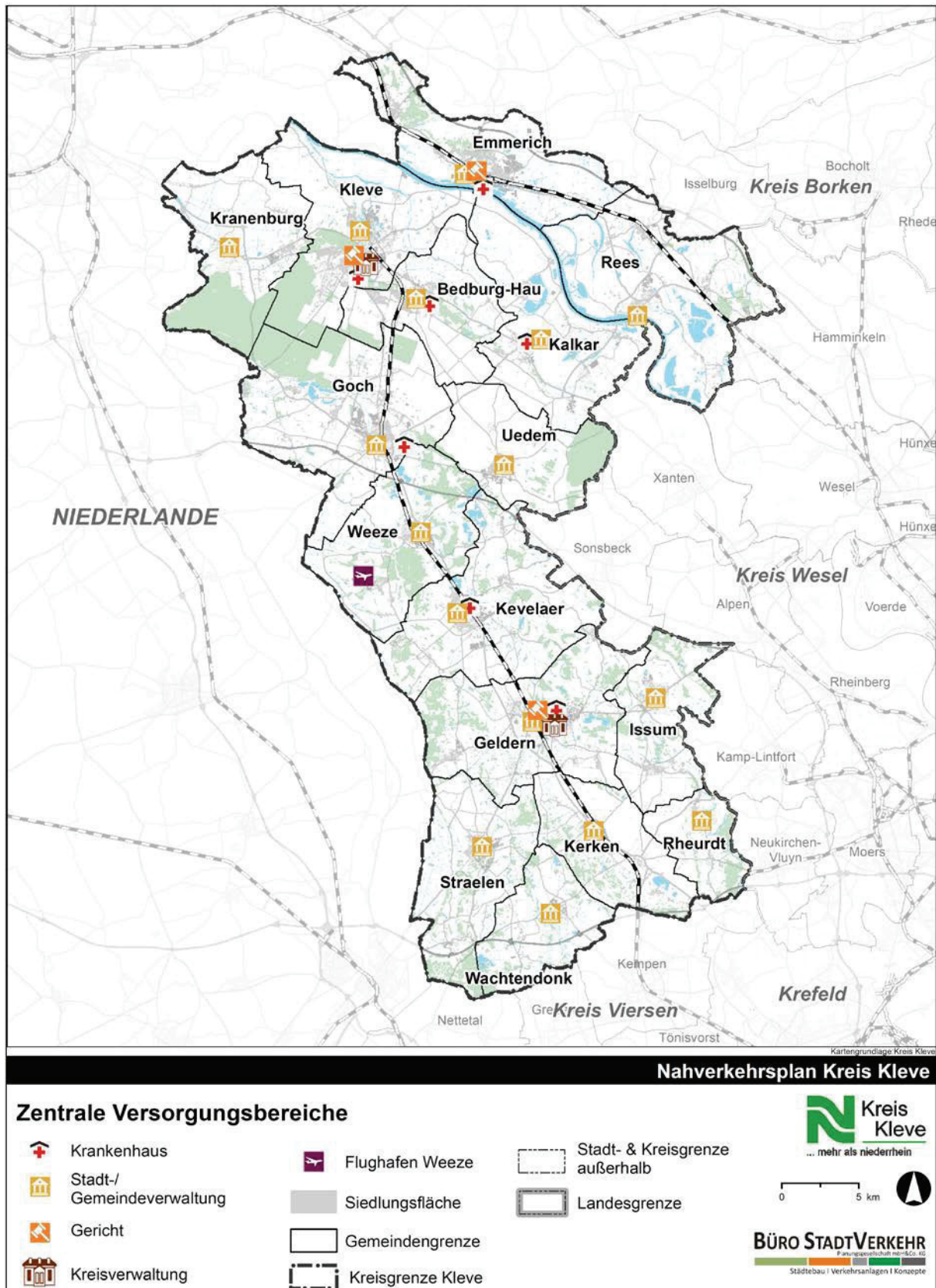


Abb. 3.5-1: Zentrale Einrichtungen²²

3.7 Motorisierung und Autoverfügbarkeit im Kreis Kleve

Der Motorisierungsgrad im Kreis beträgt durchschnittlich 581 Pkw/1.000 Einwohner (EW) und liegt damit etwas über dem Niveau des bundesdeutschen Durchschnittswertes von 521 Pkw/1.000 EW. Dieser Wert unterscheidet sich auch nach den räumlichen Gegebenheiten und liegt in Flächenkommunen wie Wachtendonk (603), Issum (636) oder Rheurdt (651) erwartungsgemäß höher als in kompakten Städten wie Emmerich am Rhein (539), Kleve (552) oder Weeze (560). Den höchsten Wert erreicht die Gemeinde Rheurdt mit 651 Pkw/1.000 EW, den geringsten Wert die Stadt Emmerich am Rhein mit 539 Pkw/1.000 EW (alle Werte Stand 2015/2016). Der Trend der letzten Jahre weist zudem einen stetig steigenden Motorisierungsgrad für den Kreis Kleve auf²³.

Pkw-Bestandszahlen im Kreis Kleve			
Kommune	Anzahl Pkw	Einwohner 2015	Kfz/1.000 Einwohner
Bedburg-Hau	8.036	13.033	617
Emmerich am Rhein	16.698	30.968	539
Geldern	19.722	33.841	583
Goch	19.742	33.889	583
Issum	7.657	12.037	636
Kalkar	8.293	13.854	599
Kerken	7.652	13.262	577
Kevelar	15.932	28.311	563
Kleve	27.445	49.729	552
Kranenburg	6.231	10.648	585
Rees	12.747	21.349	597
Rheurdt	4.368	6.709	651
Straelen	9.887	15.641	632
Uedem	5.103	8.266	617
Wachtendonk	4.936	8.189	603
Weeze	5.940	10.611	560
Kreis Kleve	180.389	310.337	581

Abb. 3.7-1: Pkw/1.000 Einwohner²⁴

Die Shell-Studie zu Pkw-Szenarien in Deutschland geht weiterhin von einem stark wachsenden Pkw-Bestand für das Bundesgebiet aus, der bis etwa 2020 zunimmt und ab diesem Zeitraum prognostiziert bis 2030 aufgrund der Abnahme der fahrfähigen Bevölkerung stagniert bzw. leicht zurück geht. Weiterhin wird sich ebenfalls die Altersstruktur der Fahrerlaubnis- bzw. Fahrzeugbesitzer im Zuge des demografischen Wandels verschieben, wodurch vor allem der prozentuale Anteil älterer Bevölkerungsgruppen an der Gesamtfahrleistung steigen wird.²⁵ Insbesondere in ländlich geprägten Regionen, in denen kaum adäquate Alternativen zum Pkw für ältere Menschen existieren, ist derzeit nicht mit einer Reduzierung des Pkw-Bestandes zu rechnen.

²³ Quelle: IT NRW

²⁴ Quelle: IT NRW

²⁵ Quelle: Shell Deutschland Oil GmbH (2009): Shell Pkw-Szenarien bis 2030. Fakten, Trends und Handlungsoptionen für nachhaltige Auto-Mobilität. (URL: <http://s04.static-shell.com/content/dam/shell/static/deu/downloads/publications-2009shellmobilityscenarios.pdf>)

4 Bestandsaufnahme ÖPNV

4.1 Organisationsstruktur und Aufgabenträgerschaft

Der ÖPNV im Kreis Kleve ist tariflich vollständig in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) integriert, so dass ein unternehmensübergreifendes Bedienungsangebot mit einer einheitlichen Tarifstruktur und Nutzeroberfläche hinsichtlich der Fahrgastinformation besteht. Das ÖPNVG NRW bestimmt in § 3 u.a. die Kreise und kreisfreien Städte zu Aufgabenträgern des ÖPNV, die entsprechend die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in dem entsprechenden Nahverkehrsraum übernehmen.

Für den Fall, dass große und mittlere kreisangehörige Städte ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind, ist es ebenfalls kraft Gesetzes ihre Aufgabe, für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV – mit Ausnahme des SPNV – Sorge zu tragen (§ 3 Abs. 1 S. 1 ÖPNVG NRW). Auch sonstige kreisangehörige Gemeinden und Zweckverbände können nach § 3 Abs. 1 S. 2 ÖPNVG NRW Aufgabenträger sein, sofern die Voraussetzungen der §§ 4 bis 6 ÖPNVG NRW vorliegen. Nach § 4 Abs. 1 S. 1 ÖPNVG NRW kann bspw. der Kreis einer Gemeinde auf deren Verlangen die Aufgabenträgerschaft im Ortsverkehr übertragen. Dies ist bzgl. Geldern, Goch, Issum, Kevelaer, Kleve, Straelen und Wachtendonk der Fall. In § 5 ÖPNVG NRW ist insbesondere die gemeinsame Aufgabenwahrnehmung durch Zweckverbände geregelt.

Zusammenfassend ist das ÖPNV-Angebot im Kreis Kleve hinsichtlich der Zuständigkeit/Aufgabenträgerschaft wie folgt strukturiert:

- für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der VRR,
- für den straßengebundenen ÖPNV innerhalb des Kreises der Kreis Kleve,
- für den kreisgrenzüberschreitenden straßengebundenen ÖPNV der Kreis Kleve gemeinsam mit dem jeweiligen Nachbaraufgabenträger,
- für die Ortsbusverkehre in Geldern, Goch, Issum, Kevelaer, Kleve, Straelen und Wachtendonk die jeweiligen Kommunen.

Der straßengebundene ÖPNV wird von folgenden Verkehrsunternehmen durchgeführt:

- Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG) - 34 Linien²⁶,
- Look Busreisen GmbH - 4 Linien,
- Regionalverkehr Niederrhein GmbH (RVN) - 11 Linien²⁷,
- Stadtwerke Goch GmbH (8 Linien), Städtische Dienste Geldern (10 Linien; AST), Gemeindewerke Wachtendonk GmbH (2 Linien), Versorgungs- und Verkehrsbetrieb der Stadt Straelen (8 Linien, AST),
- Bürgerbusvereine in Emmerich am Rhein, Kalkar (in Gründung), Kevelaer-Twisteden, Kevelaer-Wetten, Kevelaer-Kervenheim, Kevelaer-Winnekendonk, Kranenburg-Zyffich, Uedem.

²⁶ plus TaxiBus und Anruf-Sammeltaxi für die Orte Kleve, Bedburg-Hau, Goch, Kalkar und Kranenburg
²⁷ ab dem 01.09.2017 Busverkehr Rheinland GmbH (BVR)

4.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des SPNV im Kreis Kleve liegt in der Aufgabenträgerschaft der VRR AöR. Der Nahverkehrsplan für den SPNV in der VRR AöR wurde 2016 fortgeschrieben. Er soll aufbauend auf den vorliegenden Nahverkehrsplan von 2009 die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und die Ziele und Rahmenvorgaben für das zukünftige mittel- bis langfristige betriebliche SPNV-Leistungsangebot im Gebiet des VRR festlegen. In diesem Zusammenhang bilden auch Investitionsmaßnahmen wie die Reaktivierung von Strecken oder der Ausbau von Stationen einen wichtigen Rahmen für die Angebotsgestaltung.

Insgesamt ist der SPNV nicht Gegenstand der Überarbeitung des Nahverkehrsplans für den Kreis Kleve. Da jedoch aus planerischen Gründen eine Koordinierung der sich ergänzenden Systeme SPNV und ÖPNV anzustreben ist, erfolgt nachstehend eine komprimierte Bestandsaufnahme des SPNV im Kreisgebiet. Die Erschließung des Kreisgebietes durch den Schienenverkehr erfolgt auf den in der Abbildung (4.2-1) aufgeführten Strecken.

Liniennummer	Verlauf	Bahnhöfe im Kreis Kleve	Fahrtenangebot	Betreiber	Betriebszeiten (Mo-Fr)		Betriebszeiten (Sa)		Betriebszeiten (So)	
					Anfangs fangszeit	Endzeit	Anfangs fangszeit	Endzeit	Anfangs fangszeit	Endzeit
RE10 - Niers-Express	Kleve-Goch-Kevelaer-Geldern-Kerken-Krefeld - Düsseldorf	Kleve Bf., Bedburg-Hau Bf., Goch Bf., Weeze Bf., Kevelaer Bf., Geldern Bf., Nieukerk Bf., Aldekerk Bf.	Mo-Fr: 30 / 60' Takt Sa: 60' Takt So: 60' Takt	NWB	00:09	23:52 01:32 (nur Fr)	00:09	01:32	00:09	00:32
RE19	Düsseldorf – Duisburg – Oberhausen – Dinslaken – Wesel – Emmerich – (Zevenaar – Arnhem) ²⁸	Rees Haldem Bf., Rees Empel Bf., Rees Millingen Bf./Hauptstraße, Praest Bf., Emmerich Bf.	Mo-Fr: 30 / 60' Takt Sa: 60' Takt So: 60' Takt	abellio	00:44	00:45	00:44	00:45	00:44	00:45

Abb. 4.2-1: Liste der SPNV-Linien im Kreis Kleve (Fahrplanstand 2016/2017)

Die in Abb. 4.2-1 dargestellten Linien stellen die Erreichbarkeit der kreisangehörigen Kommunen zu den benachbarten Oberzentren sicher und bieten darüber hinaus schnelle Verbindungen zwischen einzelnen Städten und Gemeinden im Kreis Kleve. Die Städte Kalkar und Straelen sowie die Gemeinden Issum, Kranenburg, Rheurdt, Uedem und Wachtendonk sind nicht direkt an den (über-)regionalen SPNV angeschlossen. Sie sind mit Buslinien an verschiedene Bahnhöfe der benachbarten Kommunen angebunden. In Abb. 4.2-2 ist das Schienennetz für den SPNV im Kreis Kleve dargestellt.

²⁸ Vom 11.12.2016 bis 05.04.2017 verkehrte der RE 19 bis Emmerich am Rhein. Seit dem 06.04.2017 fährt er weiter nach Zevenaar und Arnhem. (Quelle : VRR)

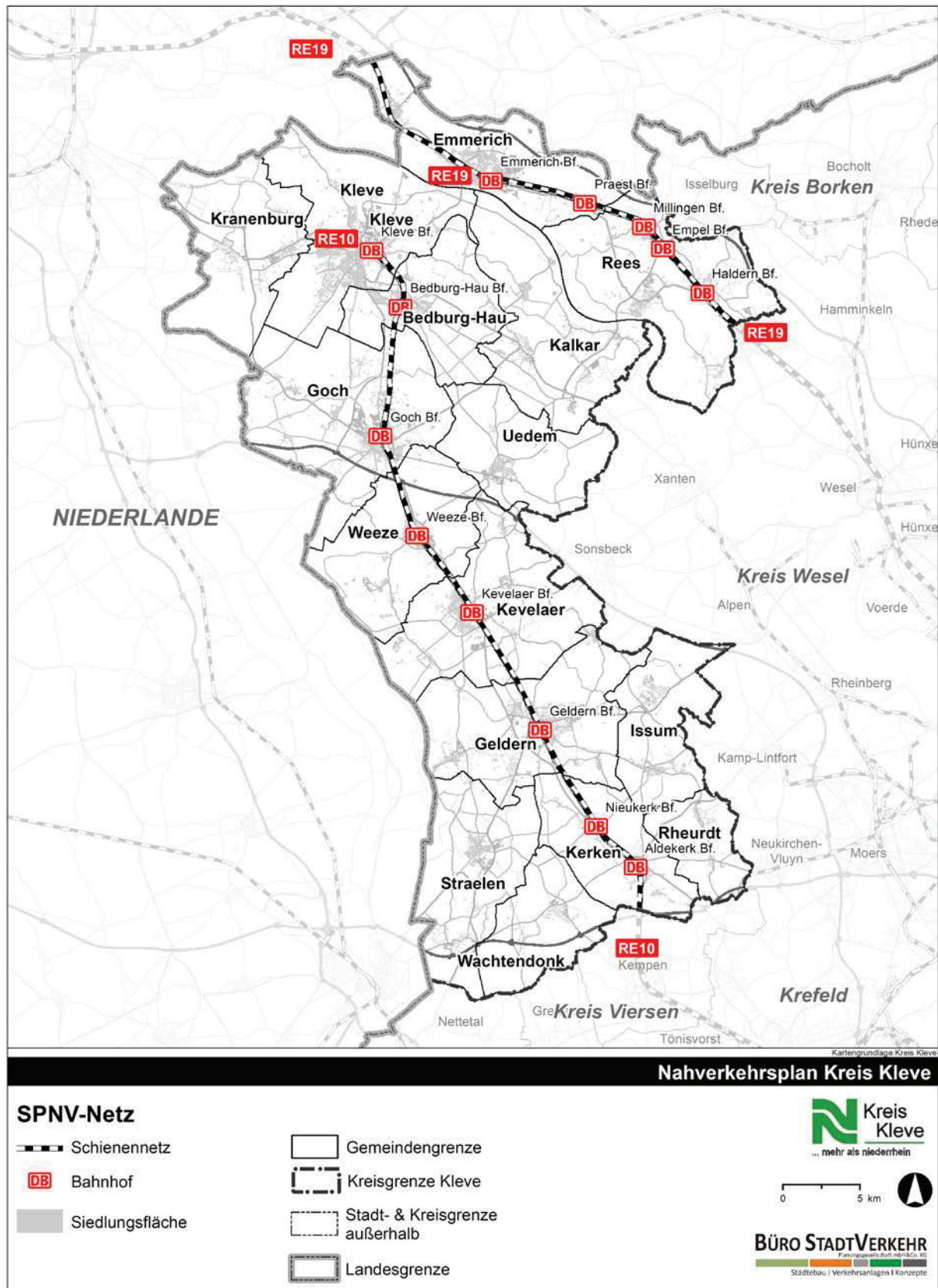


Abb. 4.2-2: Karte über das Schienennetz im Kreis Kleve (Fahrplanstand 2016/2017)²⁹

Der Busverkehr im Kreis Kleve wird überwiegend im Linienverkehr (vgl. zur Definition § 42 PBefG) mit Genehmigung (häufig auch Liniengenehmigung oder Konzession genannt) abgewickelt. Der Schülerverkehr ist mit wenigen Ausnahmen (z.B. freigestellte Schülerverkehre zu Förderschulen) in den Linienverkehr integriert. Das Linienangebot ist im Kreis Kleve nach Regionalbus- und Ortsbusverkehr getrennt. Für die Ortsbuslinien sind die Kommunen als Aufgabenträger zuständig; die Ortsbuslinien werden hier nachrichtlich dargestellt. Im Bereich der Regionalbuslinien ist der Kreis Kleve Aufgabenträger der Verkehre.

Grundlage ist das Fahrplanangebot mit dem Stand 2015/2016. Dies gilt auch für die weiteren Ausführungen im Hinblick auf die Darstellung des Linienverlaufes und des Fahrtenangebotes.

Punktuell und zum großen Teil auch flächendeckend werden in Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage und insbesondere in den Abendstunden in einigen Städten bzw. Gemeinden im Kreis Kleve AnrufSammelTaxen (AST) eingesetzt, die nur nach vorheriger Fahrtanmeldung verkehren (s. hierzu Kap. 4.5.1). Ebenfalls wird der Taxi-Bus auf vielen Linien angewandt (s. hierzu Kap. 4.5.2). Eigenständige Nachtverkehrsangebote für junge Menschen existieren im Kreis Kleve unter dem Produkt Night Mover 2.0. Das Produkt Schnellbus ist mit den Linien SB7/67, SB30 und SB58 im Kreis Kleve existent.

4.3 Straßengebundener ÖPNV

4.3.1 Produkte und weitere Angebotsformen

Das ÖPNV-Angebot im Kreis Kleve setzt sich im Wesentlichen aus den folgenden Angeboten zusammen (siehe Abb. 4.3-1):

Charakterisierung	Typ	Linien
Schnellbus	SB	SB7/67, SB30, SB58 → 3 Linien
Regionalverkehr		7, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 44, 45, 47, 48, 50, 51, 53, 55, 56, 61, 63, 67, 70, 74, 86, 88, 90, 91, 93, 94, 95, 929, 063, 077, 078, 079, SL42, SW1 → 35 Linien
Nachbarortsverkehr		35, 69
Ortsbusverkehr		Stadt Geldern: SL1 bis SL10 ³⁰ Stadt Goch: SL11 bis SL18 Gemeinde Issum: SL20 bis SL23 ³¹ Stadt Kevelaer: 73 Stadt Kleve: 49, 52, 57, 60 Stadt Straelen: SL61 bis SL68 Gemeinde Wachtendonk OL1, OL2
Schülerverkehr		43, 46, 54, 59, 87, 97 → 6 Linien
AST-Verkehr	AST	Bedburg-Hau, Goch, Kalkar, Kleve, Kranenburg, Geldern und Straelen
TaxiBus-Verkehr	TB	7, 34, 45, 48, 47, 51, 54, 55, 57, 59, 60, 69, 86, 88, 90, 94, 95, SL42, SL 1, SL2, SL3, SL5, SL6, SL7, SL11, SL12, SL13, SL14, SL15, SL16, SL17, SL18, SL20, SL21, SL23 → 35 Linien
Bürgerbus	BB	Stadt Emmerich am Rhein: BEM Stadt Kalkar (in Gründung): BKA Stadt Kevelaer: BKT, BKE, BWI, BWE Gemeinde Kranenburg: BKR Gemeinde Uedem: BUE

Abb. 4.3-1: Übersicht über das ÖPNV-Angebot im Kreis Kleve

³⁰ SL 10 verkehrt planmäßig seit dem 1. August 2017

³¹ SL 20 und SL23 wurden 2016 eingestellt. SL 21 und SL22 sollen eingestellt bzw. im Schülerspezialverkehr fortgeführt werden.

4.3.2 Grundstruktur des Netzes (Verkehrsaufgaben)

Mit Fahrplanstand 2015/2016 verkehren im Kreis Kleve insgesamt 78 Linien³² mit zusätzlich 7 Bürgerbus-Linien (exklusive AST-Linien). Die Verkehrsaufgaben im Busverkehr sind vielfältig. Hierzu gehören:

- Anbindung an die benachbarten Mittel- und Grundzentren innerhalb des Kreises
- Anbindung an den Kreis Wesel, die Städte Duisburg und Krefeld bzw. deren Stadtteile am Stadtrand
- Anbindung an die SPNV-Verknüpfungspunkte innerhalb des Kreises Kleve
- Erschließung der Siedlungsbereiche innerhalb der Kommunen im Kreis Kleve
- Anbindung der Schulstandorte in den jeweiligen kreisangehörigen Städten und Gemeinden

Neben umfangreichen regionalen Verkehrsaufgaben, wie der Anbindung an die benachbarten Ober- und Mittelzentren außerhalb der Schienenverkehrskorridore sowie der Anbindung an die SPNV-Verknüpfungspunkte, bestimmen darüber hinaus lokale Funktionen, wie die Verbindung der Kommunen im Kreis untereinander und auch innerstädtische Erschließungsaufgaben, den ÖPNV im Kreisgebiet.

4.4 Angebot

4.4.1 Linien und Fahrtenangebot Regionalverkehr

Nachfolgend wird das Linien- und Fahrtenangebot für die Regionallinien dargestellt. Grundlage ist das Fahrplanangebot ab Dezember 2015. Die Regionallinien werden dabei wie folgt unterschieden:

- Linientyp L1 mit Fahrtenangebot von Montag bis Sonntag,
- Linientyp L2 mit Fahrtenangebot von Montag bis Samstag,
- Linientyp L3 mit Fahrtenangebot von Montag bis Freitag.

In der Abb. 4.4-1 ist das Linien- und Fahrtenangebot der jeweiligen Linien vom Typ L1 bis L3 tabellarisch dargestellt. Des Weiteren sind folgende weitere Produkte mitaufgeführt:

- Schülerverkehr,
- Schnellbusse,
- Ortsbusverkehr,
- Bürgerbus.

Regionalverkehr Linientyp 1 mit Fahrtenangebot von Montag bis Sonntag										
Linie	Linienverlauf	Betreiber	Montag - Freitag			Samstag		Sonntag		Anmerkungen
			Fahrtenangebot		Betriebszeiten	Fahrtenangebot	Betriebszeiten	Fahrtenangebot	Betriebszeiten	
			bis 20 Uhr	ab 20Uhr						
7	Kamp-Lintfort - Rheurdt - Neukirchen-Vluyn - Moers	NIAG	60` (KLE 30`/ 60`)	2 Fahrten	05:41-23:25 (KLE 05:41-20:13)	60` (KLE 60`)	06:27-19:58 (KLE 06:43-19:56)	120`	08:51-21:51 (KLE 08:51-21:51)	Sonntag als Taxi-Bus
32	Moers - Kamp-Lintfort - Issum - Geldern	NIAG	60`/ 120` (KLE 120`)	120`	05:03-23:55	120`	04:04-23:55	60`	04:04-23:52	

³² Die seit dem 1. August 2017 verkehrende Linie SL10 ist hier nicht enthalten. Die eingestellten Linien der Gemeinde Issum sowie die Linien, die in Schülerspezialverkehr umgewandelt wurden, sind ebenfalls nicht enthalten.

34Straelen - Herongen - Wachtendonk - Aldekerk	NIAG	60' / 120'	1FP	05:15-22:42	120'	07:40-20:18	120'	11:40-20:18	Samstag/Sonntag nur im Abschnitt Aldekerk Bahnhof bis Friedensplatz
36Geldern - Kapellen - Xanten	NIAG	60'	60'	06:07-22:55 (KLE 06:29-22:28)	60'	06:40-22:25 (KLE 07:29-21:29)	120'	12:09-21:54 (KLE 12:31-21:07)	
44Kleve Bf. - Bedburg-Hau - Kalkar - Xanten Bf.	RVN	60'	/	05:05-19:53 (KLE 05:05-19:44)	60' / 120'	07:02-18:53 (KLE 07:44-18:22)	120'	11:02-18:53 (KLE 11:44-18:22)	
47Goch - Kalkar - Rees	Look	60'	/	06:39-19:28	6FP	08:28-18:28	3FP	10:28-18:28	Samstag/Sonntag als TaxiBus. Werktags teilw. als TaxiBus
55Kleve Bf. - Kranenburg	NIAG	60'	60'	06:24-20:45	120'	07:28-20:45	120'	11:24-20:45	fährt in 2 Abschnitten Kleve Bf. bis Nütterden Kirche und Nütterden Kirche bis Feuerwehr (Hauptast) Sa+So als TaxiBus
56Kleve Bf. - Oberstadt - Weißes Tor - Bedburg-Hau	NIAG	60'	60'	00:07-23:35	60'	00:07-23:35	60'	00:07-23:35	
61Bocholt Bf. - Isselburg-Anholt - Rees-Millingen Bf. - Rees Busbf	RVN	60'	60'	04:48-21:03 (KLE 5:29-20:26)	120' (KLE 6FP)	00:24-22:54 (KLE 07:30-19:32)	6FP (KLE 5FP)	07:32-21:30 (KLE 07:32-21:30)	Abschnittsweise Verstärkerfahrten für Schülerverkehr
67Geldern - Alpen (SB7) - Wesel	RVN	60' (KLE 60')	60'	05:15-20:37 (KLE 06:18-19:45)	120'	06:35-19:42 (KLE 07:34-15:45)	120'	09:35-18:25	Sonntag nur im Abschnitt Alpen - Wesel nicht in KK
86Wittenberg - Lauerhaas - Wesel - Flüren - Bislich - Rees	NIAG	30' / 60'	60'	05:21-23:36 (KLE 5:59-19:58)	60'	05:21-23:36 (KLE 06:59-13:59)	60' / 120' (KLE 60')	08:21-21:36 (KLE 10:29-18:58)	
88Rees - Bienen - Praest - Vrasselt - Emmerich	NIAG	60'	60'	05:05-23:55	120'	06:05-23:55	120'	09:33-23:55	bedient unterschiedliche Abschnitte Sa+So als TaxiBus
90Emmerich Bf. - Speelberg - Kapaunenberg	NIAG	60'	60'	05:36-00:03	60'	08:36-00:03	120'	09:36-00:03	Samstag und Sonntag als TaxiBus (morgens und abends)
94Emmerich Bf. - Borghees - Hüthum - Elten	NIAG	30' / 60'	60'	04:57-23:29	60'	06:34-00:29	120'	08:34-23:32	Werktags und Samstag in den Randlagen als TaxiBus Sonntags TaxiBus
95Rees - Haldern - Wertherbruch - Loikum - Mussum - Bocholt	NIAG	60'	60'	05:10-20:36 (KLE 05:10-20:36)	4FP	07:15-21:24	4FP	10:35-21:24	Nur 3 FP außerhalb des Kreises Mo-Fr; Sa und So nur in Rees; werktags ab 20 Uhr als TaxiBus Samstag/ Sonntag in den Randlagen als TaxiBus
929Duisburg - DU-Homberg - Moers - Neukirchen-Vluyn - Venlo	NIAG	30' (KLE 3FP)	60'	04:56-23:50 (KLE 09:28-16:22)	30' (KLE 3FP)	04:45-23:50 (KLE 10:29-16:22)	60'	07:15-23:50 (KLE fährt nicht)	Samstag und Sonntag als TaxiBus; nur 3 Fahrten in Straelen Sonntag nicht in Kleve
SW1Weeze - Weeze Airport - Wemb	NIAG	60'	60'	06:50-22:41	60'	06:50-22:41	60'	06:50-22:41	
063Kempen - Wachtendonk - Straelen - Geldern	SWK, NIAG	30' / 60'	60'	05:33-23:57	60'	07:03-23:57	60'	10:03-22:57	2 Abschnitte; Kempen-Straelen-Herongen; Kempen-Geldern

Regionalverkehr Linientyp 2 mit Fahrtenangebot von Montag bis Samstag										
Linie	Linienverlauf	Be- trei- ber	Montag - Freitag			Samstag		Sonntag		Anmerkungen
			Fahrtenangebot		Betriebszei- ten	Fahrten- angebot	Betriebs- zeiten	Fahrten- angebot	Betriebs- zeiten	
			bis 20 Uhr	ab 20Uhr						
31	Aldekerk - Rheurdt - Issum - Geldern	NIAG	120`	120`	06:06-20:45	120`	06:06-18:52	/	/	Aldekerk Bf. - Rheurdt nur als TB
35 ³³	Straelen - Geldern - Walbeck - Geldern Bf.	NIAG	60`	/	04:52-19:53	60`	07:06-15:53	/	/	Sa nur in Geldern
37	Wesel - Alpen - Sonsbeck - Kevelaer	NIAG	kein Takt	/	05:36-19:25	5FP	05:36-17:25	/	/	bedient unterschiedliche Abschnitte
45	Uedemerbruch - Uedem - Kalkar	NIAG	kein Takt	/	06:37-18:57	120`	07:28-12:57	/	/	Samstag als TaxiBus
48	Kalkar - Grieth - Bedburg-Hau - Huisberden	NIAG	60`	/	06:34-18:22	60`/120`	09:29-19:25	/	/	Samstag als TaxiBus
50	Brienen - Kleve Bf. - Materborn - Goch-Nierswalde	NIAG	60`	60`	05:41-21:05	60`	05:42-20:05	/	/	Goch im 120` Mo-Fr; Sa nicht in Goch
51	Bedburg-Hau - Weißes Tor - Kleve Bf. - Gewerbegebiet	NIAG	60`	60`	06:07-23:35	60`	07:07-23:35	/	/	fährt in 2 Abschnitten Bedburg-Hau Rathaus bis Kleve Bf. und Kleve Bf. bis Siemensstraße (als TaxiBus)
69 ³⁴	Herongen - Straelen - (Geldern)	NIAG	60`	/	05:16-19:58	60`	09:58-16:20	/	/	Samstag als TaxiBus; fährt zu Schulzeiten 3 FP durch Geldern
70	Goch Bf. - Pfalzdorf - Bedburg - Kleve Bf.	RVN	60`/ 120`	/	05:16-19:24	120`	08:16-15:30	/	/	
74	Goch - Weeze - Uedem	RVN	60`	/	05:59-19:51	4FP	07:35-16:16	/	/	
91	Emmerich - s'-Heerenberg (NL)	NIAG	60`/ 120`	/	07:00-19:27 (KLE 07:00-19:27)		09:30-15:27 (KLE 09:30-15:27)	/	/	
93	Emmerich Geistmarkt - Dornick - Praest	NIAG	120`	/	06:46-19:30	120`	07:55-15:52	/	/	
078	Geldern Bf. - Kerken - Kempen Bf.	RVN	kein Takt	/	06:03-17:00	120`	06:41-14:41	/	/	Ausrichtung auf Schülerverkehr, 2 FP nach Kreis Viersen
SL42	Xanten - Wardt - Vynen - Marienbaum - Obermörmt - Kalkar	NIAG	kein Takt	60`	00:05-23:28 (KLE 07:00-18:16)	60` (KLE 2 FP)	04:16-00:35 (KLE 08:57-14:15)	60` (fährt nicht in KLE)	06:23-00:35 (fährt nicht in KLE)	Bedient unterschiedliche Abschnitte; Mo-Sa tlw. TB, Sonntag nur als TaxiBus; So nicht im Kreis Kleve

³³ Die Linie 35 verkehrt als Nachbarortsverkehr in Aufgabenträgerschaft der Städte Geldern und Straelen.

³⁴ Die Linie 69 verkehrt als Nachbarortsverkehr in Aufgabenträgerschaft der Städte Geldern und Straelen.

Regionalverkehr Linientyp 3 mit Fahrtenangebot von Montag bis Freitag										
Linie	Linienverlauf	Betrei- ber	Montag - Freitag			Samstag		Sonntag		Anmerkungen
			Fahrtenangebot		Betriebszei- ten	Fahrten- angebot	Betriebs- zeiten	Fahrten- angebot	Betriebs- zeiten	
			bis 20 Uhr	ab 20Uhr						
33	Aldekerk - Straelen	NIAG	60`	/	06:12-16:22	/	/	/	/	Schwerpunkt Schülerverkehr
53	Geldern - Veert - Wet- ten - Kevelaer - Kervenheim - Uedem	NIAG	120`	120`	06:32-20:54	/	/	/	/	
63	Wesel Bf. - Hamminkeln - Rees-Empel Bf.	RVN	kein Takt	/	05:59-19:58 (KLE 12:08- 12:25)	/	/	/	/	bedient unter- schiedliche Abschnitte; nur eine Fahrt in Rees
077	Krefeld Hbf. - Rheurdt Oermterberg	RVN	kein Takt	/	06:35-19:28 (KLE 06:35- 19:28)	/	/	/	/	Anbindung an Krefeld
079	Krefeld Hbf. - Kerken- Aldekerk	RVN	kein Takt	/	05:22-17:45 (KLE 05:22- 17:10)	/	/	/	/	Schülerverkehr, Anbindung an Krefeld Hbf.

Abb. 4.4-1: Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes der Typen L1 bis L3 im Kreis Kleve

In den Abbildungen 4.4-2 bis 4.4-4 sind die Linienverläufe der Linien vom Typ L1 bis L3 des Kreis Kleve dargestellt.

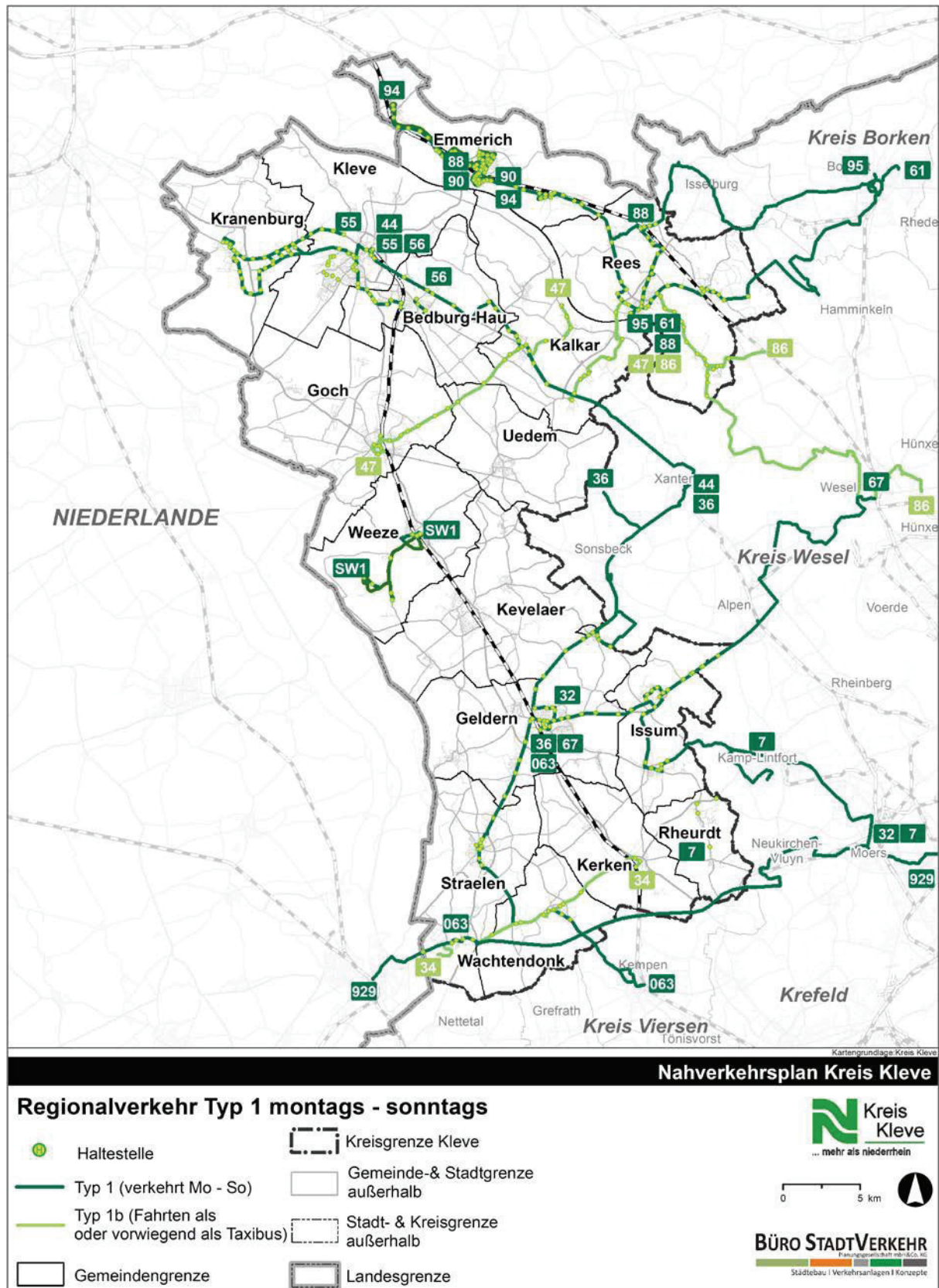


Abb. 4.4-2: Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes Regionalverkehr Typ 1

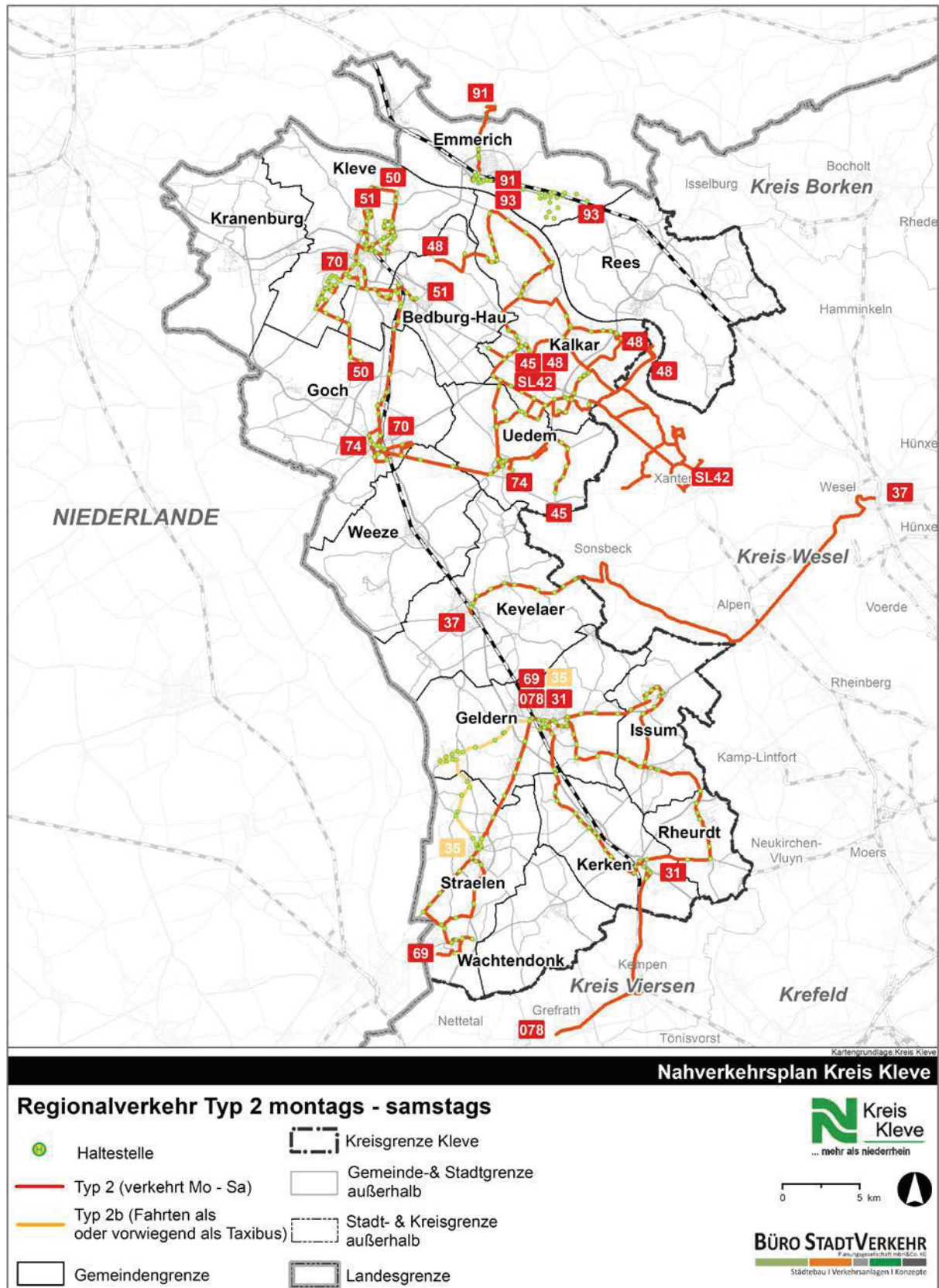


Abb. 4.4-3: Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes Regionalverkehr Typ 2

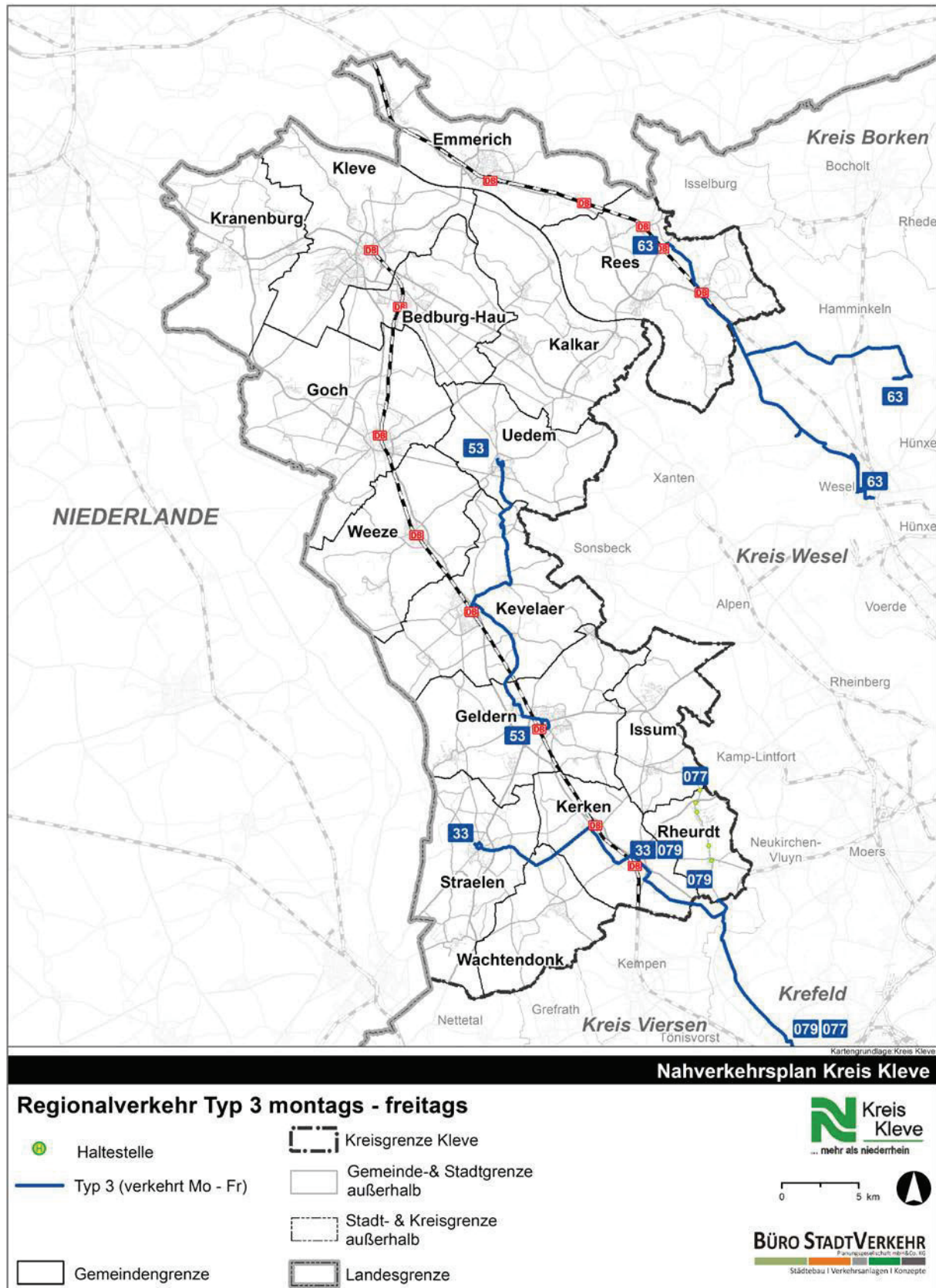


Abb. 4.4-4: Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes Regionalverkehr Typ 3

4.4.2 Linien und Fahrtenangebot im Schülerverkehr

Neben den o.g. Regionallinien ergänzen die Schülerlinien den Busverkehr im Kreis Kleve (siehe Abb. 4.4-5 und 4.4-6). Hierzu zählen die Regionallinien, die vornehmlich auf die Schulanfangs- und -endzeiten ausgerichtet sind und somit mehrheitlich von Schülern genutzt werden. Sie sind jedoch für alle Nutzergruppen zugänglich. Aufgabenträger dieser Linien ist der Kreis Kleve. Hingegen werden die sog. Schülerspezialverkehre über die jeweiligen Schulträger organisiert. Diese Fahrten sind nur für Schüler zugänglich.

Schülerverkehr										
Linie	Linienverlauf	Betrei- ber	Montag - Freitag			Samstag		Sonntag		Anmerkungen
			Fahrtenangebot		Betriebszei- ten	Fahrten- angebot	Betriebs- zeiten	Fahrten- angebot	Betriebs- zeiten	
			bis 20 Uhr	ab 20 Uhr						
43	Xanten - Labbeck - Uedemer- bruch - Uedem	NIAG	kein Takt	/	07:01-16:25 (KLE 07:01- 16:25)	/	/	/	/	bestimmte Fahrten fahren nur an bestimm- ten Wochenta- gen
46	Weißes Tor - Bedburg- Hau - Kalkar	NIAG	kein Takt	/	07:10-17:43	/	/	/	/	
54	Kleve - Uedem	NIAG	kein Takt	/	06:47-14:29	1FP	07:17- 12:57	/	/	Samstag als TaxiBus
59	Kranenburg - Wyler - Zyfflich - Kleve Bf.	NIAG	kein Takt	/	06:51-17:13	1FP	13:37- 14:15	/	/	Samstag als TaxiBus
87	Rees Schwarzer Weg - Rees Schulzent- rum	DB Rhein- landbus	kein Takt	/	07:01-15:38	/	/	/	/	
97	Rees-Kalkar - Kleve	NIAG	kein Takt	/	07:27-13:58	/	/	/	/	

Abb. 4.4-5: Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes Schülerverkehr

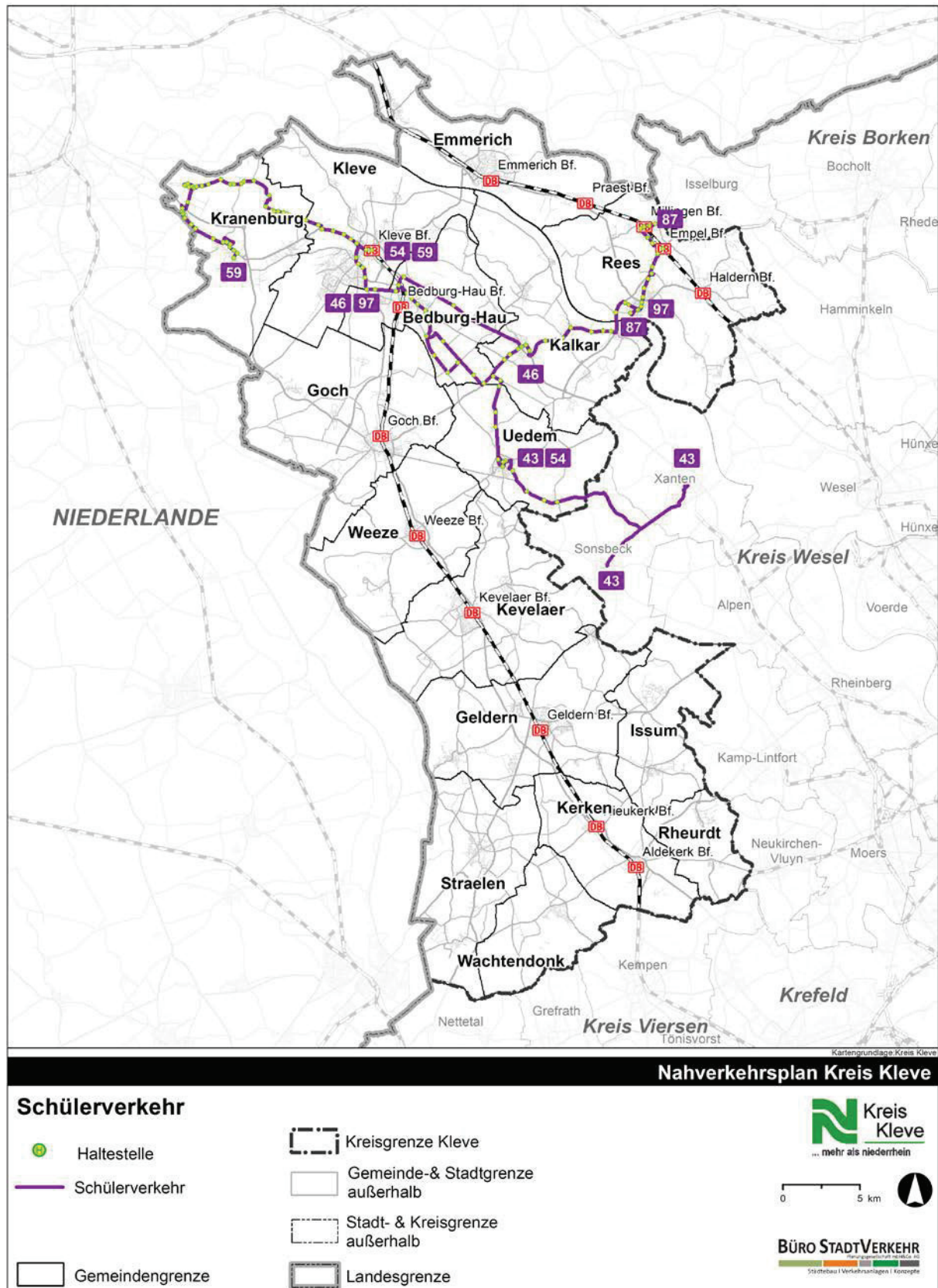


Abb. 4.4-6: Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes Schölerverkehr

4.4.3 Linien und Fahrtenangebot im Schnellbusverkehr

In der nachstehenden Tabelle sind die drei Schnellbusse für den Kreis Kleve dargestellt.

Schnellbusse										
Linie	Linienverlauf	Betrei- trei- ber	Montag - Freitag			Samstag		Sonntag		Anmerkun- gen
			Fahrtenangebot		Betriebszei- ten	Fahrten- angebot	Betriebszei- ten	Fahrten- angebot	Betriebszei- ten	
			bis 20 Uhr	ab 20Uhr						
SB7 (67)	Geldern - Alpen - Wesel	RVN	120`	/	08:38-19:29 (KLE 08:38- 19:06)	120` (KLE 120`)	06:35-19:42 (KLE 07:34- 15:48)	120` (KLE-)	09:35-18:25 (KLE -)	Sonntag nur im Abschnitt Alpen - Wesel
SB30	Geldern Bf. - Kamp-Lintfort - Moers - Duis- burg Bf.	NIAG	30` (KLE 60`)	60`	04:36-00:22 (KLE 06:05- 21:05)	30` (KLE 60`)	04:36-00:22 (KLE 06:05- 16:26)	60`	04:36-00:22 (KLE -)	Sonntag nur im Abschnitt Duisburg - Kamp- Lintfort
SB58	Emmerich am Rhein - Kleve Bf. - Kranenburg - Nijmegen (NL)	NIAG	30`/60` (KLE 30`/60`)	60` (KLE 60`)	05:07-00:05 (KLE 05:07- 00:05)	60` (KLE 60`)	05:07- 00:05(KLE 05:07-23:33)	60` /120`	08:07-00:05 (KLE 08:07- 23:33)	30' Takt im Abschnitt Emmerich bis Kleve Bf.

Abb. 4.4-7: Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes Schnellbusverkehr

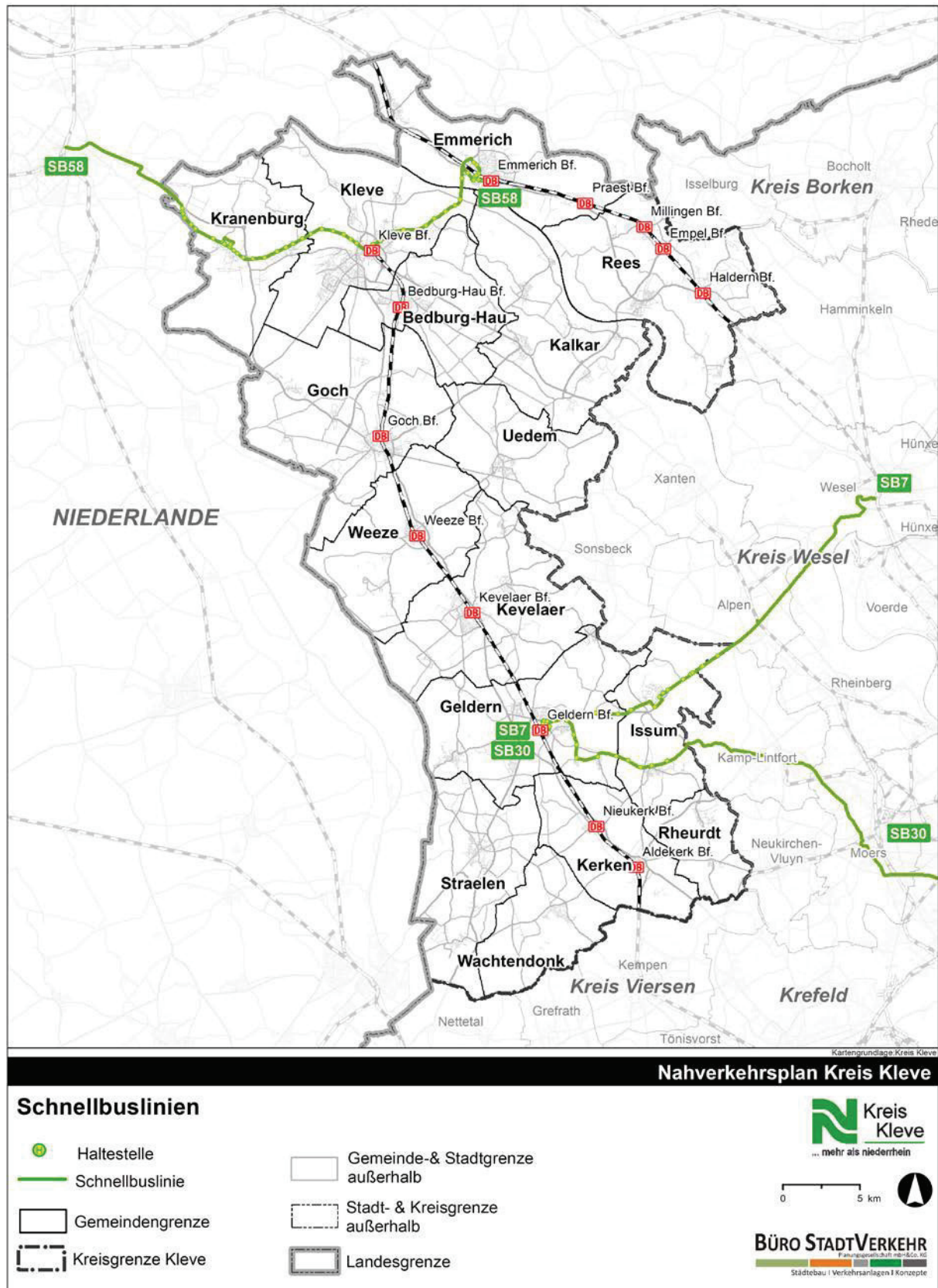


Abb. 4.4-8: Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes Schnellbusverkehr

4.4.4 Linien und Fahrtenangebot im Ortsbusverkehr

Neben den o.g. Linien wird das ÖPNV-Angebot in Goch, Geldern, Issum, Kevelaer und Straelen sowie in Wachtendonk durch Ortsbusse ergänzt. Für diese Linien sind die jeweiligen Kommunen selbst Aufgabenträger; sie werden daher hier nur nachrichtlich aufgenommen. Grundlage ist das Fahrplanangebot ab Dezember 2015. In Abb. 4.4-9 ist das Linien- und Fahrtenangebot für die Ortsbuslinien tabellarisch und in Abb. 4.4-10 grafisch dargestellt.

Ortsbusverkehre										
Linie	Linienverlauf	Betreiber	Montag - Freitag			Samstag		Sonntag		Anmerkungen
			Fahrtenangebot		Betriebszeiten	Fahrtenangebot	Betriebszeiten	Fahrtenangebot	Betriebszeiten	
			bis 20 Uhr	ab 20Uhr						
Stadtbus Kleve										
49	Kleve Bf. - EOC (City-Bus Kleve)	Look	30`	/	08:37-20:04	30`	09:37-19:04	/	/	
52	Warbeyen - Kleve Ringschule	Look	kein Takt	/	07:10-19:34	/	/	/	/	fährt auf verschiedenen Abschnitten
57	Kleve Bf. Materborn	NIAG	60`	60`	05:37-21:03	60`	05:37-19:35	60`	12:09-21:03	tlw. TaxiBus
60	Millingen aan de Rijn (NL) - Hochschule - Kleve Bf.	Look	60`	60`	05:37-00:05 (KLE 05:37-00:05)	120`	06:37-00:05	/	/	fährt tlw. als TaxiBus
Stadtbus Kevelaer										
73	Kevelaer Bf. - Wemb - Plantaria - Airpark	Stadtwerke Kevelaer (StWKev)	60`	60`	04:35-00:34	60`	04:35-00:34	60`	04:35-00:34	
Stadtbus Geldern										
SL1	Geldern Bf. - Veert - Lüllingen Markt	Städtische Dienste Verkehrsbetrieb Geldern (SDG)	60`	/	06:00-19:45	60`	06:08-15:54	/	/	Mo-Fr teilw. als TaxiBus Sa als TaxiBus; Anschluss mit SL3
SL2	Geldern - Pont	SDG	30`/ 60`	/	05:42-17:45	3 FP	05:42-15:54	/	/	Mo-Fr teilw. als TaxiBus Sa als TaxiBus
SL3	Lüllingen Markt - St. Luzia-Grundschule	SDG	60`	/	05:56-19:30	60`	06:22-15:30	/	/	Mo-Fr teilw. als TaxiBus; Ausrichtung auf Schülerverkehr Werktags; Anschluss mit SL1
SL4	Geldern - Kapellen	SDG	kein Takt	/	06:25-16:08	/	/	/	/	nur an bestimmten Tagen
SL5	Geldern - Aengenesch	SDG	kein Takt	/	06:31-14:01	/	/	/	/	Mo-Fr teilw. als TaxiBus; fährt nur an Schultagen
SL6	Geldern - Venum - Hartefeld	SDG	kein Takt	/	06:41-13:47	/	/	/	/	Mo-Fr teilw. als TaxiBus; fährt nur an Schultagen
SL7	Geschw.-Scholl-Schule - St. Martini-Schule	SDG	kein Takt	/	07:25-13:27	/	/	/	/	als TaxiBus; nur an Schultagen

Ortsbusverkehre										
Linie	Linienver- lauf	Betreiber	Montag - Freitag			Samstag		Sonntag		Anmerkungen
			Fahrtenangebot		Betriebs- zeiten	Fahrten- angebot	Betriebs- triebs- zeiten	Fahrten- angebot	Betriebs- triebs- zeiten	
			bis 20 Uhr	ab 20Uhr						
SL8	Walbeck - Geldern	SDG	kein Takt	/	06:35-16:03	/	/	/	/	nur an Schul- tagen
SL9	Geldern Bf. - Krankenhaus - Barbaragebiet - Geldern Bf. - Krankenhaus - Veert - Geldern Bf.	SDG	60`	/	07:49-19:47	60`	08:49-15:47	/	/	Ringlinie
SL10	Seit dem 1. August 2017 verkehrt die Linie SL 10 Hartefeld – Vernum – JVA – Pont – Haus Golten – Geldern Bahnhof									
Stadtbus Goch										
SL11	Goch - Asperden - Kessel	Stadtwerke Goch (SWG)	60`	60`	06:00-23:17	120`	09:40-22:16	120`	09:40-21:16	Mo-Fr fast nur TB, Sa und So nur als TaxiBus
SL12	Goch - Hassum - Hommersum	SWG	60`	60`	06:00-20:31	/	/	/	/	bis auf 1 Fahrt nur TB
SL13	Goch - Hülm	SWG	60`	60`	06:00-20:48	/	/	/	/	TaxiBus
SL14	Goch - Pfalzdorf	SWG	60`	60`	06:54-17:32	/	/	/	/	TaxiBus; bedient unterschiedliche Abschnitte
SL15	Goch - Nierswalde	SWG	60`	60`	06:05-20:33	/	/	/	/	TaxiBus
SL16	Nierswalde - Asperden - Pfalzdorf	SWG	30`/60`	/	07:15-16:50	/	/	/	/	bis auf 1 Fahrt nur TB; bedient unterschiedliche Abschnitte; tlw. 4 Fahrten pro Stunde durch Schülerverstärkerfahrten
SL17	Goch - Airport Weeze	SWG	kein Takt	kein Takt	00:20-23:44	kein Takt	00:20-23:44	kein Takt	00:20-23:44	TaxiBus; 5 Fahrten zwischen 3-6 Uhr; 3 Fahrten zwischen 22-24 Uhr
SL18	Hassum - Hommersum - Kessel - Aperden	SWG	30`/60`	60`	06:00-22:49	/	/	/	/	TaxiBus; bedient unterschiedliche Abschnitte
Ortsbus Issum (SL20 und SL 23 2016 eingestellt und SL 21 und 22 in freigestellten Schülerspezialverkehr umgewandelt)										
Stadtbus Straelen										
SL61	Brückchen - Herongen - Straelen	Versorgungs- und Verkehrsbetrieb der Stadt Straelen (VVS)	60`	/	07:05-16:04	/	/	/	/	bedient unterschiedliche Abschnitte nur an Schultagen
SL62	Kastanienburg - Straelen	VVS	60`	/	07:23-15:56	/	/	/	/	nur an Schultagen

Ortsbusverkehre										
Linie	Linienverlauf	Betreiber	Montag - Freitag			Samstag		Sonntag		Anmerkungen
			Fahrtenangebot		Betriebszeiten	Fahrtenangebot	Betriebszeiten	Fahrtenangebot	Betriebszeiten	
bis 20 Uhr	ab 20Uhr									
SL63	Holt/Auwe I - Straelen	VVS	60`	/	07:25-15:53	/	/	/	/	nur an Schultagen
SL64	(Holt-) - Hetzert - Straelen	VVS	60`	/	07:25-15:55	/	/	/	/	nur an Schultagen
SL65	Boekholt - Straelen	VVS	60`	/	07:03-15:43	/	/	/	/	nur an Schultagen
SL66	Broekhuysen - Herongen - Straelen	VVS	60`	/	07:45-13:56	/	/	/	/	bedient unterschiedliche Abschnitte nur an Schultagen
SL67	Straelen - Holt - Vossun	VVS	60`	/	07:48-14:06	/	/	/	/	nur an Schultagen
SL68	Kastanienburg - Westerbroek – Holt	VVS	60`	/	07:51-13:59	/	/	/	/	bedient unterschiedliche Abschnitte nur an Schultagen
Ortsbus Wachtendonk										
OL1	Wachtendonk-Wankum	Gemeindewerke Wachtendonk	6 Fahrten	/	07:06-16:28	/	/	/	/	nur an Schultagen und als TB
OL2	Wachtendonk-Geneng	Gemeindewerke Wachtendonk	7 Fahrten	/	07:43-16:05	/	/	/	/	nur an Schultagen und als TB

Abb. 4.4-9: Tabellarische Darstellung der Ortsbuslinien



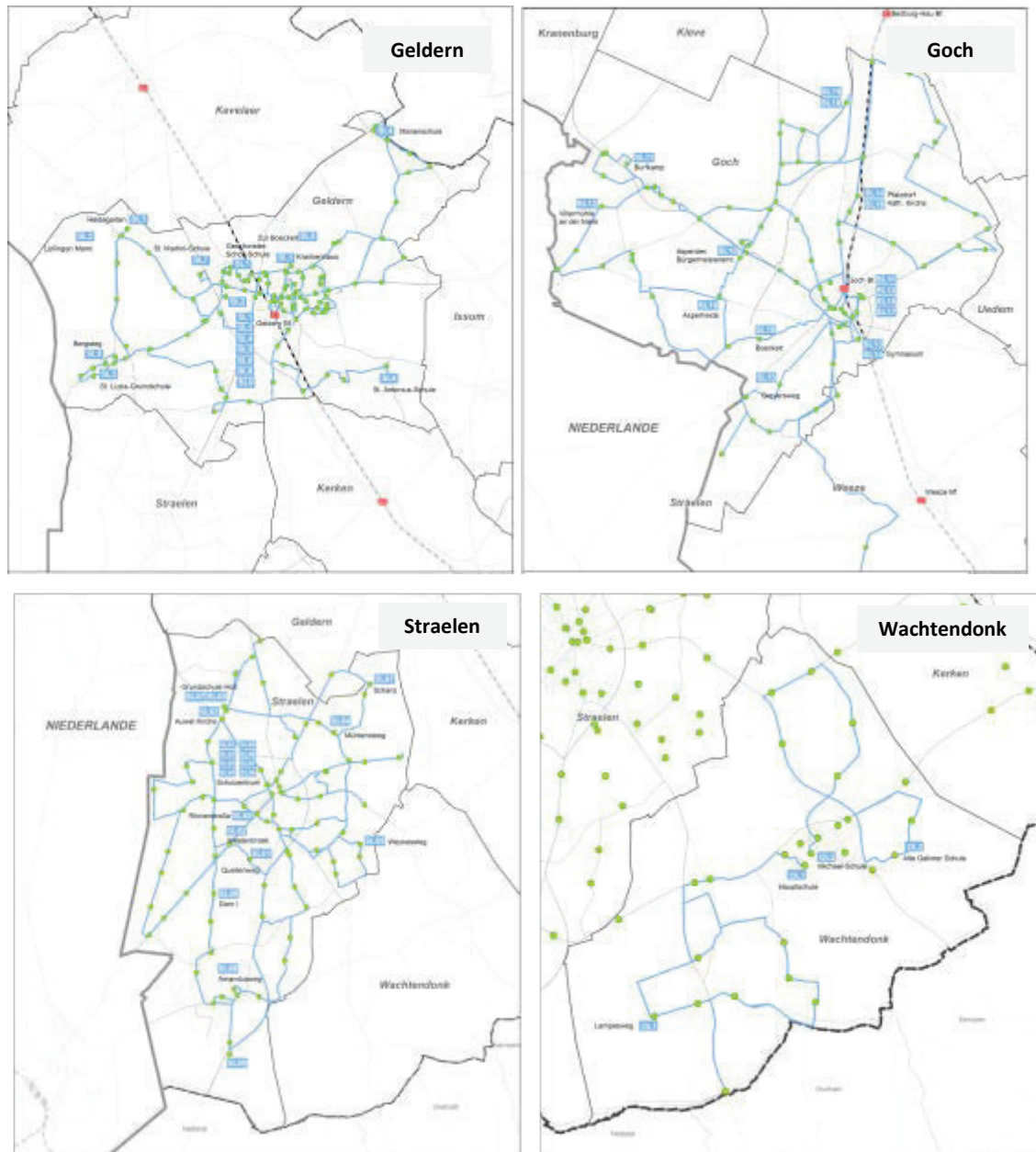


Abb. 4.4-10: Übersicht der Ortsbuslinien für die Städte Kleve, Kevelaar, Geldern, Goch und Straelen sowie für die Gemeinde Wachtendonk³⁵

4.5 Sonstige ÖPNV-Angebote im Kreis Kleve³⁶

4.5.1 TaxiBus

In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage hat die NIAG in nahezu jeder Linie Taxi-Busse integriert. Auch hier muss wie beim AST der Fahrtwunsch mind. 30 Minuten vor der im Fahrplan angegebenen Abfahrtszeit telefonisch bestellt werden. Im Gegensatz zum AST gilt beim TaxiBus der normale VRR- oder NRW-Ticket Tarif.

NIAG-TaxiBus – Er fährt, wenn Sie ihn rufen....

Mit unseren TaxiBussen bleiben Sie auch in Zeiten mit schwacher Nachfrage (abends und an Wochenenden) mobil und schonen nebenbei noch die Umwelt. Das Fahrzeug, meist ein PKW (Taxi) oder 8-Sitzer-Kleinbus, fährt – wie der Bus – nach Fahrplan von Haltestelle zu Haltestelle. TaxiBus-Fahrten sind im Linienplan mit einem T, TV, TL, TG oder einem Telefonsymbol gekennzeichnet. Unterschied ist, dass der TaxiBus nur nach telefonischer Bestellung fährt – **Sie rufen – wir kommen ...**

Für die Nutzung des TaxiBusses zahlen Sie keinen Zuschlag, Sie können einfach Ihr für die Fahrt gültiges VRR- oder NRW-Ticket (z.B. Monatskarten) nutzen. Und wenn Sie mal kein gültiges Ticket bei sich haben: Beim Fahrpersonal sind EinzelTickets erhältlich.

Um dieses Mobilitätsangebot für sich zu nutzen, müssen Sie lediglich **spätestens 30 Minuten vor Abfahrt** die Fahrt telefonisch bestellen (Gruppen ab 5 Personen müssen sich mindestens 2 Werktage vorher anmelden).

Zur Anmeldung werden Ihr Name, die Personenzahl, die Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle, die Abfahrtszeit lt. Fahrplan sowie Hinweise auf Gepäck, Kinderwagen und Rollatoren benötigt. Fahrten vor 7:00 Uhr müssen bereits am Abend vorher, Fahrten nach 23:00 Uhr bis 22:30 Uhr bestellt werden, Fahrräder können im TaxiBus leider nicht befördert werden.

Sammelbestellungen für mehrere Einzelfahrten sind mit einem Anruf möglich. Regelmäßige Nutzer können selbstverständlich Dauieranmeldungen für „Ihre“ Fahrt abgeben (z.B. immer Mo. um 21:05 Uhr von A nach B). Sie erhalten dann eine schriftliche Bestätigung per Post nach Hause.

Unsere lokale Service-Rufnummer
02841/8822444

nimmt Ihre TaxiBus-Bestellung **täglich von 6:30 Uhr bis 22:30 Uhr** gern entgegen.

Abb. 4.5-1: Erläuterungen zum TaxiBus³⁷

4.5.2 Anruf-Sammel-Taxi (AST)

Bereits seit 1993 sind im Kreis Kleve Anruf-Sammel-Taxis (AST) unterwegs. Die jeweiligen Städte oder Gemeinden, in deren Gebiet das Angebot verkehrt, übernehmen dabei die Aufgabe der Konzeption und Unterhaltung des AST. Die Festlegung der Haltestellen sowie der Fahrpläne erfolgt in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen. Das AST wird von den jeweiligen Kommunen selbst finanziert. Die Koordination erfolgt durch die NIAG und LOOK für Bedburg-Hau, Goch, Kalkar, Kleve und Kranenburg sowie durch die Städtischen Dienste Geldern für Geldern und durch den Versorgungs- und Verkehrsbetrieb der Stadt Straelen für Straelen (s. Abb. 4.5-3).

³⁶ Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in § 8 Abs.2 PBefG genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

³⁷ Quelle: Fahrplanbuch Kreis Kleve (Stand 2015/2016)

Grundsätzlich gilt: Gefahren wird nur bei Bedarf, d.h. mindestens 30 Minuten vor Fahrplanzeit muss eine telefonische Anmeldung mit Angabe der gewünschten Abfahrtsstelle bei der AST-Zentrale erfolgen. Von hier aus werden Fahrgäste bis vor die Haustür ihres jeweiligen Fahrtzieles gebracht, sofern dies im Verkehrsgebiet des AST-Angebotes liegt (im Allgemeinen innerhalb der jeweiligen Stadt- und Gemeindegrenze). In der Abbildung 4.5-2 ist ein Auszug aus dem Fahrplanbuch im Kreis Kleve für den AST-Verkehr dargestellt.

AnrufSammelTaxi

Telefonische Bestellung
spätestens 30 Minuten vor der Abfahrtszeit
02841/8822444

**Fährt in Ergänzung
zu Bussen und TaxiBussen**

- von den gekennzeichneten Haltestellen
- bei Fahrten innerhalb des Stadtgebiets bis vor die Haustür
- bei Fahrten von/nach Venlo zu den ausgewiesenen Haltestellen,
- nach Fahrplan
- im Stundentakt
- aber nur nach vorheriger Anmeldung.
- Es gelten die besonderen AST-Fahrpreise.

Abb. 4.5-2: Erläuterungen zum AnrufSammelTaxi³⁸

³⁸

Quelle: Fahrplanbuch Kreis Kleve (Stand 2015/2016)

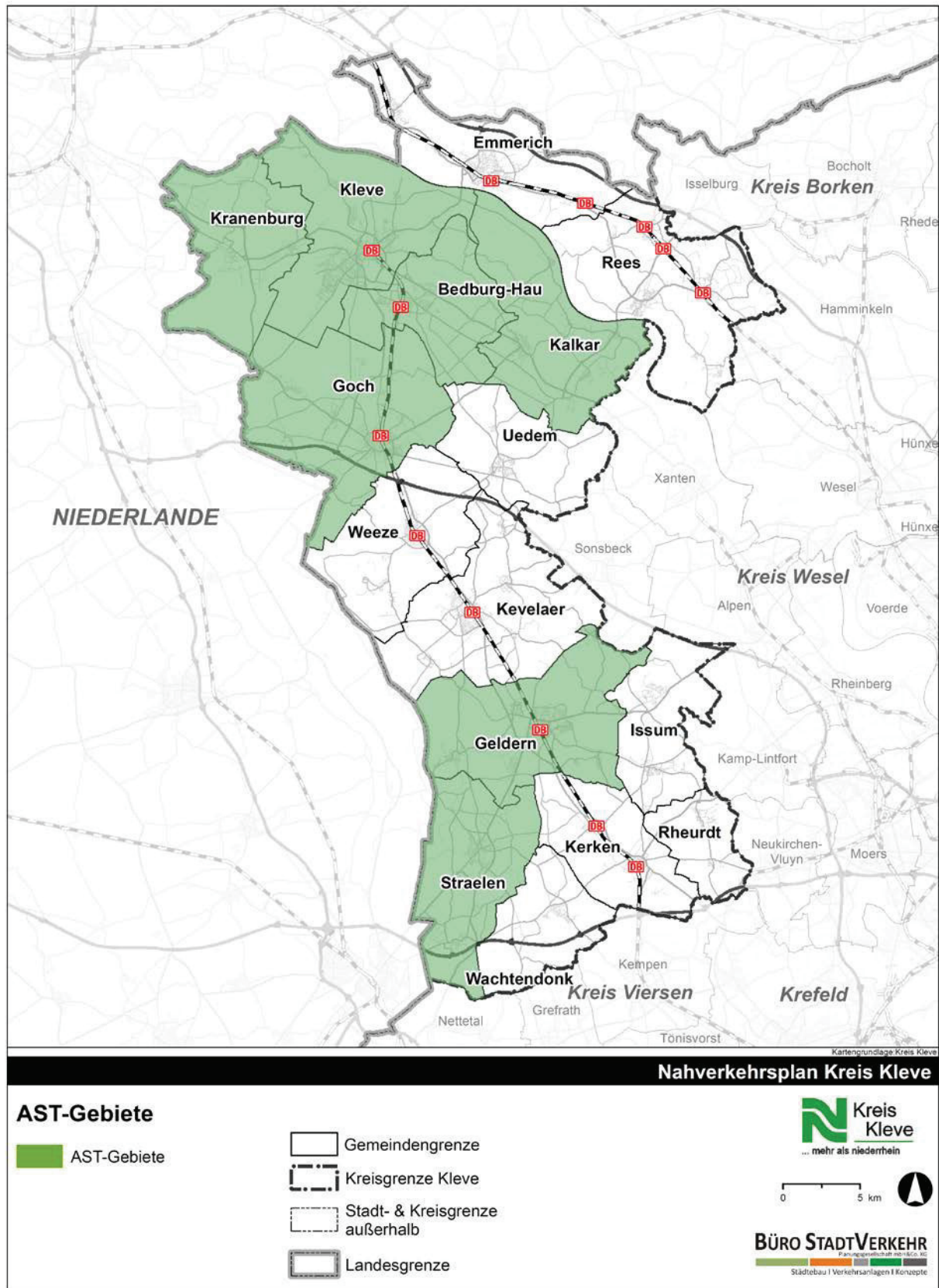


Abb. 4.5-3: AST-Gebiete ³⁹

³⁹ Die Gemeinde Bedburg-Hau wird durch die Anruf-Sammel-Taxis der Städte Kleve, Goch und Kalkar abgedeckt. Es besteht dort jedoch kein eigenständiger AST-Verkehr.

4.5.3 Bürgerbus

Als Ergänzung zu den Linienbussen gibt es in einigen Städten/Gemeinden im Kreis Kleve Bürgerbusse. Diese sollen die jeweiligen Ortsteile besser an die Ortsmitte anbinden. In der unten stehenden Tabelle 4.5-4 werden diese aufgeführt.

Die Bürgerbusvereine werden von der NIAG unterstützt. Bei ihr liegt die rechtliche Gesamtverantwortung. Die Linienführung und die Fahrpläne werden von ihr mitgestaltet und das Verkehrsunternehmen überwacht den Betrieb und schult die ehrenamtlichen Fahrer. In der Abbildung 4.5-5 sind die insgesamt 7 Linienverläufe der Bürgerbusse für Emmerich am Rhein, Kevelaer, Kranenburg und Uedem dargestellt.⁴⁰

Bürgerbus										
Linie	Linienverlauf	Be- trei- ber	Montag - Freitag			Samstag		Sonntag		Anmerkungen
			Fahrtenangebot		Betriebs- zeiten	Fahr- tenan- gebot	Betriebs- zeiten	Fahrtenan- gebot	Betriebs- zeiten	
			bis 20 Uhr	ab 20Uhr						
BEM Emmerich	Bürgerbus Emmerich am Rhein - Industriege- biet - Leeg- meer - Bahnhof	NIAG	60`	/	07:26- 17:50	60`	09:04- 13:00	/	/	ab Emmerich Bf. 60' Takt In Richtung Emmerich Bf. 120' Takt Sa: 09:30 bis 12:30
BKE Kevelaer	Bürgerbus Kervenheim - Kevelaer - Kervenheim	StWK ev	60`/120`	/	07:55- 19:38	3 FP	9:25-13:38	/	/	
BKT Kevelaer	Bürgerbus Kevelaer Twisteden - Bahnhof - Kevelaer Nord	NIAG	60`	/	06:23- 19:25	60`	09:28- 13:25	/	/	Sa: 09:28 bis 12:28
BWE Kevelaer	Bürgerbus Wetten - Kevelaer - Wetten	StWK ev	60`	/	06:28- 18:22	60`	08:28- 12:37	/	/	
BWI Kevelaer	Bürgerbus Winneken- donk - Kevelaer - Winneken- donk	StWK ev	60`/120`	/	06:00- 19:26	3 FP	08:48- 13:21	/	/	
BKR Kranen- burg	Bürgerbus Kranenburg - Zyfflich - Düffel - Kranenburg	NIAG	kein Takt	/	07:04- 19:43	/	/	/	/	unters. Ab- schnitte
BUE Uedem	Bürgerbus Uedem - Kirsell - Keppelen - Uedem - Labbeck	NIAG	60`	/	07:00- 18:50	/	/	/	/	unters. Ab- schnitte

Abb. 4.5-4: Tabellarische Darstellung der Bürgerbuslinien

⁴⁰

Im März 2017 wurde der Bürgerbusverein Kalkar gegründet. Die Fahrzeugbeschaffung läuft. Die Abstimmung über Fahrplan und Linienverlauf, sowie die Betriebsaufnahme werden gegen Ende des Jahres erwartet.

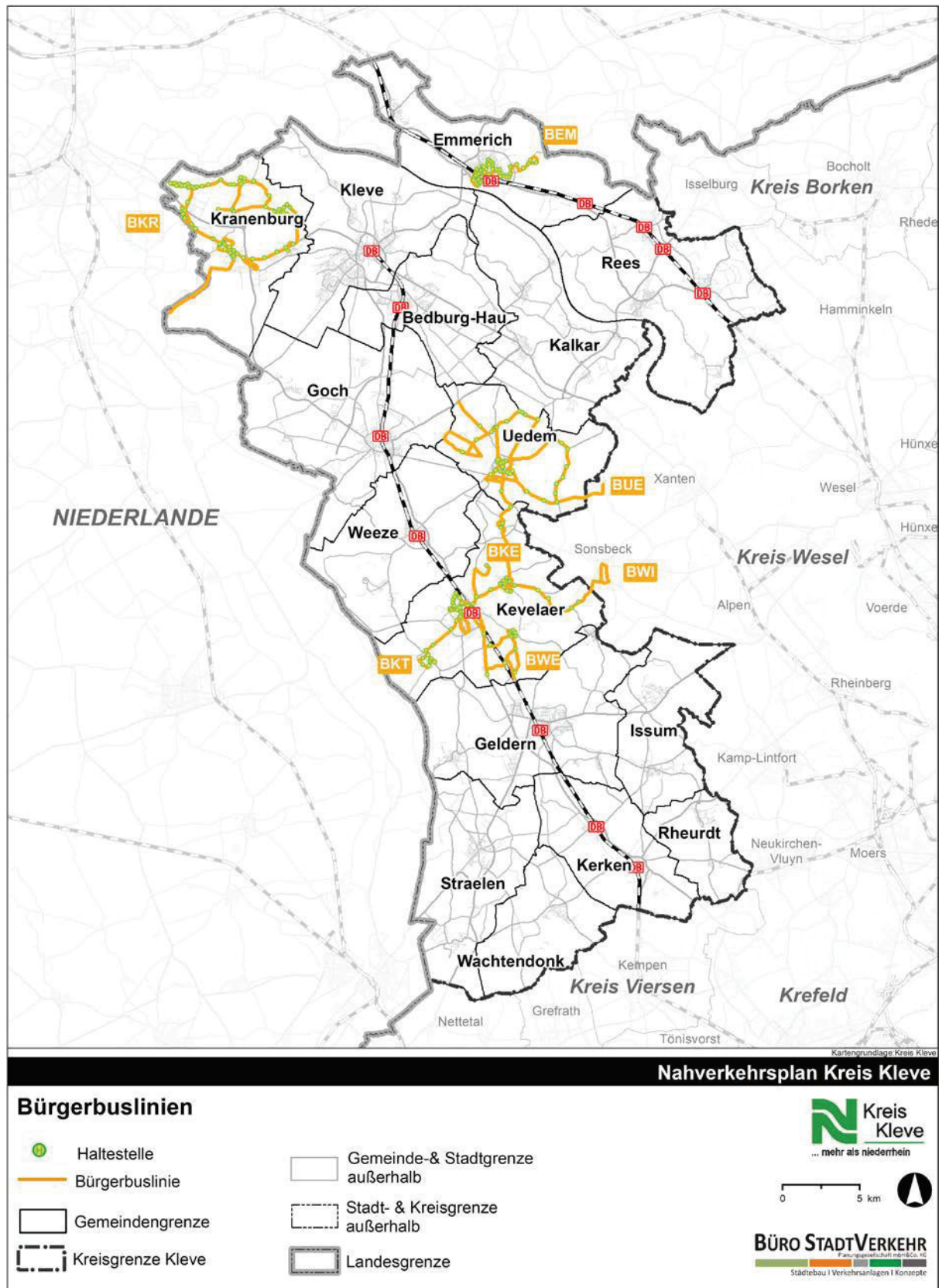


Abb. 4.5-5: Übersicht der Bürgerbuslinien

4.6 Fahrtenangebot

Das Fahrtenangebot ist eine wichtige Kenngröße für die Qualität des ÖPNV. Je größer die Anzahl der Fahrten pro Tag ist, umso höher ist auch die Akzeptanz für die Nutzung des ÖPNV für die verschiedenen Zielgruppen. Die Häufigkeit des Fahrtenangebotes auf dem gesamten Streckennetz ist in den Abbildungen 4.6-1 bis 4.6-4 wiedergegeben und beinhaltet folgende Tagesprofile:

- Werktag (Mo-Fr) an Schultagen,
- Werktag (Mo-Fr) an Ferientagen,
- Samstag,
- Sonntag/Feiertag.

Da auf vielen Abschnitten mehrere ÖPNV-Linien verkehren, stellen die nachfolgenden Abbildungen die Summe des Fahrtenangebotes auf den betreffenden Streckenabschnitten dar.

Auf die einzelnen Streckenabschnitte bezogen ist die Fahrtenhäufigkeit für einen durchschnittlichen Werktag unterschiedlich stark ausgeprägt. Sie spiegelt die Auswirkungen der siedlungsstrukturellen Gegebenheiten mit den sich daraus ergebenden verkehrlichen Verflechtungen wieder.

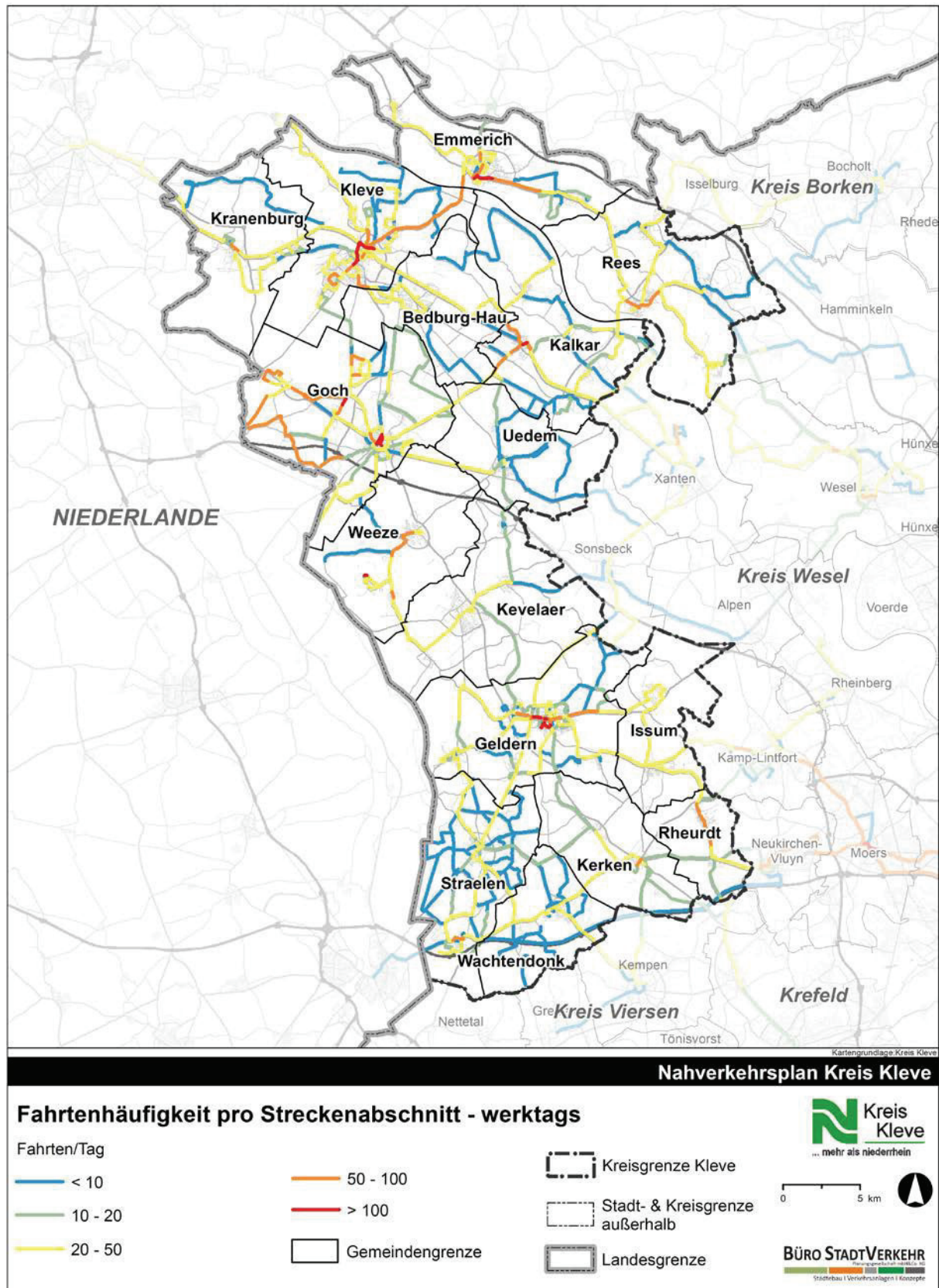


Abb. 4.6-1: Fahrtenangebot werktags (Mo-Fr) im Querschnitt an einem Schultag

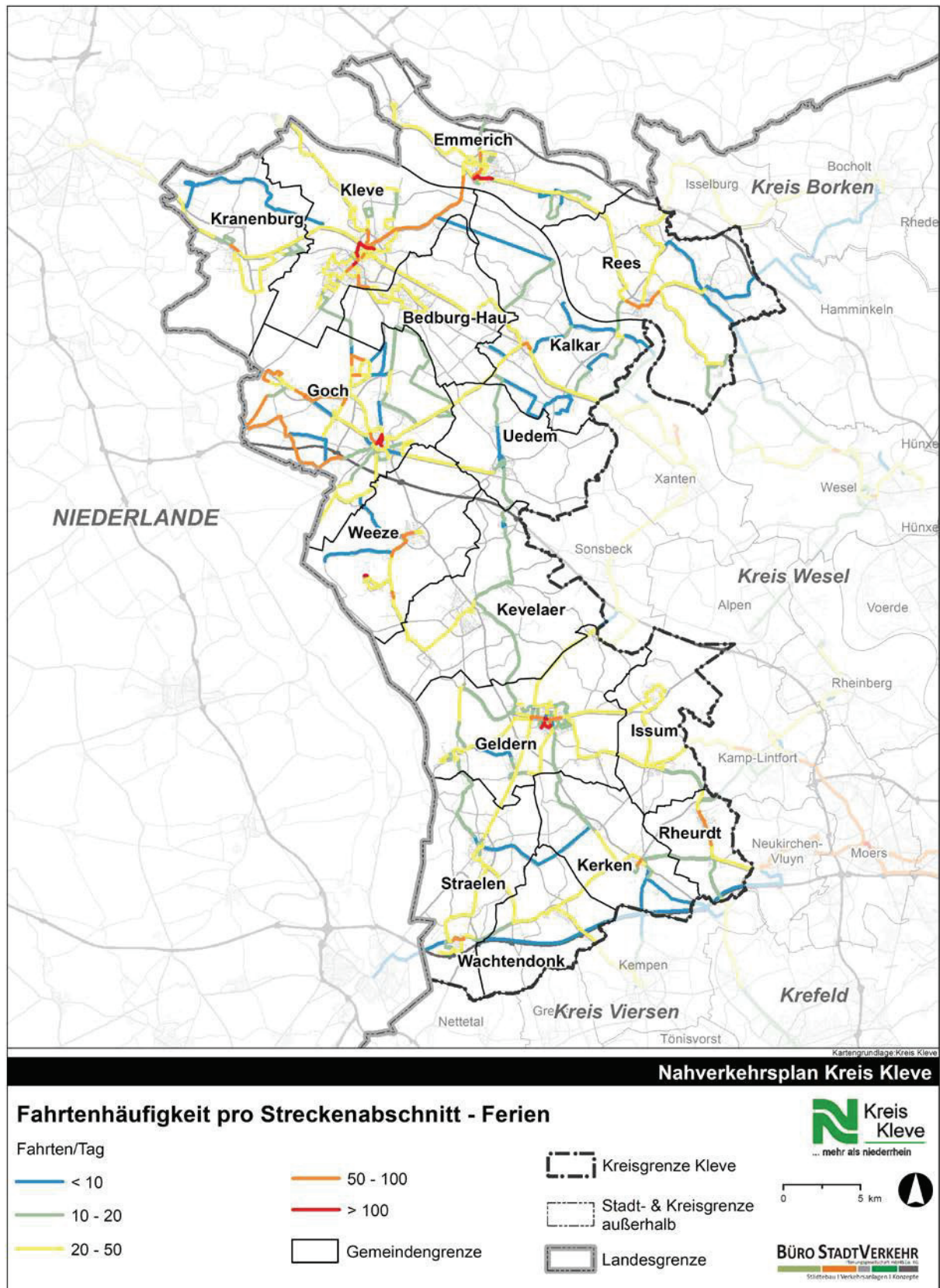


Abb. 4.6-2: Fahrtenangebot werktags (Mo-Fr) im Querschnitt an einem Ferientag

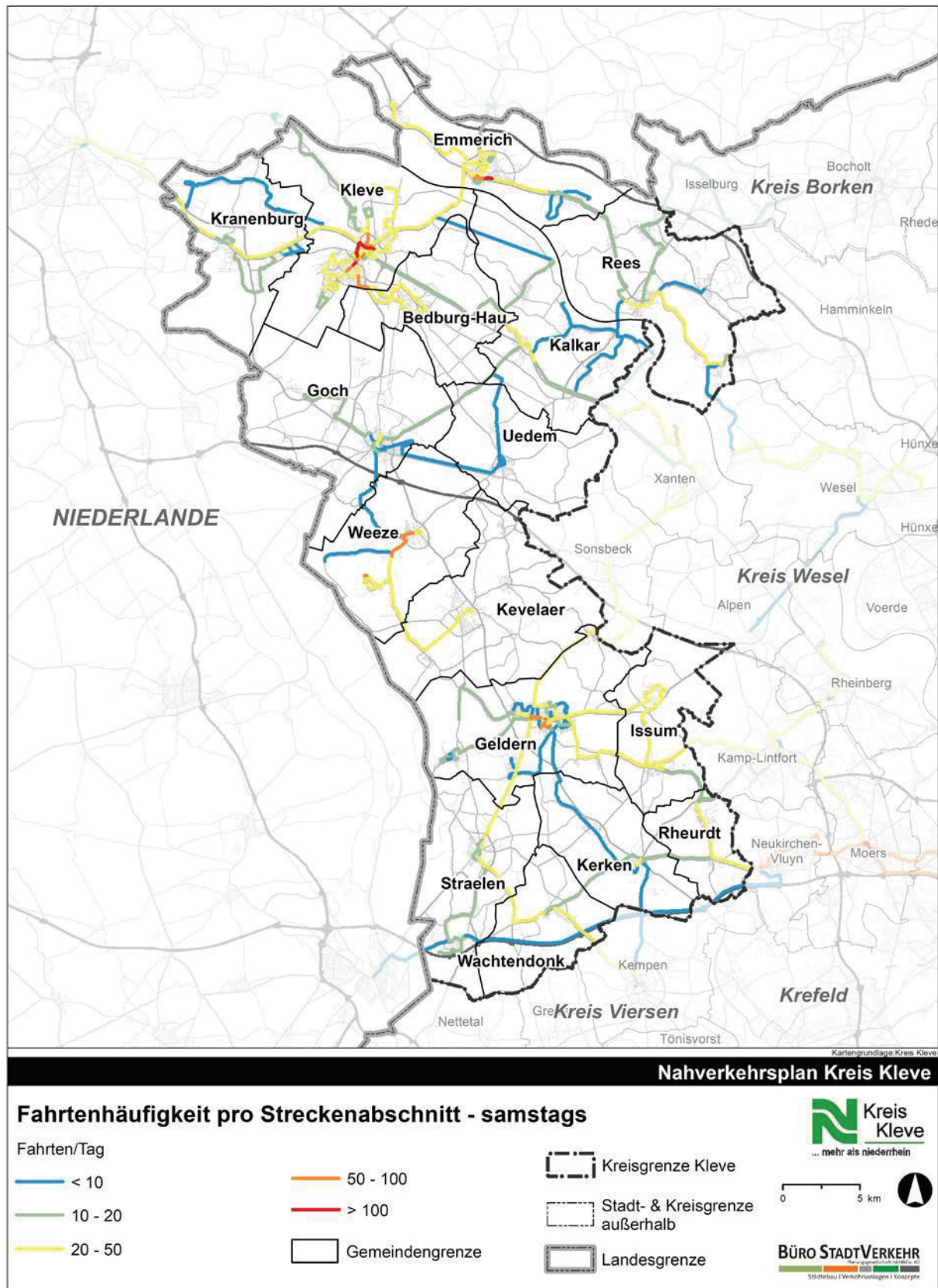


Abb. 4.6-3: Fahrtenangebot samstags im Querschnitt

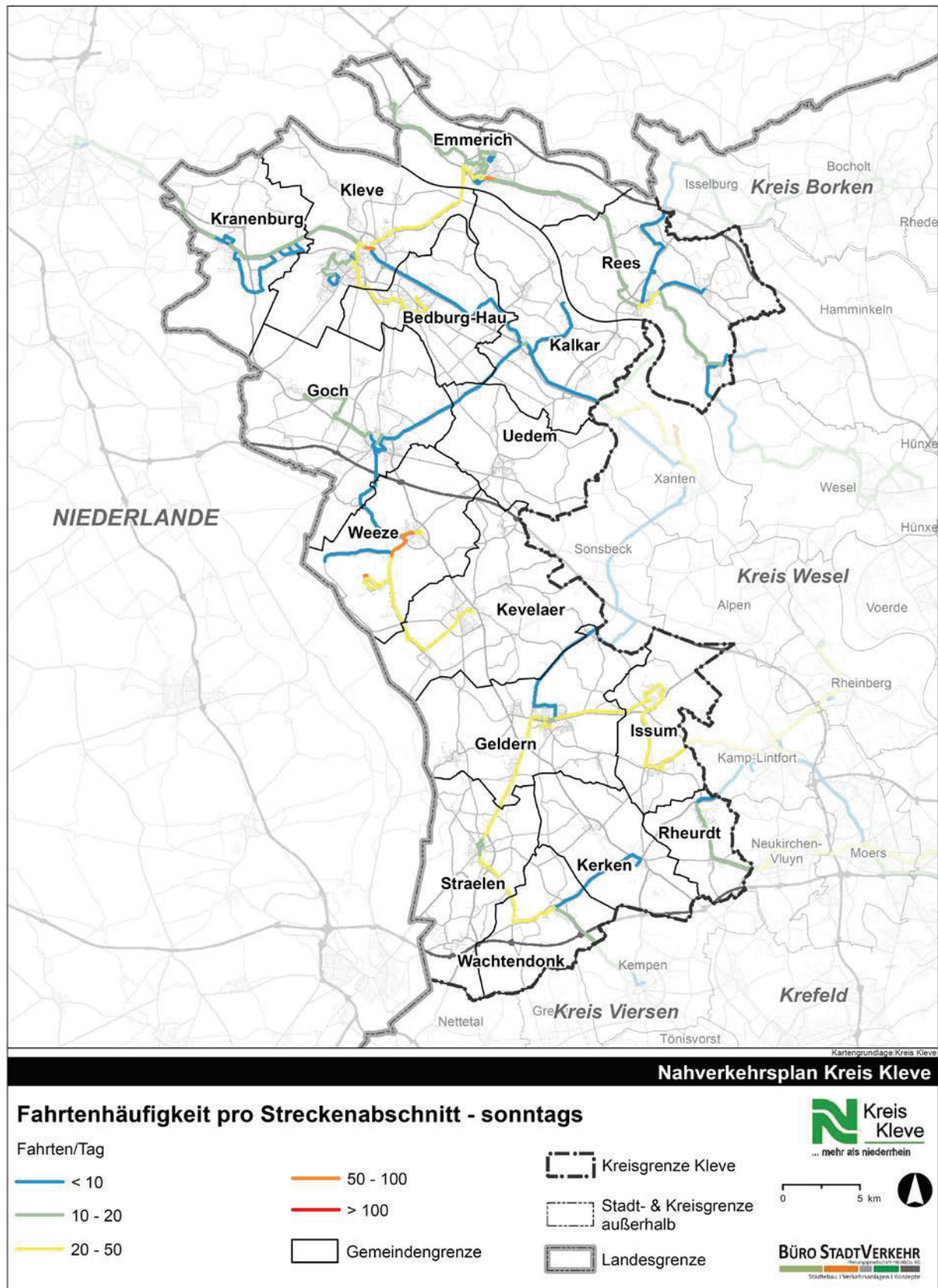


Abb. 4.6-4: Fahrtenangebot sonntags im Querschnitt

4.7 Leistungsdaten im ÖPNV

Aufbauend auf dem Fahrplanangebot von Dezember 2015 der jeweiligen Buslinien im Kreis Kleve wurden die fahrplanbezogenen Verkehrsleistungen mit Hilfe eines georeferenzierten ÖV-Verkehrsmodells berechnet. Die Unterscheidung der Verkehrsleistungen erfolgt dabei getrennt nach Bus (Regional- und Schülerverkehrslinien sowie Schnellbuslinien) und nach Ortsbus (Kleve, Kevelaer, Geldern, Goch, Issum, Straelen und Wachtendonk). Leistungen im SPNV sind hier nicht aufgeführt, da dieser nicht in die Aufgabenträgerschaft des Kreises bzw. der kreisangehörigen Kommunen fällt. Die Darstellung der Verkehrsleistungen erfolgt getrennt für die jeweiligen Tagesprofile und nach Städten/Gemeinden. Bezogen auf das Jahr 2015 werden im Kreis Kleve ca. 4.813 Tsd. Leistungs-km im Regionalverkehr erbracht. Die Bus-km im Ortsbusverkehr der sieben Kommunen belaufen sich auf ca. 2.216 Tsd. Leistungs-km, wobei die Fahrten im TaxiBus-Verkehr vollständig mitgezählt wurden. (siehe Abb. 4.7-1).

Regionalverkehr						Ortsbusverkehr				
	Montag bis Freitag	Montag bis Frei- tag in Ferien	Samstag	Sonntag	Summe	Montag bis Freitag	Montag bis Frei- tag in Ferien	Samstag	Sonntag	Summe
Bedburg-Hau	163.200	39.600	28.400	16.700	247.900	0	0	0	0	0
Emmerich am Rhein	351.700	79.200	55.000	32.100	518.000	0	0	0	0	0
Geldern	400.600	112.700	65.800	32.800	611.900	257.300	30.400	21.500	0	309.200
Goch	129.000	33.400	11.800	3.300	177.500	850.700	205.800	10.600	12.200	1.079.300
Issum	191.000	48.800	34.700	25.700	300.200	0	0	0	0	0
Kalkar	303.400	53.200	29.000	8.900	394.500	0	0	0	0	0
Kerken	134.100	28.800	11.500	3.000	177.400	0	0	0	0	0
Kevelaer	60.700	12.600	0	0	73.300	101.000	101.000	101.000	101.000	404.000
Kleve	554.700	104.200	95.100	31.700	785.700	153.900	26.500	21.900	9.600	211.900
Kranenburg	189.200	41.900	26.500	16.700	274.300	0	0	0	0	0
Rees	258.600	60.800	29.000	8.200	356.600	0	0	0	0	0
Rheurdt	106.800	23.900	16.000	4.900	151.600	0	0	0	0	0
Straelen	227.300	52.000	24.500	11.500	315.300	181.600	0	0	0	181.600
Uedem	63.800	11.000	3.700	0	78.500	0	0	0	0	0
Wachtendonk	94.800	22.500	14.300	12.300	143.900	30.500	0	0	0	30.500
Weeze	122.000	34.000	24.000	26.500	206.500	0	0	0	0	0
Insgesamt	3.350.900	758.600	469.300	234.300	4.813.100	1.575.000	363.700	155.000	122.800	2.216.500

Abb. 4.7-1: Leistungsdaten für das Jahr 2015 im Kreis Kleve nach Kommunen⁴¹

⁴¹ Quelle: Eigene Berechnung anhand des ÖV-Verkehrsmodells auf der Basis des Fahrplans 2015/2016

4.8 Haltestellen, Verknüpfungspunkte und intermodale Angebote

4.8.1 Haltestellen

Insgesamt gibt es im Kreis Kleve 1.089 Haltestellen für den ÖPNV und 13 Bahnhöfe für den SPNV (RE 10 und RE 19).

Als Haltestelle wird der Haltestellenname verstanden, wobei durchaus eine Haltestelle über mehrere Bussteige bzw. Haltestellenmasten verfügen kann.

Ein zusammenhängendes, einheitliches Kataster für alle Haltestellen insbesondere für den Busverkehr liegt derzeit noch nicht vor. In der Regel liegen die Zuständigkeiten für die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung der Haltestellen bei den Kommunen bzw. bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern. Eine genaue Zuordnung der Haltestellen nach Kommunen sowie Angaben im Hinblick auf die Barrierefreiheit sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen (siehe Abb. 4.8-1):

Kommune	ÖV-Linien SPNV	ÖV-Linien Bus	ÖV-Linien Ortsbus	Bürger- bus	Anzahl Bahnhöfe	Anzahl HS	Angaben zur Barrierefreiheit
Bedburg-Hau	1	7	0	0	1	38	
Emmerich am Rhein	1 ⁴²	6	0	1	2	101	
Geldern	1	11	9	0	1	125	212 Masten ⁴³ barrierefrei umgebaut
Goch	1	4	8	0	1	90	60 Haltestellen mit Hochbord
Issum	0	5	2 (4)	0	0	48	
Kalkar	0	8	0	0	0	64	
Kerken	1	6	0	0	2	33	
Kevelaer	1	2	1	4	1	91	
Kleve	1	12	3	0	1	157	seit ca. 5 Jahren werden pro Jahr 5-6 Haltestellen barrierefrei umgebaut
Kranenburg	0	3	0	2	0	86	
Rees	1 ⁴⁴	8	0	0	3	62	
Rheurdt	0	4	0	0	0	15	alle 31 Haltestellen/Bussteige sind barrierefrei umgebaut
Straelen	0	6	8	0	0	87	165 Masten, davon 162 mit Blindenleitsystem, 52 mit Hochbord
Uedem	0	5	0	1	0	51	
Wachtendonk	0	3	2	0	0	28	
Weeze	1	3	0	0	1	13	
Kreis Kleve					13	1.089	

Abb. 4.8-1: Anzahl der Haltestellen im Kreis Kleve

⁴² seit 11.12.2016 nur noch eine Linie (RE 19)

⁴³ Unter dem Begriff Haltestellenmast wird jeweils ein Bussteig verstanden.

⁴⁴ seit 11.12.2016 nur noch eine Linie (RE 19)

4.9 Umsteigepunkte im ÖPNV

Insgesamt gibt es im Kreisgebiet 13 Bahn-Haltestellen, von denen 12 direkt mit dem Busnetz verknüpft sind. Regelmäßige Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien gibt es darüber hinaus an den zentralen Haltestellen in den Städten/Gemeinden sowie an einigen weiteren Haltestellen im Busnetz. Im Folgenden sind die bedeutsamen Verknüpfungspunkte im Kreis Kleve dargestellt.

Bedeutende Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und ÖPNV sind:

1. Ordnung

- Emmerich am Rhein, Bahnhof
- Geldern, Bahnhof
- Goch, Bahnhof
- Kevelaer, Bahnhof
- Kleve, Bahnhof
-

2. Ordnung

- Aldekerk, Bahnhof
- Bedburg-Hau, Bahnhof
- Empel, Bahnhof
- Haldern, Bahnhof
- Millingen, Bahnhof
- Nieukerk, Bahnhof
- Praest, Bahnhof
- Weeze, Bahnhof

Bedeutende Verknüpfungspunkte im straßengebundenen ÖPNV sind:

- Emmerich am Rhein, Busbahnhof
- Geldern, Markt
- Goch, Markt
- Issum, Vogt-von-Belle-Platz
- Kalkar, Markt
- Kranenburg, Bürgermeisteramt
- Rees, Busbahnhof
- Rheurdt, Kirche
- Straelen, Herongen Post
- Uedem, Markt
- Wachtendonk, Friedensplatz

4.10 P+R- und B+R-Angebote im Kreis Kleve

Auf dem Gebiet des Kreises Kleve befinden sich 10 Park+Ride-Anlagen (P+R), diese liegen wiederum alle an RE-Haltepunkten. Jede an das Schienennetz angeschlossene Kommune verfügt über mindestens eine P+R-Anlage, wobei jeweils alle dort verkehrende SPNV- und ÖPNV-Linien erreichbar sind. Insgesamt sind im Kreis Kleve ca. 690 P+R-Stellplätze vorhanden (siehe Abb. 4.10-1).

Für die Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV wird der Begriff Bike+Ride (B+R) verwendet. Hierzu gehört in erster Linie das Fahrradparken am Bahnhof bzw. an ÖPNV-Haltestellen im sog. Vor- und Nachtransport. Mit Vortransport wird die Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zum Bahnhof bzw. zur ÖPNV-Haltestelle bezeichnet. Der Nachtransport, d.h. die Nutzung des Fahrrades von der Ausstiegshaltestelle bis zum Ziel, ist ein weiterer Aspekt, um die Transportkette zu schließen. Durch B+R kann der Einzugsbereich (je nach topografischen Bedingungen zwischen 2,5 und 5 km) einer Haltestelle deutlich erhöht werden. Im Kreis Kleve stehen insgesamt 10 B+R-Anlagen zur Verfügung. Bis auf Emmerich am Rhein besitzt jede an das Schienennetz angeschlossene Kommune mindestens eine B+R-Anlage. Die gegenwärtigen ca. 1.370 Stellplätze (Fahrradständer oder -bügel, Fahrradboxen, Plätze in Fahrradstationen oder Kollektivanlagen) verteilen sich auf die B+R-Anlagen im Kreis. Die Bahnhöfe Bedburg-Hau sowie Geldern haben jeweils eine Radstation mit 15 bzw. 356 Stellplätzen (siehe Abb. 4-10-1). Zukünftig sind weitere Ausbaumaßnahmen für Radabstellanlagen geplant oder bereits im Bau. Am Bahnhof Aldekerk (zusätzliche 40 Stellplätze), am Bahnhof Geldern (zusätzliche 48 Stellplätze) und am Bahnhof Kleve (zusätzliche 35 Stellplätze)⁴⁵.

⁴⁵

Quelle: Angaben des Kreises Kleve und der Kommunen sowie des VRR

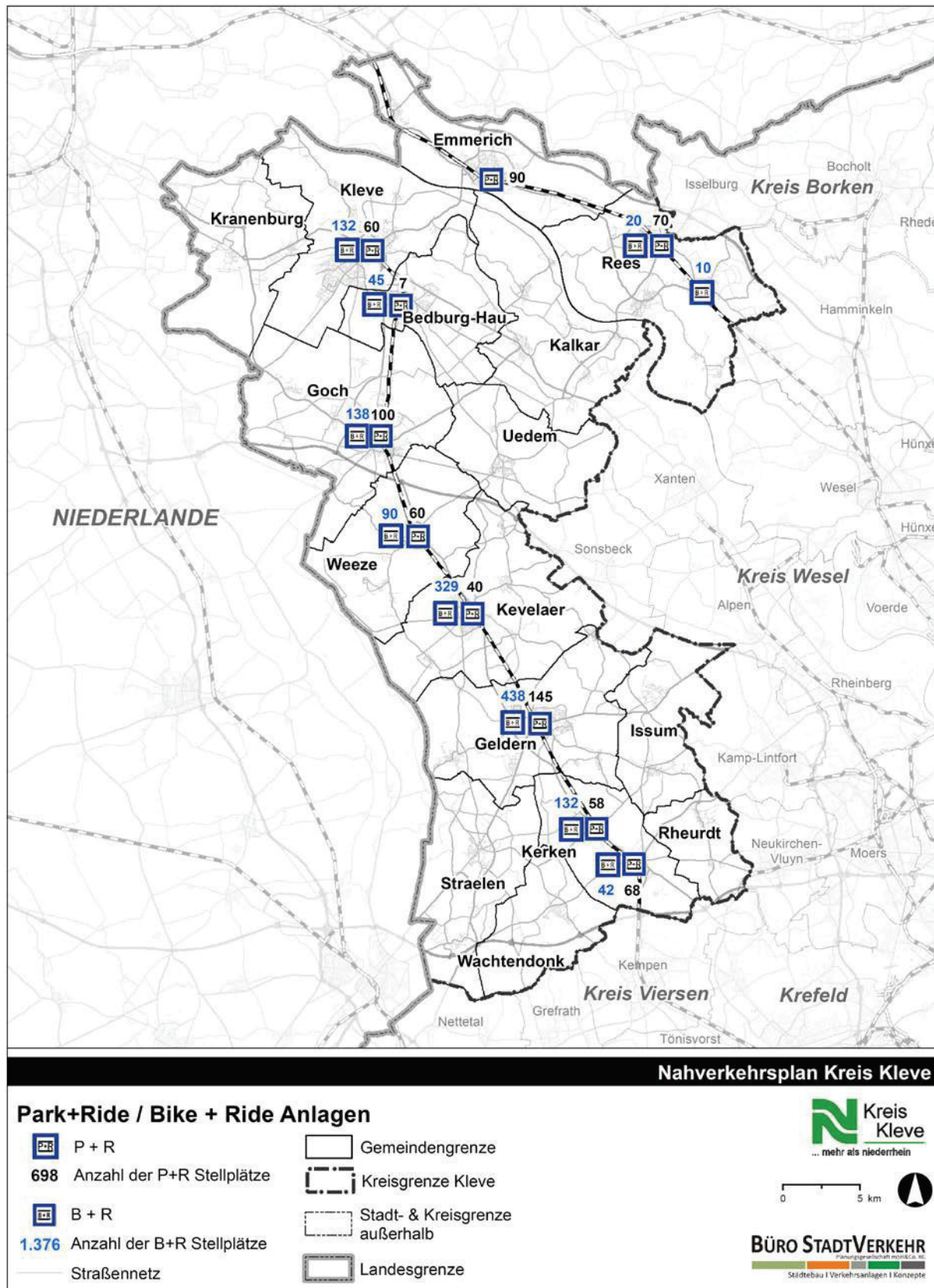


Abb. 4.10-1: P+R / B+R Anlagen

4.11 Tarifstruktur und Verkaufsstellen

4.11.1 Tarifstrukturen

Die ÖPNV-Angebote im Kreis Kleve sind vollständig in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr integriert. Alle im Nahverkehrsraum genehmigten Linienverkehre unterliegen dem VRR-Verbundtarif, der in Kurzstrecken- und Flächenzonen eingeteilt ist.

Die Preisstufe A gilt in der Regel für Fahrten innerhalb einer Stadt: A1 in kleineren Städten und Gemeinden, A2 in elf größeren Städten bzw. Großstädten mit gut ausgebautem öffentlichem Verkehrsnetz, A3 in fünf Großstädten mit sehr dichtem und qualitativ besonders hochwertigem Nahverkehrsangebot. Mit der Preisstufe B können Fahrten in die Nachbarstädte, mit der Preisstufe C Fahrten in zwei benachbarte Zentraltarifgebiete und mit der Preisstufe D Fahrten im gesamten VRR Gebiet unternommen werden.

Im TaxiBus zahlt der Kunde denselben Fahrpreis wie für eine Busfahrt. Bei den AST-Verkehren kommt der AST-Tarif des VRR zur Anwendung. Der höhere Fahrpreis gegenüber dem VRR-Tarif für die Busfahrt erklärt sich durch die Beförderung bis zur gewünschten Adresse.

Zu den an den Kreis angrenzenden Verkehrsverbünden in den Niederlanden gilt der VRR-Tarif nur auf bestimmten Linien und nur im Übergangsbereich (siehe Abb. 4.11-1 die grau gekennzeichneten Bereiche).



Abb. 4.11-1: Verbundraum VRR im Bereich Kreis Kleve und Kreis Wesel

4.11.2 Verkaufsstellen

Die VRR-Fahrausweise können im gesamten VRR-Gebiet erworben werden. Fahrscheine sind im Bus, an Fahrkartenautomaten, bei Verkaufsstellen und auch im Internet käuflich. ABO-Karten⁴⁶ können hingegen nur bei Verkaufsstellen oder auf schriftlichem Wege erworben werden. Der Fahrkartenverkauf in den Bussen ist ein wichtiges Servicemerkmal und hat aufgrund der begrenzten Verkaufsagenturdichte eine hohe Bedeutung. Im Kreis Kleve sind ansonsten folgende Vertriebswege für den ÖPNV vorhanden:

- 8 Fahrgastcenter als Ticket-Verkaufsstellen,
- 12 private Verkaufsstellen,
- automatisierte Verkaufsstellen an den Bahnhöfen.

Die Kommunen Kalkar, Rheurdt und Uedem haben keine Ticket-Verkaufsstellen.

⁴⁶ Jahresabonnement für Tickets mit monatlichem Fahrgeldeinzug. (Quelle: VRR-Handbuch für Tarif und Vertrieb)

5 Finanzierung des ÖPNV

5.1 Deckung der Kosten des ÖPNV

Nach § 8 Abs. 4 S. 1 PBefG sind Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu erbringen. Wann Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich sind, regelt § 8 Abs. 4 S. 2 PBefG. Danach sind eigenwirtschaftlich Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Art. 3 Abs. 2 und 3 der VO (EG) Nr. 1370/2007 und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Art. 3 Abs. 1 der VO (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.

Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung für eine Gesamtleistung (vgl. zum Begriff § 8a Abs. 2 S. 4 PBefG) oder eine Teilleistung nicht in eigenwirtschaftlicher Form möglich ist, verweist § 8a Abs. 1 S. 1 PBefG auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Entsprechend der Verordnung kann die zuständige Behörde dem ausgewählten Betreiber für die Erfüllung **gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen** im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsvertrages Ausgleichsleistungen gewähren (Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007). Nach Art. 2 lit. e) VO (EG) Nr. 1370/2007 ist eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung „eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte“. In Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist eine Ausnahme vom Erfordernis der Regelung durch einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag enthalten. Danach können gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen auch Gegenstand allgemeiner Vorschriften sein.

Nach Art. 4 Abs. 1 lit. a) i) VO (EG) Nr. 1370/2007 sind in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag zuvor in objektiver und transparenter Weise die Parameter, anhand derer ggf. die Ausgleichsleistung berechnet wird, aufzustellen und dabei ist eine übermäßige Ausgleichsleistung zu vermeiden.

Eine weitergehende Regelungen in Bezug auf Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen enthält Art. 6 VO (EG) Nr. 1370/2007. Für Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der in Übereinstimmung mit Art. 5 Absätze 2, 4, 5 oder 6 direkt vergeben wurde oder im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift, ist zusätzlich der Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu beachten.

Daher ist der Kreis Kleve als Aufgabenträger berechtigt, für Leistungen im ÖPNV durch betraute Unternehmen Ausgleichsleistungen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu erbringen.

Nach § 56 Abs. 1 der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO NRW) ist eine Kreisumlage von den kreisangehörigen Gemeinden zu erheben, soweit die sonstigen Erträge eines Kreises die entstehenden Aufwendungen nicht decken. Sofern eine Einrichtung des Kreises ausschließlich, in besonders großem oder in besonders geringem Maße einzelnen Teilen des Kreises zustatten kommt, muss der Kreistag eine besondere Belastung dieser betroffenen Kreisteile beschließen (§ 56 Abs. 4 S. 1 KrO NRW). Für Einrichtungen, die dem öffentlichen Personennahverkehr oder dem öffentlichen Schienenverkehr dienen, macht § 56 Abs. 4 S. 3 KrO NRW jedoch inso-

weit eine Ausnahme dahingehend, dass der Kreistag von einem solchen Beschluss zur Mehr- bzw. Minderleistung einzelner Kreisteile absehen kann. Diese wird bei den Linienverkehren nach der gemeindebezogenen Unterdeckung auf der Grundlage der vom Kreis abgeschlossenen Verkehrsverträge berechnet. Dies gilt insbesondere für die Leistungen der NIAG/Look im Kreisgebiet. Das Verkehrsunternehmen RVN fährt eigenwirtschaftlich. Beim „Night-Mover 2.0“ erfolgt die Berechnung nach der Zahl der tatsächlichen Nutzer aus den einzelnen Kommunen.

5.2 Landesfördermittel

Die Förderung des kommunalen ÖPNV in Nordrhein-Westfalen wurde zum 1. Januar 2011 neu geordnet. Seither gewährt das Land den Aufgabenträgern des ÖPNV die Mittel nach folgenden rechtlichen Grundlagen:

- ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW und
- Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11 a ÖPNVG NRW.

Gemäß § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW gewährt das Land NRW den ÖPNV-Aufgabenträgern aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von 130 Millionen Euro. Ausweislich § 3 der Verordnung zur Festlegung der Pauschalen nach § 11 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVP-VO) stand dem Kreis Kleve davon für das Jahr 2016 ein Betrag von rund 866.000 € zu. Mindestens 80 % der Pauschale sind für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV an öffentliche und private Verkehrsunternehmen, die den Gemeinschaftstarif nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW anwenden, weiterzuleiten. Von diesen 80% müssen mindestens 30% der Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge verwendet werden. Die übrigen Mittel sind für Zwecke des ÖPNV zu verwenden oder hierfür an öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände, Eisenbahnunternehmen oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten. Bezüglich dieser übrigen Mittel ist es auch nicht durch das Gesetz ausgeschlossen, dass sie für Zwecke des SPNV verwendet werden. Die Finanzierung des SPNV ist in § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW geregelt. Seit 2014 wird die Pauschale den Aufgabenträgern auf der Grundlage eines neuen Verteilungsschlüssels nach Betriebsleistungen, Einwohnerzahl und Fläche zugeteilt, deren prozentuale Gewichtung ab dem Jahr 2017 geringfügig verändert wurde. 2016 wurden durch den Kreis Kleve rund 693.000 € zum Zwecke der Fahrzeug- und Ausstattungsförderung an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet.

Mit der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 1. Januar 2011 sind die ÖPNV-Aufgabenträger auch zuständig für die Gewährung von Mitteln aus der Ausbildungsverkehr-Pauschale, die das Land NRW vorher gemäß § 45 a PBefG den Verkehrsunternehmen direkt gewährt hat. Zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Ausbildungsverkehr werden nun erstmals ab 2011 gemäß § 11a ÖPNVG NRW Landesmittel gewährt, welche zu mindestens 87,5 Prozent an die im Zuständigkeitsbereich tätigen Verkehrsunternehmen weiterzureichen sind (§ 11a Abs. 2 S. 2 ÖPNVG NRW). Die übrigen 12,5 Prozent werden im Kreis Kleve auf der Grundlage des Kreistagsbeschlusses vom 21.07.2011 zur Aufstockung des 87,5%-Anteils ebenfalls an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Zuletzt sind 2016 rund 1.766.000 € an die Verkehrsunternehmen ausgezahlt worden.

6 Heutige Nachfrage im ÖPNV und Strukturprognose für 2030

6.1 Verkehrsmodell und Istzustand 2015/2016

Für die Abschätzung der heutigen ÖPNV-Nachfrage ist ein Verkehrsmodell für den Istzustand (2015/2016)⁴⁷ erstellt worden, da derzeit keine aktuellen Fahrgastzahlen vorliegen. Das Verkehrsmodell beinhaltet den motorisierten Verkehr (MIV und ÖPNV), wobei die Umlegung⁴⁸ sich auf den ÖPNV konzentriert. Folgende Eckdaten weist das Verkehrsmodell auf:

- 206 Zellen, davon 170 Zellen innerhalb des Kreises Kleve, davon sind wiederum 20 Zellen reine Schulzellen, um den Schülerverkehr zielgerichtet darstellen zu können.
- Von 206 Zellen stellen 36 Zellen Umlandzellen, insbesondere in den Kreisen Wesel, Viersen und Borken sowie den kreisfreien Städten in NRW dar. Darin enthalten sind auch drei Zellen mit Bezug auf die Niederlande (Raum Venlo, Raum Nijmegen/Arnhem und Dinxperlo/Doetinchem).
- Grundlage für die Strukturdaten, die Pendlerdaten aus 2014 sowie die AusbildungsPendler aus 2008 waren die Daten von IT.NRW.
- Es wurden insgesamt 8 Fahrtzwecke gebildet:
 - Arbeitsverkehr (hin und zurück)
 - Ausbildungsverkehr (hin und zurück)
 - Alltagsverkehr (hin und zurück)
 - Schülerverkehr im ÖPNV (hin und zurück).
- Für den Schülerverkehr wurden die aktuellen Daten der jeweiligen Schulämter bezüglich der schülerverkehrsrelevanten Kinder/Jugendlichen herangezogen. Für einige Kommunen lagen keine Daten vor, so dass diese anhand der Schulplätze geschätzt worden sind.
- Die Berechnung des Verkehrsmodells erfolgt nach dem Vier-Algorithmus-Modell (Verkehrserzeugung, Verkehrsverteilung, Verkehrsmittelwahl und Umlegung).

Für den Kreis Kleve bzw. für die Kommunen im Kreisgebiet liegen keine örtlichen Angaben zum Verkehrsmittelverhalten (Modal-Split) der Bevölkerung vor. Dies ist in der ländlichen Siedlungsstruktur des Kreisgebietes begründet, bei der absehbar der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr – wenn überhaupt – nur unter unverhältnismäßig großem Aufwand angehoben werden könnte⁴⁹. Daher wurden für den Kreis die Modal-Split-Werte aus den Erhebungen SrV⁵⁰ 2013 und MiD 2008⁵¹ herangezogen und auf die örtliche Situation angepasst. Im Rahmen des Verkehrsmodells wird als Basis angesetzt, dass im Kreis Kleve 3,5 Wege pro Person und Tag mit allen Verkehrsmitteln durchgeführt werden. Bei der reinen Betrachtung des motorisierten Verkehrs (MIV und ÖPNV) würden dann ca. 2,4 Wege pro Tag und Person durchgeführt werden. In Abb. 6.1-1 ist das im Verkehrsmodell berechnete Gesamtverkehrsaufkommen dargestellt.

⁴⁷ Der Zeitraum 2015/2016 beinhaltet den Fahrplanstand zum Analysezeitpunkt des NVP sowie die Strukturdaten von IT.NRW.

⁴⁸ Eine Umlegung stellt eine Routen- bzw. Verbindungssuche im ÖPNV-Verkehrsangebot dar.

⁴⁹ Sh. Rundschreiben des Landkreistages NRW Nr. 428/17 vom 06.07.2017

⁵⁰ Projekt Mobilität in Städten (SrV). Kontinuierliche Fortsetzung regelmäßiger Mobilitätsanalysen durchgeführt von der Technischen Universität Dresden.

⁵¹ Mobilität in Deutschland (MiD). Eine Studie vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durchgeführt von infas.

Berechnung des Wegeaufkommens auf der Basis der Strukturdaten für den Kreis Kleve für 2015/2016 (Istzustand)					
Kommune	Arbeit	Ausbildung	Alltag	Fahrschüler	Summe
Bedburg-Hau	10.601	1.014	17.803	557	29.975
Emmerich am Rhein	21.371	1.020	47.991	845	71.227
Geldern	28.939	864	47.057	975	77.835
Goch	27.300	1.200	48.414	1.031	77.945
Issum	9.709	1.070	15.863	1.043	27.685
Kalkar	11.410	678	18.515	1.262	31.865
Kerken	10.477	1.149	17.741	1.136	30.503
Kevelaer	22.955	1.396	38.268	2.496	65.115
Kleve	37.446	1.588	73.190	2.152	114.376
Kranenburg	6.819	749	16.716	207	24.491
Rees	17.587	897	29.031	1.588	49.103
Rheurdt	5.420	618	8.882	511	15.431
Straelen	14.447	993	19.959	576	35.975
Uedem	6.783	855	10.786	588	19.012
Wachtendonk	6.676	619	11.039	501	18.835
Weeze	5.620	943	16.943	900	24.406
Kreis Kleve	243.560	15.653	438.198	16.368	713.779

Abb. 6.1-1: Wegeaufkommen im Kreis Kleve für den Istzustand 2017⁵²

ÖV-Wege und ÖV-Anteil getrennt nach Kommunen im Kreis Kleve für 2015/2016 (Istzustand)										
	Arbeit		Ausbildung		Alltag		Schülerverkehr		Summe	
Kommune	ÖV	ÖV- An- teil	ÖV	ÖV- An- teil	ÖV	ÖV- An- teil	ÖV	ÖV- An- teil	ÖV	ÖV- An- teil
Bedburg-Hau	435	4%	526	52%	393	2%	502	90%	1.856	7%
Emmerich am Rhein	1.007	5%	393	39%	1.509	3%	761	90%	3.670	5%
Geldern	1.697	6%	257	30%	1.892	4%	878	90%	4.724	6%
Goch	1.319	5%	734	61%	1.451	3%	927	90%	4.431	6%
Issum	241	3%	369	35%	150	1%	939	90%	1.699	7%
Kalkar	224	2%	229	34%	316	2%	1.135	90%	1.904	6%
Kerken	308	3%	511	44%	207	1%	1.022	90%	2.048	7%
Kevelaer	1.233	6%	715	51%	1.449	4%	2.246	90%	5.643	9%
Kleve	2.561	7%	841	53%	2.878	4%	1.937	90%	8.217	8%
Kranenburg	245	4%	296	40%	160	1%	186	90%	887	4%
Rees	673	4%	446	50%	297	1%	1.429	90%	2.845	6%
Rheurdt	80	2%	181	29%	123	1%	460	90%	844	6%
Straelen	270	2%	306	31%	401	2%	518	90%	1.495	4%
Uedem	127	2%	188	22%	138	1%	529	90%	982	5%
Wachtendonk	181	3%	152	25%	143	1%	451	90%	927	5%
Weeze	137	2%	460	49%	504	3%	810	90%	1.911	8%
Kreis Kleve	10.738	5%	6.604	42%	12.011	3%	14.730	90%	44.083	7%

Abb. 6.1-2: ÖV-Wegeaufkommen und ÖV-Anteile im Kreis Kleve für den Istzustand

An einem Normalwerktag werden im Kreisgebiet im Istzustand 2015/2016 rund 713.000 Wege im Personenverkehr durchgeführt. Von den 713.000 Wegen werden insgesamt 44.086 Wege im ÖPNV vollzogen (siehe Abb. 6.1-2). Dabei stellt der Fahrtzweck Schülerverkehr den höchsten Anteil dar.

Mit dem ÖV-Wegeaufkommen aus dem Binnen- und Quellverkehr sowie aus dem Zielverkehr wurde eine Umlegung auf der Basis des Fahrplanes 2015/2016 vorge-

⁵² Anmerkung: Es bestehen ggfs. Abweichungen bei der Summenbildung aufgrund von Auf- und Abrundungsdifferenzen bei den Abbildungen 6.1-1 und 6.1-2.

nommen. Die Ergebnisse der Umlegung sind in der Abb. 6.1-3 als Grafik dargestellt. Insgesamt ergeben sich bei ca. 44.086 ÖV-Wegen rund 43.095 umgelegte ÖV-Fahrten.⁵³ In Abb. 6.1-4 ist das Fahrtenaufkommen für die jeweiligen Linien enthalten. Das Fahrtenaufkommen bezieht sich lediglich auf den Kreis Kleve, das bedeutet, dass keine Fahrten in benachbarte Kreise oder ins Umland berücksichtigt werden. Insgesamt wird die hohe Bedeutung der RE-Linie 10 für den Kreis Kleve deutlich. Mit ca. 11.900 ÖV-Fahrten stellt diese Linie die zentrale regionale und kreisbedeutsamste Linie dar und kann als Rückgrat des ÖPNV im Kreis Kleve bezeichnet werden.

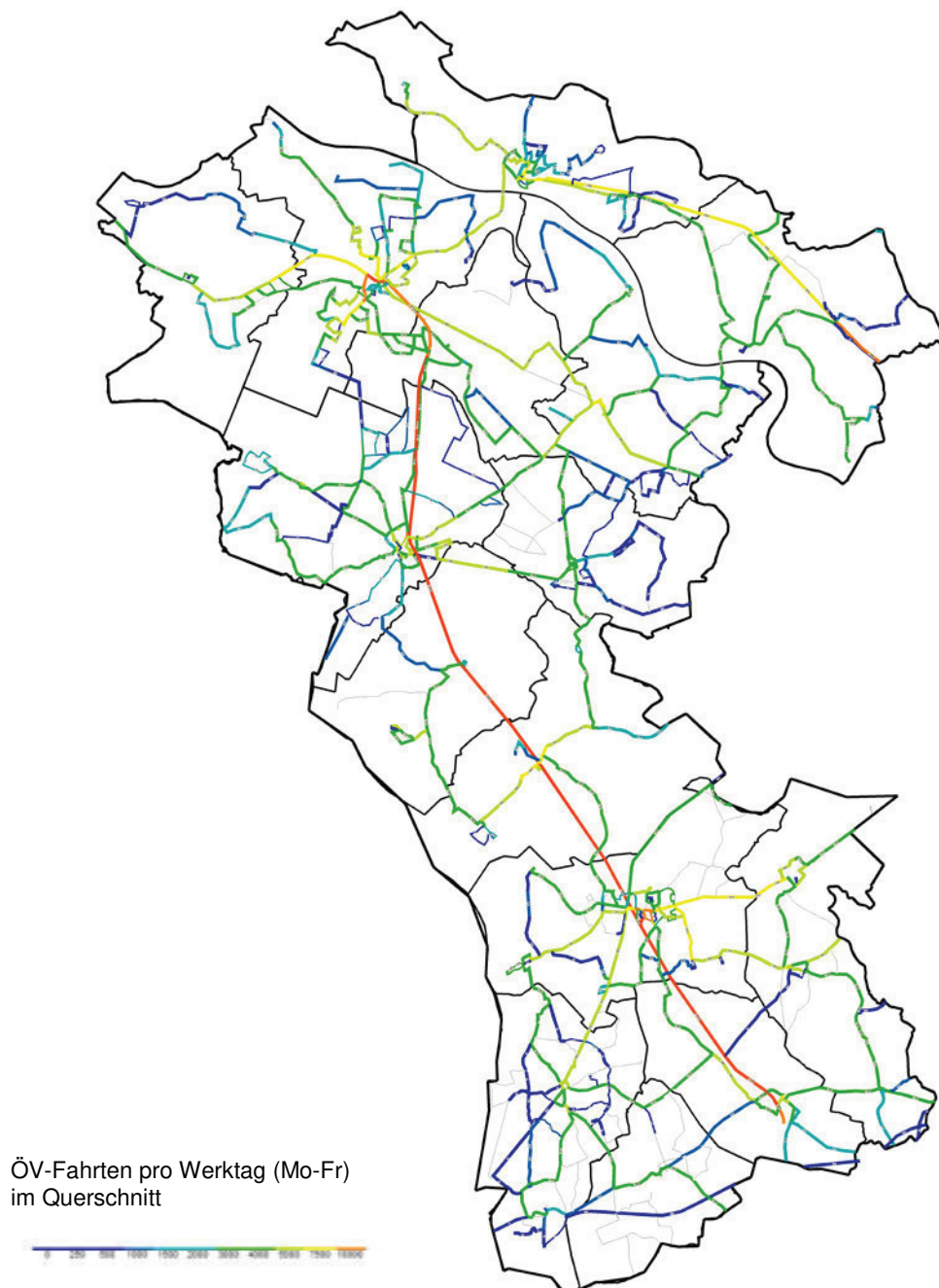


Abb. 6.1-3: Streckenbezogene Darstellung der ÖV-Fahrten pro Werktag (Mo-Fr) im Kreis Kleve für Istzustand 2015/2016

⁵³

Nicht alle ÖV-Wege können aufgrund des Fahrplans 2015/2016 umgelegt werden, so dass sich immer ein Restanteil nicht umgelegter ÖV-Wege ergibt.

Linienbezogenen ÖV-Fahrten pro Werktag (Mo-Fr) für den Istzustand für den Kreis Kleve Angaben aus dem Verkehrsmodell			
	Einsteiger	davon Schüler	Umsteiger
NIAG063	2.010	530	640
NIAG31	1.850	820	400
NIAG32	460	150	270
NIAG33	610	250	100
NIAG34	110	<20	20
NIAG35	1.120	380	260
NIAG36	870	370	300
NIAG37	550	290	150
NIAG43	20	10	<10
NIAG45	1.150	830	350
NIAG46	50	100	50
Look47	1.800	530	500
NIAG48	750	450	160
NIAG50	2.300	780	670
NIAG51	1.240	310	170
NIAG53	1.930	270	880
NIAG54	90	50	20
NIAG55	760	400	170
NIAG56	1.040	270	450
NIAG59	110	30	30
NIAG60	1.490	660	460
NIAG69	610	270	260
NIAG7	340	100	100
NIAG86	400	160	90
NIAG88	890	240	320
NIAG90	470	70	80
NIAG91	180	20	90
NIAG929	100	50	60
NIAG93	80	30	70
NIAG94	1.500	440	210
NIAG95	280	<10	50
NIAG97	<10	<10	<10
NIAGSB30	1.100	240	400
NIAGSB58	3.090	510	1.210
NIAGSW1	290	<10	60
RVN077	40	20	<10
RVN078	990	570	300
RVN079	200	160	90
RVN44	1.380	220	680
RVN61	330	<10	100
RVN63	10	<10	10
RVN67	360	40	90
RVN70	940	110	360
RVN74	1.130	320	460
RVN87	10	<10	10
RVNSB7	360	20	130
DBAGRB35 ⁵⁴	540	10	120
DBAGRE5	2.020	70	1.070
NWBRE10	11.920	670	5.110

Abb. 6.1-4: Linienbezogene Darstellung der ÖV-Fahrten pro Werktag (Mo-Fr) im Kreis Kleve für Istzustand 2015/2016

⁵⁴ Die RB35 und RE5 werden seit 2017 als RE19 geführt.

Haltestellenbezogenes ÖPNV-Aufkommen pro Werktag (Mo-Fr) (Einsteiger und Umsteiger für den Istzustand 2015/2016) Angaben aus dem Verkehrsmodell			
Haltestelle	Kommunen im Kreis Kleve	Summe Einsteiger	davon Umsteiger
Bahnhof	Kleve (Niederrhein)	5.400	3.760
Bahnhof	Geldern	4.800	3.430
Bahnhof	Goch	3.400	1.830
Bahnhof	Emmerich am Rhein	2.000	1.430
Bf	Kevelaer	2.600	1.250
Nordwall	Udem	800	640
Aldekerk Bf	Kerken	900	480
Bahnhof	Bedburg-Hau	1.000	330
Markt	Kalkar am Niederrhein	600	310
Koekkoek-Platz	Kleve (Niederrhein)	800	290
Krankenhaus	Kevelaer	500	280
Busbahnhof	Rees	300	200
Friedhof	Straelen	400	190
Kellen Offenber	Kleve (Niederrhein)	300	170
Bahnhofstraße	Kalkar am Niederrhein	400	170
Bf	Weeze	800	140
Stadtfriedhof	Goch	200	130
Leni-Valk-Realschule	Goch	300	110
Stettiner Straße	Geldern	200	110
Herzogenstraße	Goch	200	110
Geistmarkt	Emmerich am Rhein	200	110
Lüllingen Markt	Geldern	200	110
Polizei	Geldern	300	100
Michael-Schule	Geldern	100	100
Venloer Tor	Straelen	200	90
Markt	Geldern	400	80
Empel Bahnhof	Rees	200	80
Zand	Straelen	100	80
Nütterden Kirche	Kranenburg (Niederrhein)	200	80
Abzweig Till/Wissel	Kalkar am Niederrhein	100	80
Minor	Kalkar am Niederrhein	100	80
Nonnenplatz	Emmerich am Rhein	300	70
Friedensplatz	Wachtendonk	200	70
Berliner Straße	Kleve (Niederrhein)	100	60
Bomshof	Kranenburg (Niederrhein)	100	50
Hoennepel	Kalkar am Niederrhein	100	50
Vogt-von-Belle-Platz	Issum	200	50
Weißes Tor	Kleve (Niederrhein)	200	50
Ostwall	Geldern	300	40
Kehrum	Kalkar am Niederrhein	100	40
Friedhof (alt)	Geldern	100	40
Nieukerk Bf	Kerken	400	40
Berg	Kalkar am Niederrhein	100	40
Pfalzdorf Kath.Kirche	Goch	200	40
Briener Straße	Kleve (Niederrhein)	100	40
Am Steeg	Udem	100	40
Bürgermeisteramt	Kranenburg (Niederrhein)	200	40
Halder	Rees	100	40
Eyll B 60	Kerken	100	30
Abzw. Bahnhof	Udem	200	30
Wolfsgraben	Kleve (Niederrhein)	100	30
Veert Schulstraße	Geldern	100	30
Adolf-Kolping-Straße	Goch	100	30
Schulzentrum	Straelen	600	30
Halder (Rheinland) Bf	Rees	300	30
Herongen Post	Straelen	100	30
Sevelen Freizeitzentrum	Issum	200	30

Haltestellenbezogenes ÖPNV-Aufkommen pro Werktag (Mo-Fr) (Einsteiger und Umsteiger für den Istzustand 2015/2016) Angaben aus dem Verkehrsmodell			
Haltestelle	Kommunen im Kreis Kleve	Summe Einsteiger	davon Umsteiger
Rathaus	Bedburg-Hau	300	30
Ponter Dorfstraße	Geldern	100	30
Martinschänke	Goch	100	30
Burg Ranzow	Kleve (Niederrhein)	100	30
Vossum	Straelen	100	30

Abb. 6.1-5: Haltestellenbezogene Darstellung der Einsteiger – und Umsteiger im Kreis Kleve für den Istzustand 2015/2016 mit mehr als 100 Einsteiger pro Werktag (Mo-Fr)

6.2 Strukturprognose 2030 für den ÖPNV

6.2.1 Einwohnerprognose für 2030

Für die Bevölkerungsprognose 2030 im Kreis Kleve kann auf Daten von IT.NRW im Rahmen der Bevölkerungsmodellrechnung bis 2040 zurückgegriffen werden.⁵⁵

Die Bevölkerung im Kreis Kleve wird sich, ausgehend von 310.337 Einwohnern (Stand 31.12.2015), bis zum Jahr 2030 auf 310.958 Einwohner (Stand: 31.12.2030) nur unwesentlich erhöhen (siehe Abb. 6.2-2). Jedoch wird sich die Altersstruktur verändern.

Ein gravierender Rückgang ist bei den Bevölkerungsgruppen der 10- bis unter 25-jährigen Schüler und Jugendlichen bzw. Erwachsenen zu erwarten. Hier wird im Vergleich zur heutigen Situation ein durchschnittlicher Rückgang von etwa -16 % prognostiziert. Die Altersgruppe der 45- bis unter 65-jährigen ist in der Tendenz ebenfalls durchschnittlich über den gesamten Kreis betrachtet leicht rückläufig. Lediglich für die Bevölkerungsgruppen der über 65-jährigen wird ein starker Bevölkerungsanstieg um 52 % bzw. 24 % erwartet (siehe Abb. 6.2-2). Die Einwohnerentwicklung vollzieht sich dabei innerhalb der kreisangehörigen Kommunen sehr unterschiedlich. Während in Weeze (+23 %), Kranenburg (+13 %), Rheurdt (+11 %) und Straelen (+11 %) eine positive Bevölkerungsentwicklung prognostiziert wird, wird vor allem in Kerken (-12 %), Uedem (-9 %) und Rees (-7 %) ein Rückgang der Einwohnerzahlen vorausberechnet.

Einwohnerentwicklung 2015-2030 (prozentuale Veränderung nach Altersklassen)										
Kommune	0 bis unter 6 Jahre	6 bis unter 10 Jahre	10 bis unter 15 Jahre	15 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 25 Jahre	25 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 65 Jahre	65 bis unter 75 Jahre	75 Jahre und älter	Insgesamt
Bedburg-Hau	-9%	-15%	-16%	-19%	0%	5%	-17%	65%	26%	2%
Emmerich am Rhein	1%	5%	-5%	-13%	-25%	23%	-10%	32%	18%	5%
Geldern	2%	13%	-2%	-19%	-26%	-17%	-16%	49%	47%	-2%
Goch	-3%	9%	-10%	-15%	-27%	0%	-12%	49%	27%	1%
Issum	-3%	2%	-11%	-4%	-29%	-17%	-23%	42%	52%	-4%
Kalkar	3%	2%	2%	-16%	-23%	-10%	-17%	64%	2%	-3%
Kerken	-15%	-14%	-18%	-34%	-40%	-17%	-25%	47%	21%	-12%
Kevelaer	6%	9%	-5%	-15%	-30%	4%	-12%	54%	17%	1%
Kleve	8%	14%	11%	-1%	-35%	20%	-14%	41%	-4%	2%
Kranenburg	-4%	-29%	-23%	-40%	-25%	29%	1%	62%	62%	13%

⁵⁵

Vom Kreis Kleve liegt eine Bevölkerungsprognose für den Kreis und für die Kommunen im Kreis Kleve vor. Diese basiert auf der Fortschreibung des Demografiekonzeptes und der Erstellung eines Pflegebedarfsplanes 2016 für den Kreis Kleve (Forschungsgesellschaft für Gerontologie e.V.). Die Prognosedaten bauen auch auf den Werten von IT.NRW auf, jedoch mit dem Bezugsjahr 2013, so dass hier keine nennenswerten Unterschiede in den Prognosewerten der Einwohner für 2030 vorhanden sind. Zudem lagen 2013 die Prognosewerte nur bis 2030 vor, ab 2015 wurden diese bis 2040 verlängert und dabei die Prognosewerte aufgrund der Fortschreibung für 2030 leicht angepasst.

Einwohnerentwicklung 2015-2030 (prozentuale Veränderung nach Altersklassen)										
Kommune	0 bis unter 6 Jahre	6 bis unter 10 Jahre	10 bis unter 15 Jahre	15 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 25 Jahre	25 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 65 Jahre	65 bis unter 75 Jahre	75 Jahre und älter	Insge- samt
Rees	5%	0%	-21%	-33%	-38%	-7%	-23%	63%	14%	-7%
Rheurdt	12%	3%	-1%	-7%	-21%	4%	-9%	75%	66%	11%
Straelen	8%	4%	-4%	-24%	-32%	21%	-6%	85%	44%	11%
Uedem	-5%	3%	-9%	-18%	-36%	-17%	-24%	77%	0%	-9%
Wachtendonk	-5%	-9%	-13%	-34%	-21%	-13%	-11%	59%	73%	2%
Weeze	-1%	13%	1%	-13%	-21%	67%	2%	69%	14%	23%
Kreis Kleve	1%	4%	-6%	-17%	-29%	6%	-14%	52%	24%	-2%

Abb. 6.2-1: Einwohnerentwicklung 2015-2030 (prozentuale Veränderung nach Altersklassen)⁵⁶

Eine exakte Prognose der Arbeitsplatzzahlen mit räumlicher Verteilung auf die Verkehrszellen liegt für den Kreis Kleve nicht vor. Es ist davon auszugehen, dass zum Zielhorizont 2030 der Anteil an Außenpendlern zu Lasten von Binnenpendlern weiter zunehmen wird. Immer mehr Berufstätige werden daher über die kommunalen Grenzen hinweg pendeln. Dabei nimmt die Pendlerentwicklung überproportional in Richtung der nächstgelegenen Oberzentren (Duisburg, Krefeld und Düsseldorf) zu. Die Aussagen zur Entwicklung der Schülerzahlen basieren ebenfalls auf der Einwohnerprognose des IT NRW. Der bundesweit prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen spiegelt sich auch in der Prognose für den Kreis Kleve wider. Dies wird langfristig voraussichtlich prägende Auswirkungen auf den ÖPNV haben, da gerade diese Bevölkerungsgruppe zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV zählt. Bei möglichen Auflösungen bzw. dem Auf- und Ausbau von Schulstandorten sind kleinräumige Veränderungen im Schülerverkehr zu erwarten. In den Übergangszeiten kann ggf. ein zusätzlicher Beförderungsbedarf generiert werden (Beförderung zum alten und neuen Schulstandort), langfristig wird sich der Rückgang im Liniennetz bemerkbar machen.

⁵⁶

Quelle: IT.NRW Gemeindemodellrechnung 2011 bis 2030, Stand jeweils der 01.01. der jeweiligen Prognosejahre

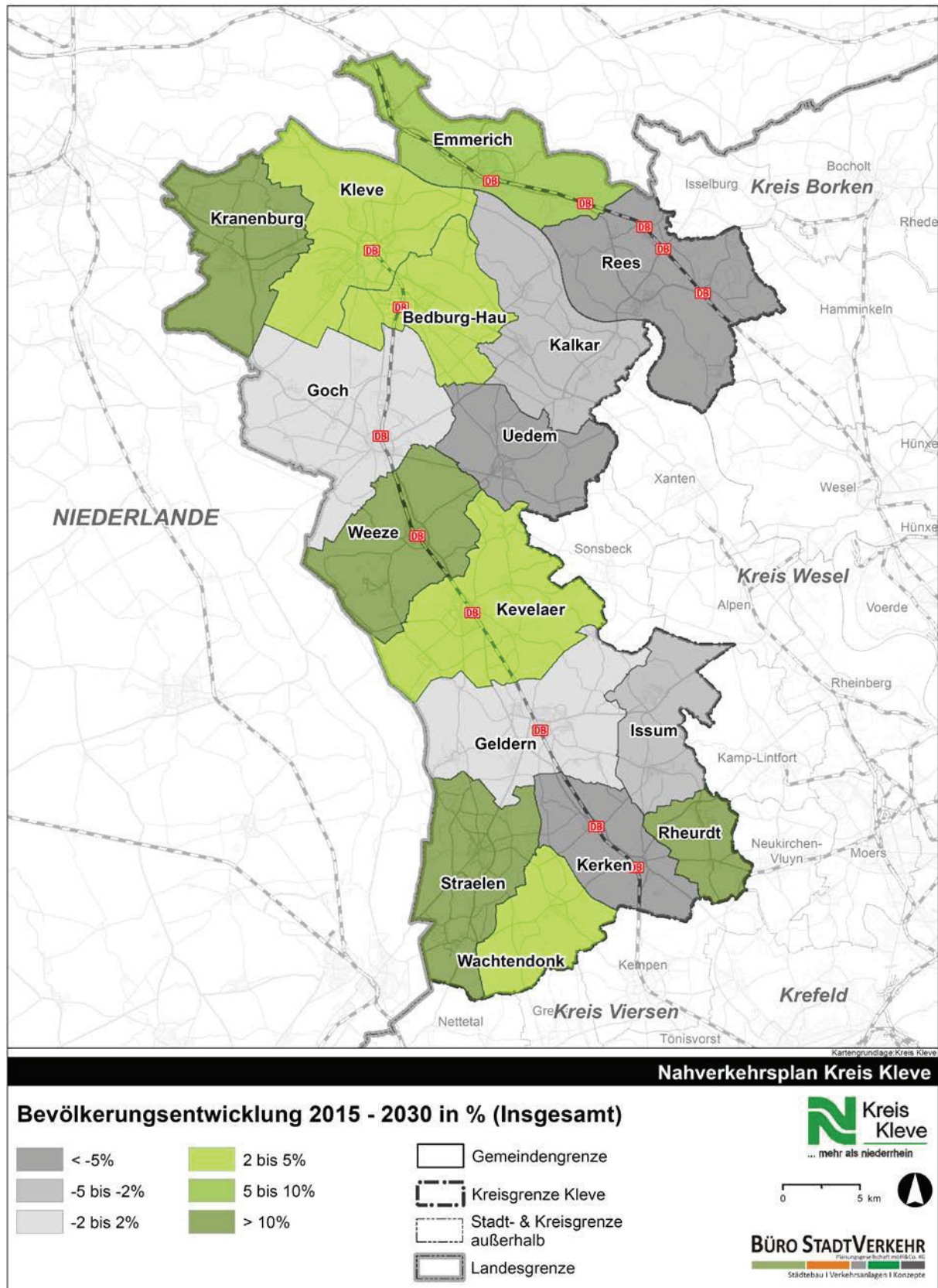


Abb. 6.2-2: Einwohnerprognose der Kommunen im Kreis Kleve⁵⁷

⁵⁷ Quelle: IT.NRW Gemeindemodellierung 2011 bis 2030, Stand: 01.01.2017

6.2.2 Nachfrage im ÖPNV für die Strukturprognose (2030)

Für die zukünftige Weiterentwicklung des ÖPNV-Verkehrsangebotes im Kreis Kleve sind neben den heutigen Verkehrsbeziehungen auch die absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Siedlungs- und Gewerbeflächen sowie Entwicklungen bei den Schulstandorten und Schulverkehrsbeziehungen. Außerdem rücken zunehmend die Entwicklungen in den Bereichen Versorgungs- und Freizeitverkehr als wesentliche Nachfragegruppe des ÖPNV in den Fokus. Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2030 festgelegt. Grundlage hierfür sind die Strukturdaten aus Kapitel 6.2.1. Auf der Grundlage der beschriebenen demografischen und infrastrukturellen Entwicklungen wurde im Rahmen der NVP-Bearbeitung eine Prognose der Verkehrsnachfrage für das Jahr 2030 erstellt. Die Strukturprognose soll aufzeigen, welche Auswirkungen die Bevölkerungsentwicklung im Kreis Kleve auf das künftige ÖV-Aufkommen haben könnte. Dabei sind mögliche Veränderungen oder neue Aspekte des Mobilitätsverhaltens für den Zeitraum 2030 nicht berücksichtigt worden, da zum einen deren Auswirkungen nur schwer zu prognostizieren sind und zum anderen auch in ihrer Zusammensetzung alle Mobilitätsentwicklungen durchaus gegensätzlich wirken können.⁵⁸

In Abb. 6.2-3 sind die Veränderungen der Wege in den jeweiligen Städten im Kreis Kleve dargestellt. Durch die leichte Zunahme der Einwohnerzahl in 2030 gegenüber 2015 steigt die Anzahl der motorisierten Wege (MIV+ÖPNV) um ca. 1.400 Wege gegenüber 2015.

Berechnung Wegeaufkommen pro Werktag (Mo-Fr) anhand der Daten aus Strukturdaten Kleve für die Nullprognose 2030					
Kommune	Arbeit	Ausbildung	Alltag	Fahrschüler	Summe
Bedburg-Hau	10.043	1.153	18.836	443	30.475
Emmerich am Rhein	17.674	738	46.559	701	65.672
Geldern	23.827	594	50.993	932	76.346
Goch	24.945	917	51.545	950	78.357
Issum	7.619	733	17.360	980	26.692
Kalkar	9.727	524	19.356	1.202	30.809
Kerken	7.987	718	17.261	924	26.890
Kevelaer	21.175	1.078	41.273	2.319	65.845
Kleve	36.210	1.148	77.373	2.212	116.943
Kranenburg	7.443	659	19.371	144	27.617
Rees	14.328	607	29.643	1.330	45.908
Rheurdt	5.115	465	11.039	496	17.115
Straelen	14.716	725	24.101	520	40.062
Uedem	5.215	485	11.019	531	17.250
Wachtendonk	5.858	475	12.517	413	19.263
Weeze	7.059	950	21.063	892	29.964
Kreis Kleve	218.941	11.969	469.309	14.989	715.208

Abb. 6.2-3: Wegeaufkommen an einem Werktag (Mo-Fr) im Kreis Kleve für die Nullprognose 2030

Trotz eines stabilen Wegeaufkommens von 715.000 Wegen pro Werktag auf Kreisebene nimmt jedoch der Anteil der ÖV-Wege in 2030 demografiebedingt deutlich um 8 % ab. Demnach würde sich das ÖV-Wegeaufkommen auf ca. 40.402 Wege einpendeln. Dies stellt gegenüber 2015 einen Rückgang um 3.684 ÖV-Wege pro Werktag dar.

⁵⁸

Zu nennen sind hier: Energiekosten und Preisentwicklung im MIV und ÖPNV, Entwicklungen im Bereich Maut, Wertewandel bezüglich des Autobesitzes bei jüngeren Zielgruppen, Flexibilität der Arbeitszeiten usw.

ÖV-Wege pro Werktag (Mo-Fr) und ÖV-Anteil getrennt nach Kommunen im Kreis Kleve für die Nullprognose 2030										
	Arbeit		Ausbildung		Alltag		Schülerverkehr		Summe	
Kommune	ÖV	Diff- renz zu 2015	ÖV	Diff- renz zu 2015	ÖV	Diffrenz zu 2015	ÖV	Diff- renz zu 2015	ÖV	Diff- renz zu 2015
Bedburg-Hau	413	-5%	598	14%	400	2%	399	-20%	1.810	-2%
Emmerich am Rhein	835	-17%	284	-28%	1.392	-8%	630	-17%	3.141	-14%
Geldern	1.405	-17%	177	-31%	1.856	-2%	839	-4%	4.277	-9%
Goch	1.211	-8%	560	-24%	1.458	1%	855	-8%	4.084	-8%
Issum	188	-22%	253	-31%	145	-4%	882	-6%	1.468	-14%
Kalkar	189	-16%	176	-23%	305	-3%	1.082	-5%	1.752	-8%
Kerken	235	-24%	322	-37%	182	-12%	831	-19%	1.570	-23%
Kervelaer	1.142	-7%	553	-23%	1.466	1%	2.087	-7%	5.248	-7%
Kleve	2.477	-3%	609	-28%	2.943	2%	1.991	3%	8.020	-2%
Kranenburg	267	9%	260	-12%	181	13%	129	-30%	837	-6%
Rees	556	-17%	302	-32%	278	-6%	1.197	-16%	2.333	-18%
Rheurdt	75	-6%	137	-25%	137	11%	446	-3%	795	-6%
Straelen	272	0%	223	-27%	447	11%	468	-10%	1.410	-6%
Uedem	97	-24%	107	-43%	126	-9%	478	-10%	808	-18%
Wachtendonk	157	-13%	116	-23%	146	2%	371	-18%	790	-15%
Weeze	172	26%	464	1%	619	23%	803	-1%	2.058	8%
Kreis Kleve	9.691	-10%	5.141	-22%	12.081	1%	13.488	-8%	40.401	-8%
Veränderung gegenüber 2015	-1.047		-1.462		67		-1.242	-1	-3.684	

Abb. 6.2-4: ÖV-Wegeaufkommen an einem Werktag (Mo-Fr) und ÖV-Anteile im Kreis Kleve für die Nullprognose 2030

In Abb. 6.2-5 sind die Streckenabschnitte im ÖV-Netz im Kreis Kleve dargestellt, auf denen ein Fahrgastrückgang bzw. Fahrgastzuwachs zu erwarten sein wird. Insbesondere die SPNV-Verbindungen werden aufgrund der Zunahme des Auspendleraufkommens eine leichte Zunahme erfahren. In Abb. 6.2-6 ist das Linienaufkommen für einen Werktag für die Nullprognose 2030 dargestellt.

Zusammengefasst können folgende Entwicklungen für 2030 abgeleitet werden:

- Aufgrund des demografischen Wandels sind vor allem Verluste bei den Fahrtzwecken Arbeit-, Ausbildungs- und Schülerverkehr zu erwarten. Im Alltagsverkehr sind eher eine Stagnation bzw. leichte Gewinne zu erwarten.
➔ ÖV-Stammkunden werden weniger, ÖV-Gelegenheitsfahrer können leicht zulegen.
- Leichte Abnahmen im Busnetz. Hier werden sich ohne Gegensteuerung Auswirkungen auf die Erlöse und auf den Zuschussbedarf ergeben.



Abb. 6.2-5: Streckenbezogene Darstellung der Zu- und Abnahmen der ÖV-Fahrten an einem Werktag (Mo-Fr) im Kreis Kleve für 2030 als Differenzkarte zu 2015/2016

Linienbezogenen ÖV-Fahrten pro Werktag (Mo-Fr) für die Nullprognose 2030 für den Kreis Kleve					
	Einsteiger 2015	Einsteiger 2030	Veränderung gegenüber 2015	Veränderung in %	
NIAG063	2.010	1.780	-230	-11%	
NIAG31	1.850	1.710	-140	-8%	
NIAG32	460	420	-40	-9%	
NIAG33	610	540	-70	-11%	
NIAG34	110	90	-20	-18%	
NIAG35	1.120	1.020	-100	-9%	
NIAG36	870	800	-70	-8%	
NIAG37	550	520	-30	-5%	
NIAG43	20	20	0	0%	
NIAG45	1.150	1.030	-120	-10%	
NIAG46	50	40	-10	-20%	
Look47	1.800	1.620	-180	-10%	
NIAG48	750	700	-50	-7%	
NIAG50	2.300	2.250	-50	-2%	
NIAG51	1.240	1.210	-30	-2%	
NIAG53	1.930	1.800	-130	-7%	
NIAG54	90	80	-10	-11%	
NIAG55	760	740	-20	-3%	
NIAG56	1.040	1.030	-10	-1%	
NIAG59	110	110	0	0%	
NIAG60	1.490	1.490	0	0%	
NIAG69	610	570	-40	-7%	
NIAG7	340	310	-30	-9%	
NIAG86	400	320	-80	-20%	
NIAG88	890	780	-110	-12%	
NIAG90	470	460	-10	-2%	
NIAG91	180	170	-10	-6%	
NIAG929	100	100	0	0%	
NIAG93	80	70	-10	-13%	
NIAG94	1.500	1.310	-190	-13%	
NIAG95	280	220	-60	-21%	
NIAG97	<10	<10	0	0%	
NIAGSB30	1.100	990	-110	-10%	
NIAGSB58	3.090	3.010	-80	-3%	
NIAGSW1	290	340	50	17%	
RVN077	40	40	0	0%	
RVN078	990	860	-130	-13%	
RVN079	200	180	-20	-10%	
RVN44	1.380	1.290	-90	-7%	
RVN61	330	280	-50	-15%	
RVN63	10	10	0	0%	
RVN67	360	310	-50	-14%	
RVN70	940	890	-50	-5%	
RVN74	1.130	1.030	-100	-9%	
RVN87	10	10	0	0%	
RVNSB7	360	310	-50	-14%	
DBAGRB35 ⁵⁹	540	690	150	28%	
DBAGRE5	2.020	2.230	210	10%	
NWBRE10	11.920	12.490	570	5%	

Abb. 6.2-6: Linienbezogene Darstellung der ÖV-Fahrten an einem Werktag (Mo-Fr) im Kreis Kleve für die Nullprognose 2030

⁵⁹ Die RB35 und RE5 werden seit 2017 als RE19 geführt.

7 Leitbild für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV

7.1 Ziele, Grundsätze und differenzierte Betrachtung der Qualitätsstandards im ÖPNV

Der Nahverkehrsplan des Kreises Kleve ist das Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers zur Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV. Er bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (§ 8 Abs. 3 S. 8 PBefG). Er konkretisiert das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung (§ 8 Abs. 3 S. 1 ÖPNVG NRW). Die Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan definieren die aus Sicht des Aufgabenträgers mindestens anzustrebenden Basiswerte für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes. Die Standards dienen sowohl als Maßstab für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Systems, als auch als Grundlage für dessen Weiterentwicklung. Der Kreis Kleve verfolgt das Ziel auch vor dem Hintergrund knapper finanzieller Mittel ein leistungsfähiges, qualitativ hochwertiges und wirtschaftliches ÖPNV-Angebot sicherzustellen. Zudem stellt der ÖPNV ein wichtiges Element dar, um auch eine nachhaltige und umweltfreundliche Verkehrsentwicklung dauerhaft zu gewährleisten. Der Kreis Kleve verfolgt dabei eine Strategie in der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes in zwei Handlungsrichtungen:

- angebotsorientiert im Sinne einer hohen Angebotsqualität auf ÖPNV-Relationen, die bei entsprechend attraktiver Angebotsgestaltung eine überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage erwarten lassen,
- bedarfsorientiert im Sinne einer Grundversorgung, um die Mobilität nichtmotorisierter Bevölkerungsgruppen in dünner besiedelten Teilräumen zu sichern.

Ausgehend von diesen zwei Handlungsrichtungen werden vor dem Hintergrund der finanziellen Spielräume folgende Zielsetzungen für die Nahverkehrsplanung formuliert:

- das ÖPNV-Angebot ist verstärkt an den konkreten Fahrgastanforderungen, insbesondere der Zielgruppe der Wahlfreien⁶⁰ auszurichten.
- in allen Teilräumen des Kreisgebiets ist eine Grundversorgung zu gewährleisten, die zur Mobilitätssicherung der Bevölkerung nicht unterschritten werden darf.

Ziel sollte es sein, den heutigen Modal-Split im ÖPNV im gesamten Kreisgebiet mindestens zu halten und dort, wo Marktchancen für den ÖPNV bestehen, zu verbessern, ohne die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu verschlechtern.

Qualitätsstandards sind für alle im Nahverkehrsraum des Kreises Kleve heute und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen maßgebend. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage über die vom Kreis Kleve angestrebte ÖPNV-Qualität. Grundsätzlich gelten Qualitätsstandards für Verkehrsleistungen, die in Aufgabenträgerschaft des Kreises sind. Kleve, Kevelaer, Goch, Geldern, Straelen und Wachtendonk als eigenständige Aufgabenträger können für ihre Stadtbus- bzw. Ortsbussysteme ergänzende Ziele und Qualitätsstandards entwickeln bzw. definieren. Die Realisierung von Qualitätsstandards

⁶⁰ Unter dem Begriff der Wahlfreien werden die Personen benannt, die nicht auf den ÖPNV angewiesen sind und in der Regel über einen Führerschein bzw. einen Pkw verfügen. Diese können daher bei der Ausübung der Fahrt entscheiden, welches Verkehrsmittel sie für bestimmte Fahrtzwecke konkret wählen.

bedeutet nicht, dass im gesamten Kreisgebiet das gleiche Bedienungsangebot vorzuhalten ist. Jedoch ist es das Ziel, gleichwertige Standards zu definieren.

Die im Nahverkehrsplan für den Kreis Kleve beschriebenen Bedienungsstandards entsprechen hinsichtlich der Methodik und der konkret quantifizierten Zielwerte den in der Nahverkehrsplanung üblichen und bewährten Verfahren. Als Grundlage für die Entwicklung der Standards dienen neben dem heutigen Bedienungsangebot insbesondere der bisherige Nahverkehrsplan des Kreises Kleve, die Nahverkehrspläne anderer Aufgabenträger sowie Fachliteratur zu dieser Thematik.⁶¹

Folgende Standards werden dabei mit ihren nachgeordneten Teilbereichen näher beschrieben:

1. Qualitätsstandards zur Angebotsqualität

- Erschließungsqualität
 - Entfernung zur Haltestelle und bedientes Gebiet
- Bedienungs- und Verbindungsqualität
 - Verkehrszeiten
 - Bedienungs- und Umsteigestandards
 - Takt- und Platzangebot
 - Reisezeiten
 - Umsteigenotwendigkeit und Anforderung an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten

2. Qualitätsstandards zum Betrieb

- Fahrzeuge
- Betrieb und Sauberkeit
- Fahrpersonal
- Service und Sicherheit
- Qualitätscontrolling und Berichtswesen

3. Qualitätsstandards zur Infrastruktur

- Fahrweg
- Haltestellen

Können die Anforderungen, soweit sie hierfür verantwortlich sind, von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebotsveränderungen aus unterschiedlichen Gründen nicht (mehr) eingehalten werden, ist der Aufgabenträger zwingend und rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Abweichungen von den Standards bzw. den gesonderten Festlegungen des NVP sind mit dem Aufgabenträger zu vereinbaren. Dies beinhaltet in Einzelfragen vorausgehende Sondierungsgespräche zwischen allen Beteiligten.

⁶¹ Zu nennen sind hier beispielsweise:

- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV):
Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Schrift 4, 2001, Köln
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV):
Hinweise für die Qualitätssicherung im ÖPNV (145), 2006, Köln
ÖPNV und Siedlungsentwicklung - Planungshilfe für die kommunale Bauleitplanung (134), 1999, Köln
- Hinweise zu verkehrlichen Konsequenzen des demografischen Wandels (144), 2006, Köln
Merkblatt für Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Straßenbahnen und Bussen (114), 1999, Köln
Anforderungen älterer Menschen an öffentliche Verkehrssysteme (128), 1994, Köln

7.2 Qualitätsstandards zur Angebotsqualität

7.2.1 Erschließungsqualität

Die Siedlungsstruktur ist ein wichtiger Faktor für einen erfolgreichen ÖPNV. Ein möglichst flächendeckendes und regelmäßiges Angebot muss für dicht besiedelte Wohnbereiche bestehen. Bedeutende Beschäftigtenstandorte im Kreis sind entsprechend den Arbeitszeiten anzubinden. Ziel ist es jedoch nicht, eine flächendeckende Erschließung des gesamten Kreisgebiets zu leisten. Dies betrifft vor allem ländliche Räume, in denen kleinere und zerstreute Siedlungsbereiche bestehen, welche nur durch mäandrierende Linienführungen (Verlauf in „Schlangenlinien“) erschlossen werden können, nur eine geringe Fahrgastnachfrage haben und damit kein regelmäßiges Bedienungsangebot rechtfertigen. Neben der Erschließung bestehender Siedlungsgebiete kommt vor allem der Ausweisung neuer Wohn-, Arbeits- und Freizeitbereiche eine erhebliche Bedeutung zu. Der ÖPNV ist nur dann erfolgreich, wenn dieser attraktiv für potentielle Fahrgäste ist (regelmäßiges Bedienungsangebot, direkte und schnelle Verbindungen, hohe Anschlusssicherheit beim Umsteigen). Dies ist aber wiederum nur möglich, wenn eine Buslinie für möglichst viele Zwecke genutzt werden kann (Arbeit, Versorgung, Freizeit usw.). Daher sollte bei der Standortfestlegung neuer Wohn- und Gewerbegebiete darauf geachtet werden, dass sie in guter fußläufiger Entfernung zu bestehenden ÖPNV-Linien liegen, die über ein merkbares und attraktives ÖV-Angebot verfügen. Haltestellen, die ausschließlich im Schülerverkehr bedient werden, sind regelmäßig nicht als ausreichende ÖPNV-Erschließung zu sehen, da diese Busse nur zu Schulanfangs- bzw. -endzeiten und nicht in den Ferien fahren.

Für die Bewertung der Erschließungsqualität ist die räumliche Erschließungswirkung der Haltepunkte und Haltestellen ausschlaggebend. Diese setzt sich aus der räumlichen Erschließungswirkung von Haltestellen und Haltepunkten (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche) und dem Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraums) zusammen. Für die Bewertung der Erschließungswirkung werden, in Anlehnung an den bisherigen NVP des Kreises Kleve, die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche festgelegt (siehe Abb. 7.2-1). Hierbei wird zwischen den Siedlungsgebieten Innenstadt, Stadtrand und solitäre Bereiche unterschieden. Innerhalb der dicht besiedelten Kernstädte liegen die Haltestelleneinzugsbereiche teilweise bereits heute bei unter 500 m.

Haltestelleneinzugsbereich in Meter (Radius)		
Siedlungsgebiet	Busverkehr	SPNV (Bf.)
Innenstadt	500	1.000
Stadtrand	500	1.000
Solitäre Bereiche	1.000	1.000

Abb. 7.2-1: Standards zur Erschließungsqualität - Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche im Kreis Kleve

7.2.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität

Zu den Bedienungs- und Verbindungsqualitäten gehören folgende Unterkriterien, die nachfolgend beschrieben werden:

- Verkehrszeiten,
- Bedienungs- und Umsteigestandards,
- Takt- und Platzangebot,
- Reisezeiten und
- Umsteigenotwendigkeit und Anforderung an die Anschlussbindung bei Verknüpfungspunkten.

Verkehrszeiten

Die einzelnen Betriebszeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen die unterschiedlichen Tagesganglinien der jeweiligen Fahrtzwecke. Gemeinsames Merkmal aller Fahrtzwecke ist, dass zu bestimmten Zeiten das Verkehrsaufkommen gebündelt auftritt (z.B. morgens im Schüler- und Berufsverkehr), so dass in der Summe eine erhöhte Nachfrage vorliegt. Dagegen gibt es in den anderen Verkehrszeiten durchaus eine geringere Nachfrage, so dass das Fahrtenangebot darauf angepasst werden kann. Grundsätzlich sollten für die Betriebszeiten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- die charakteristischen Nutzerstrukturen⁶² (z.B. Berufs-, Schüler-, Ausbildungs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr) für bestimmte Zeitabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie die Öffnungszeiten der öffentlichen und sozialen Einrichtungen und
- die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV.

Die Abschnitte der Betriebszeiten sind als Rahmenvorgabe zu verstehen. Abweichungen von bis zu 30 Minuten je nach Funktion einer Linie bzw. Lage im Kreisgebiet sind für die Bewertung ohne Relevanz. In Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage können flexible Bedienungsformen eingesetzt werden. Darüber hinaus können die Verkehrszeiten bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen (z.B. SPNV-Anschlüsse, Gewerbestandorte, Kliniken, Freizeitstandorte) flexibel gehandhabt werden, soweit das Taktsystem des jeweiligen Fahrplans nicht zu sehr beeinträchtigt wird.

Die Definition der Verkehrs- und Betriebszeiten bezieht sich allgemein auf die Verkehrssituation im gesamten Kreisgebiet. Dadurch wird eine übergreifende Festlegung der Verkehrszeiten für alle Beteiligten gewährleistet (siehe Abb. 7.2-2).

Aus den definierten Betriebszeitabschnitten ist ausdrücklich nicht die Anforderung ableitbar, dass eine Linie zu diesen Zeiten betrieben werden muss. Hinsichtlich der Bedienung an allen oder an bestimmten Tagesprofilen (Mo-Fr, Sa und So/Feiertag) ist neben den Aspekten der ausreichenden Nachfrage auch die Mobilität für Personen ohne Mobilitätsalternativen insbesondere an Wochenenden im Regionalbusverkehr sicherzustellen (Daseinsvorsorge). Das morgendlich und nachmittäglich erhöhte Schülerverkehrsaufkommen ist bedarfsorientiert zu berücksichtigen. Hierzu sind auf dem Gebiet des Kreises Kleve Verstärkerwagen für einen flexiblen, bedarfsgerechten Einsatz in Höhe von rd. 560 km je Schultag vorzuhalten.

Tages-profile	Verkehrszeit	Abkürzung der Verkehrs-zeit	Betriebszeitfenster
Mo-Fr	Schwachverkehrszeit	SVZ	Betriebsbeginn bis 7:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit	HVZ	7:00 – 9:00 Uhr
	Nebenverkehrszeit	NVZ	9:00 – 19:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	19:00 Uhr bis Betriebsende
Sa	Nebenverkehrszeit ⁶³ bzw. Schwachverkehrs-zeit	NVZ/SVZ	Betriebszeiten gemäß Nachfrage
So	Schwachverkehrszeit	SVZ	Betriebszeiten gemäß Nachfrage

Abb. 7.2-2: Betriebszeiten und Definition der Verkehrszeiten im Kreis Kleve

⁶² Der Fahrplan entspricht den aktuell vorherrschenden Gegebenheiten. Auf eintretende Veränderungen (z.B. verkehrsrechtliche Anordnungen), die Auswirkungen auf den Linienverlauf haben ist zu reagieren und notwendige Änderungen sind in Abstimmung mit dem AT entsprechend umzusetzen. Das Gleiche gilt für Veränderungen in der Schullandschaft (Schulstandorte, Schulzeiten sowie Schülerzahlen), Angebot von Sonderverkehren bei Großveranstaltungen, verkaufsoffenen Sonntagen, Stadtfesten, ...

⁶³ Samstags werden die Angebote nachfrageorientiert verdichtet.

Bedienungs- und Umsteigestandards

Als Richtwerte für die Bedienungsqualität werden Mindestwerte der Bedienungshäufigkeit (d.h. Taktfolgen) definiert. Die Bedienungsstandards sind relationsbezogen zu sehen und nicht zwingend als Maßstab für das Bedienungsangebot einer einzelnen Linie zu betrachten. Daher gelten die Werte für das Fahrtenangebot im SPNV als auch für den straßengebundenen ÖPNV.

Die Verbindungsqualität ist über zwei Aspekte definiert:

- Taktfolge zwischen den Siedlungsschwerpunkten/Siedlungsgebieten getrennt nach Tagesprofilen und
- maximale Umsteigehäufigkeit zwischen den Siedlungsschwerpunkten/Siedlungsgebieten.

Die einzelnen Kriterien der Verbindungsqualität sollen sich dabei an folgenden Hauptnachfragerelationen orientieren (s. Abb. 7.2-3):

- Verbindungskategorie A:
Anbindung des Mittelzentrums (MZ) an das nächstgelegene Mittelzentrum (MZ) bzw. Kreisstadt zu Kreisstadt
- Verbindungskategorie B:
Anbindung des Mittelzentrums (MZ) an das nächstgelegene Grundzentrum (GZ)
- Verbindungskategorie C:
Anbindung des Grundzentrums (GZ) an das nächstgelegene Grundzentrum (GZ)
- Verbindungskategorie D:
Anbindung der Ortsteile (OT) innerhalb und außerhalb der Kommunen (MZ, GZ) an die Zentren mit Ortsbusqualität

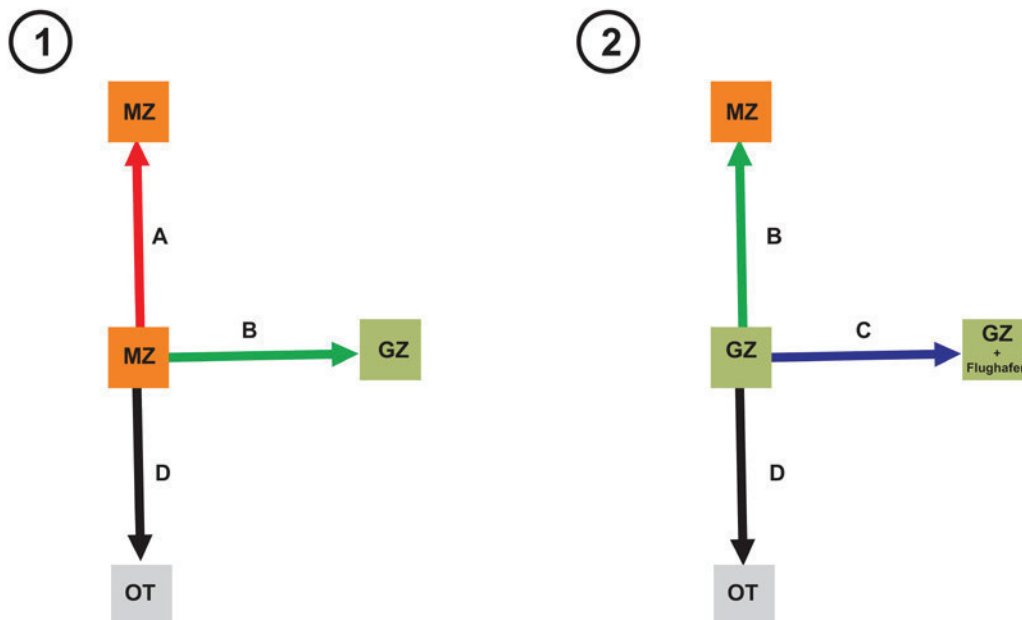


Abb. 7.2-3: Verbindungskategorien für den Kreis Kleve⁶⁴

Es sollte auf allen Linien zur besseren Merkbarkeit ein Takt-System angestrebt und eingehalten werden. Ist dies betrieblich nicht möglich oder nur mit hohem wirtschaftlichem Aufwand zu betreiben, so kann bei begründeten Ausnahmen auf vertaktete Angebote verzichtet werden. Zu den schulverkehrsrelevanten Zeiten können Taktabweichungen akzeptiert werden, um mögliche unwirtschaftliche zusätzliche Busleistungen einzusparen. Bei starken Regionalbuslinien mit hohem Alltags- und Berufsverkehrsanteil sollten Taktverschiebungen möglichst vermieden werden, um Wahlfreiheit für den ÖPNV nicht zu verlieren.

Die Bedienungsstandards gelten nicht für reine Schülerverkehrslinien, die ausschließlich auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet sind, obwohl diese auch allen übrigen Fahrgästen offenstehen.

Fahrten zwischen den jeweiligen Bereichen innerhalb und außerhalb des Kreises lassen sich nicht immer umsteigefrei realisieren. Daher sind bestimmte Umsteigevorgänge zwischen den jeweiligen Verbindungen zulässig. Nachfolgend ist die anzustrebende Bedienungs- und Verbindungsqualität im Kreis Kleve dargestellt (siehe Abb. 7.2-4). Zur Erfüllung der Taktvorgaben für die jeweiligen Verbindungskategorien und Verkehrszeiten können auch die Verkehrsmittel im ÖPNV differenziert eingesetzt werden (Linienverkehr bei ausreichender Nachfrage und/oder bedarfsorientierte Angebote bei geringer bzw. bei sehr geringer Nachfrage). Diese Taktvorgaben müssen nicht von einer ÖPNV-Linie, sondern können durch mehrere Linien oder Linienangebote im schienen- und straßengebunden ÖPNV auf unterschiedlichen Linienverläufen erbracht werden.

Die „Haus-zu-Haus-Reisezeit“⁶⁵ ist ein wichtiger Faktor für die ÖPNV-Nutzung. Für die Bewertung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV soll im NVP des Kreises Kleve als Bewertungskriterium das Verhältnis der Reisezeiten zwischen MIV und ÖPNV gegenübergestellt werden.

Für das Reisezeitverhältnis MIV zum ÖPNV werden die in Abb. 7.2-4 folgenden Grundstandards für akzeptable Reisezeiten auf verschiedenen Fahrtrelationen festgeschrieben. In begründeten Einzelfällen sind Zeitzugaben für Zu- und Abwege zu berücksichtigen.

Als regionale Verbindungen zum Mittelzentrum werden Verbindungen mit ausgeprägten regionalen Verkehrsaufgaben und entsprechender Nachfrage definiert. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Verbindungen von SPNV-Linien mit hohen Fahrgeschwindigkeiten. Hier können zum Teil auch deutlich bessere Reisezeitverhältnisse zwischen MIV und ÖPNV insbesondere im „Punkt-zu-Punkt-Verkehr“⁶⁶ erreicht werden. Auf diesen Verbindungen ist ein anderes Reisezeitverhältnis MIV:ÖPNV zu realisieren als auf interkommunalen und intrakommunalen Relationen mit vorrangiger Erschließungsfunktion. Dies gilt umso mehr für Verbindungen zwischen den Ortsteilen innerhalb einer Kommune.

⁶⁵ Gemeint ist die Reisezeit zwischen Quell- und Zielort. Im ÖPNV setzt sich die Reisezeit zusammen aus der im Verkehrsnetz gewählten Route zusätzlich zu An- und Abmarschzeit, Verspätungszuschlag, Wartezeit an der Haltestelle und ggfs. Umsteigezeit. (Quelle: Stadtverkehrsplanung: Grundlagen – Methoden – Ziele)

⁶⁶ Direktverbindung

Anzustrebende Verbindungsqualität								
Verbindungskategorie	Mo-Fr			Sa	So	Max. Umsteigen		Öv-Reisezeitfaktor im Vergleich zum MIV
	HVZ	NVZ	SVZ			direkt	danach	
A Anbindung des Mittelzentrums (MZ) an das nächstgelegene Mittelzentrum (MZ)	30`/60`	60`	60`/120`	60`/120`	60`/120`	0	1-2	Faktor 2 ⁶⁷
B Anbindung des Mittelzentrums (MZ) an das nächstgelegene Grundzentrum (GZ)	60`	60`/120`	120`	120`	120`	0	1-2	Faktor 3
C Anbindung des Grundzentrums (GZ) an das nächstgelegene Grundzentrum (GZ)	60`	120`	120`	120`	120`	0	1-2	Faktor 3
D Anbindung der Ortsteile (OT) innerhalb und außerhalb der Städte / Gemeinden (MZ, GZ) an die Zentren mit Ortsbusqualität	nachfrageorientiert in Abstimmung mit den Kommunen					Reisezeiten und Umsteigeaufwand richten sich nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten.		

Abb. 7.2-4: Anzustrebende Verbindungsqualität im Kreis Kleve⁶⁸

Takt- und Platzangebot

Die bereits vorher genannten Bedienungsstandards können unterschritten werden, wenn die generierte Fahrgastnachfrage regelmäßig⁶⁹ deutlich unterhalb der Sitzplatzkapazitäten der jeweiligen Fahrzeuge liegt. Ein Überschreiten der Standards ist möglich, wenn die Fahrgastnachfrage dauerhaft und deutlich oberhalb der jeweiligen Sitzplatzkapazitäten der Fahrzeuge liegt. Die Fahrzeuggrößen können dementsprechend je nach Bedarf angepasst werden.

Maßgebende Bezugsgrößen sind die Kennwerte „Maximale Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo-Fr)“ und „Durchschnittliche Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt für den Zeitraum 06:00 bis 19:00 Uhr (Mo-Fr)“ in Relation zu den Sitzplatzkapazitäten der jeweiligen Fahrzeuge. Dabei sollen auch sinnvolle Linienabschnitte gebildet werden, bei denen möglicherweise der Takt angepasst werden kann. Dies gilt insbesondere für längere Linienverläufe.

⁶⁷ Zur besseren Verständlichkeit hier ein Beispiel: Im IV beträgt die Reisezeit vom Ausgangsort bis zum Zielort 30 Minuten. Für den ÖPNV darf die Gesamtfahrzeit einschließlich möglicher Umsteigezeiten nicht länger als 60 Minuten dauern (max. Faktor 2).

⁶⁸ Verbindungen der Stadt Rees über die Kreisgrenze hinweg nach Bocholt und Wesel sollen auf Wunsch der Stadt Rees mind. der Kategorie B entsprechen.

⁶⁹ Diese Anforderung bedeutet nicht, dass von den Verkehrsunternehmen für alle Linien regelmäßige Zählungen vorliegen müssen. Gefordert wird seitens des Aufgabenträgers, dass für die Entscheidung bzgl. der Anpassung/Veränderung des Bedienungs- und Leistungsangebotes einer Linie ausreichend belastbare Daten zur Fahrgastnachfrage vorliegen.

Die genannten Angaben dienen zur Orientierung. Sie sind Anhaltspunkt für die regelmäßige Prüfung des Leistungsangebotes hinsichtlich der Auslastung und Wirtschaftlichkeit:

- Liegt die Nachfrage regelmäßig (d.h. bei mehreren Zählungen im Jahresverlauf) deutlich unter den genannten Angaben, ist eine Anpassung des Angebotes zu prüfen. Hieraus ggf. erforderliche Angebotsanpassungen sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen, um die Wirtschaftlichkeit der Linie zu optimieren.
- Wird regelmäßig eine Nachfrage über dem Niveau der o.g. Angaben erreicht, ist eine Angebotsverdichtung und/oder eine Erhöhung der Kapazitäten (z.B. Umstellung von Normal- auf Gelenkbus) zu prüfen. Hieraus ggf. erforderliche Angebotsanpassungen zur Optimierung des Fahrkomforts sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Für die Festlegung des Taktes sind im Sinne des Beförderungskomforts bzw. der Wirtschaftlichkeit neben der Taktgleichheit mit Anschlussverkehren vor allem das Platzangebot und die Sitzplatzverfügbarkeit die maßgebenden Kriterien. Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) sind die jeweils gültigen Standards des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu beachten.⁷⁰ Orientierungswert für die Bemessung der Taktichte (Fahrtenangebot) ist der Besetzungsgrad zwischen zwei Haltestellen in der Lastrichtung. Wenn sich Verkehrsteilnehmer innerhalb eines bestimmten Zeitraums mehrheitlich in eine Richtung bewegen bzw. bewegt werden, so wird diese Richtung als Lastrichtung bezeichnet. Der Takt soll so bemessen sein, dass die Fahrgäste in der Normal- und Spätverkehrszeit immer einen Sitzplatz bekommen. Im Sinne eines wirtschaftlichen Betriebes in den Hauptverkehrszeiten und bei Schülerfahrten können die Stehplatzkapazitäten mit ausgenutzt werden.

7.2.3 Umsteigenotwendigkeit und Anforderung an die Anschlussbildung an Verknüpfungspunkten

Für die Umsteigehäufigkeit gilt ebenso wie für Reisezeiten die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Als Größe der Umsteigehäufigkeit ist ein Bezug auf die überwiegende Anzahl von Umsteigevorgängen gewählt, der beim Fahrgast akzeptiert wird. In Abb. 7.2-5 sind die Grundstandards für die Anschlussbildung in vier Kategorien dargestellt.

Als Verknüpfungspunkt wird eine Haltestelle bzw. ein Haltepunkt/Bahnhof definiert, an dem mehr als 50 Umsteiger pro Tag in alle Richtungen festgestellt werden. An diesen Verknüpfungspunkten ist eine betriebliche Anschlusssicherung durch ein geeignetes Betriebsleitsystem (RBL) sicherzustellen.

Im Hinblick auf die zeitliche Verknüpfung zwischen den einzelnen ÖPNV-/SPNV-Linien sind möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten sicherzustellen, wenn mehr als 50 Umsteiger linienbezogen an einem Tag auftreten.

Bei systematischen, nicht behebbaren Behinderungen und Störungen durch MIV sowie an Verknüpfungspunkten mit Umsteigewegen von mehr als 200 Metern ist ein Zuschlag auf die Fahrplanzeiten von bis zu fünf bis zehn Minuten zulässig.

⁷⁰

VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001

Grundstandards für Anschlussbildung				
Verknüpfungspunkte	Anzahl der Linien (SPNV und Bus)	max. Umsteigezeit für mind. 100 Umsteiger in alle Richtungen	max. Umsteigezeit für mind. 50 Umsteiger in alle Richtungen	max. Umsteigeweg
Verknüpfungsform		max.	max.	Meter
Verknüpfungspunkt erster Ordnung (mehr als 1.250 Umsteiger pro Tag)⁷¹	mehr als 5			
SPNV /Bus		10	10	200
Nachfragerrelevante Linien Bus/Bus		5	10	100
Verknüpfungspunkt zweiter Ordnung (201 bis 1.250 Umsteiger pro Tag)	bis 5			
SPNV/Bus		10	10	200
Nachfragerrelevante Linien Bus/Bus		5	10	100
Verknüpfungspunkt dritter Ordnung (51 bis 200 Umsteiger pro Tag)	bis 3			
Nachfragerrelevante Linien Bus/Bus		5	10	50
Verknüpfungspunkt vierter Ordnung (bis 50 Umsteiger pro Tag)	bis 2			
Nachfragerrelevante Linien Bus/Bus		5	10	50

Abb. 7.2-5: Grundstandards für Anschlussbildung

Im Kapitel 9.8 ist aufbauend auf den Qualitätsstandards ein Verknüpfungskonzept für die jeweiligen bedeutsamen Umsteigepunkte im Kreis Kleve dargestellt. Haltestellen mit Umsteigefunktion erster Ordnung bieten Umstiege zwischen SPNV und ÖPNV, Haltestellen mit Umsteigefunktion zweiter Ordnung bieten Umstiege zwischen SPNV und ÖPNV sowie ÖPNV und ÖPNV an. Haltestellen mit Umsteigefunktion dritter und vierter Ordnung bieten lediglich Umstiege zwischen Buslinien an. An diesen Verknüpfungspunkten sollten auch hierarchisiert die unterschiedlichen Mobilitätsangebote im Sinne einer intermodalen Verknüpfung bereitgestellt werden.

⁷¹ Die Einteilung nach Aufkommen basiert auf dem Umsteigeraufkommen aus dem Verkehrsmodell gemäß Abb. 6.1-5.

7.3 Qualitätsstandards zum Betrieb

7.3.1 Fahrzeuge

Neben den Haltestellen sind die Fahrzeuge eine Visitenkarte des ÖPNV. Alle Fahrzeuge müssen betriebssicher sein und die rechtlichen Bestimmungen erfüllen. Eine höchstmögliche Qualität sollen alle zur Verfügung stehenden Fahrzeuge einschließlich der Ersatzfahrzeuge haben. Sie sind sauber, modern, komfortabel und geeignet für den vorgesehenen Einsatz vorzuhalten. Die Fahrzeugreserve hat mindestens 10 % des im Regelfall benötigten Fuhrparks aufzuweisen. Die Fahrzeugflotte und die Fahrzeugreserve sind im Gebiet der beauftragten Leistung vorzuhalten.

Die nachfolgend definierten Anforderungen gelten jeweils für alle im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen, wobei mit dem Aufgabenträger im Einzelfall Abweichungen von den Standards vereinbart werden können.

Bezüglich der Umweltstandards der Fahrzeuge soll die Vereinbarung zur Umstellung der Busflotte von VDV- Unternehmen in NRW⁷² zugrunde gelegt werden. Mit den gesetzlichen Regelungen zur Abgasnorm Euro 6 gilt seit dem 1. Januar 2013 europaweit bei der Typprüfung die Euro 6-Norm. Sie ist für alle seit dem 1. Januar 2014 neu zugelassenen Busse > 3,5 t bindend. Mindestens 15 % der Fahrzeugflotte für den Linieneinsatz hat ab dem Jahr 2018 die Euro-6-Norm zu erfüllen. Diese Fahrzeuge sind vor allem auf Linien in dicht besiedelten Gebieten einzusetzen.

Der Kreis Kleve fördert im Rahmen der ihm zur Verfügung stehenden Mittel gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW Fahrleistungen entsprechend bestimmter Umweltstandards. Hierzu hat der Kreis Kleve eine Satzung zur Fahrzeug- und Ausstattungsförderung erlassen, deren aktuelle Fassung am 01.01.2014 in Kraft getreten ist.⁷³

Mit dem Aufgabenträger können im Einzelfall Abweichungen von den Standards vereinbart werden. Bei Linien, die das Gebiet des Aufgabenträgers überschreiten, sind vom Aufgabenträger Abstimmungen mit den Nachbar-Aufgabenträgern vorzunehmen und einvernehmliche Festlegungen erforderlich. Der Fahrzeugeinsatz im Busverkehrssystem soll bei allen tätigen Verkehrsunternehmen, soweit es die betrieblichen Belange zulassen, hinsichtlich der Ausstattungsqualität vorrangig nach der verkehrlichen Bedeutung der Linien erfolgen. Für die Betriebsreserve können ggf. abweichende Standards vereinbart werden. Etwaige Verträge mit Vermarktungsfirmen sind zu beachten. Für die Ausstattung der Fahrzeuge werden von Seiten des Aufgabenträgers folgende Verbindlichkeiten festgelegt:

- verbindliche Standards ●
- fakultative Standards ○

⁷² Zwischen dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW, dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW, dem deutschen Städtetag sowie dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. wurde am 01.07.2011 eine „Vereinbarung zur Umstellung der Busflotte von VDV-Unternehmen in NRW hin zu emissionsarmen Fahrzeugen“ abgeschlossen.

⁷³ Satzung des Kreises Kleve zur Förderung gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW, Quelle: [https://www.kreis-kleve.de/C12570CB0037AC59/files/131107_satzung.pdf/\\$file/131107_satzung.pdf?OpenElement](https://www.kreis-kleve.de/C12570CB0037AC59/files/131107_satzung.pdf/$file/131107_satzung.pdf?OpenElement) (abgerufen am 22.05.2017)

Anforderungen an die Fahrzeuge für Linien mit regelmäßiger Bedienung		
	Allgemeine Anforderungen	Anforderungen für Neufahrzeuge
Niederflurtechnik ⁷⁴	● / 5	●
manuelle Klapprampe für Rollstuhlfahrer	○	●
Sondernutzungsfläche	●	●
Fahrtzielanzeige außen, Haltestellenanzeige innen, Haltestellenansage	●	●
Digitale visuelle und digitale akustische Fahrgast-Informationssysteme	○	●
Multifunktionsanzeige innen	○	●
Klimaanlage ⁷⁶	○	○
getönte Isolierverglasung	○	○
Videoüberwachung ⁷⁷	○	○
Außenlautsprecher (Fahrermikro oder digitale Ansteuerung)	○	○
Notruffunktion („Überfalltaste“ beim Fahrer)	○	●
Systeme zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA-Ansteuerung)	●	●
Fahrscheindrucker / Intermodal Transport Control System (ITCS)	●	●
Istdatenserver (IDS)-VRR	●	●
e-Ticket-fähiges Vertriebs- und Prüfsystem	●	●

Abb. 7.3-1: Ausstattung der Fahrzeuge

Wünschenswert ist eine Ausstattung der Busse besonders auf den längeren Schnellbus- und Regionallinien mit funktionsfähigem W-LAN, um auch diesen Service für die Fahrgäste anbieten zu können.

Das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte darf neun Jahre nicht überschreiten. Für Einsätze außerhalb der Verkehrsspitze darf das Höchstalter der Fahrzeuge auf den Linien in Verantwortung des Kreises Kleve maximal 15 Jahre betragen. Für Einsätze während der Verkehrsspitze sind abweichend dazu 18 Jahre als Höchstalter und 14 Jahre im Durchschnitt der Fahrzeugflotte zulässig.

Bei den Fahrzeugen, die in TaxiBus- bzw. AST-Verkehren eingesetzt werden, sind folgende Mindestanforderungen zu erfüllen:

- Fahrzeugalter max. 10 Jahre,
- Kommunikationstechnik zur Kontaktaufnahme mit dem Verkehrsunternehmen (Funk oder Handy),
- Pkw mind. 4 Türen, Kleinbus⁷⁸ mind. 1 Tür für problemlosen Fahrgastwechsel,
- Kennzeichnung mit Liniennummer/Zielschild bzw. „AST“ als Aufsteckschild (alternativ an/hinter der Frontscheibe),
- Für den Fahrgast deutlich erkennbar angebrachte Kontaktadresse inkl. einer Tel.-Nr., an die beispielsweise Beschwerden gerichtet werden können.
- Im TaxiBus gelten die Tarife des VRR und beim AST die besonderen AST-Fahrpreise. Die Fahrer sind entsprechend zu schulen.

Um mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen, wirken die Verkehrsunternehmen darauf hin, dass pro TaxiBus- bzw. AST-Linie mindes-

⁷⁴ Merkmale der „Niederflurtechnik“: Einstiegshöhe 320 mm + 20 mm, Kneeling-System mit Absenkungen um ca. 70 mm und Einstiegshilfe. Die Anforderung „Niederflurfahrzeug“ erfüllen Fahrzeuge, bei denen „mindestens 35% der für Fahrgäste verfügbaren Stehplatzflächen (bzw. des vorderen Teilfahrzeugs bei Gelenkbusen) eine stufenlose Fläche bilden und Zugang zu mindestens einer Betriebstür bieten.“; siehe auch EU-Richtlinie 2001/85/EG (sog. „EU-Busrichtlinie“)

⁷⁵ Ausnahmen bzgl. des Vorhandenseins einer Einstiegshilfe (i.d.R. Rampe) können mit dem Aufgabenträger vereinbart werden. Fahrzeuge ohne Einstiegshilfe sollten von den Unternehmen möglichst nicht auf Linien mit hoher Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen eingesetzt werden.

⁷⁶ Die Ausstattung der Busse mit einer Klimaanlage ist vor allem auf Schnellbuslinien wünschenswert.

⁷⁷ In mindestens 10% der Fahrzeugflotte ist eine funktionsfähige Videoüberwachung vorzuhalten. Diese Fahrzeuge sind vor allem in der dunklen Tageszeit einzusetzen.

⁷⁸ Entsprechend der Satzung des Kreises Kleve.

tens in einem Fahrzeug die Voraussetzungen für die Mitnahme von Kinderwagen und Rollatoren erfüllt werden. Betreibt ein Auftragnehmer mehrere Linien in einem Bündel, kann ein Fahrzeug mit dieser Anforderung auch für mehrere Linien vorgehalten werden.

Die Mindestanforderungen an die Ausstattung von Bürgerbusfahrzeugen leiten sich aus den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW ab.⁷⁹

7.3.2 Betrieb und Sauberkeit

Wichtigster Punkt beim Betrieb ist die Einhaltung des ÖPNV-Leistungsangebotes mit den Vorgaben des Fahrplans. Betriebszeiten, Taktfolge und vorgesehene Umsteigemöglichkeiten müssen eingehalten werden. Verfrüht durchgeführte Fahrten (<0 Minuten) oder Verspätungen ab 20 Minuten gelten als Fahrtausfall, wenn dies durch das Verkehrsunternehmen verschuldet ist. Äußere Einflüsse gelten nicht als Fahrtausfall. Die Auswirkungen solcher Betriebsbeeinträchtigungen auf die Fahrgäste sind durch eine angemessene Anzahl von Reservefahrzeugen sowie eine ausreichende Personalreserve zu berücksichtigen, wobei hier der Aspekt der Wirtschaftlichkeit nicht außer Acht gelassen werden sollte.

Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen attraktiven ÖPNV. Gelegentliche Störungen und Verspätungen von weniger als 3 Minuten müssen als unvermeidbar angesehen werden. Im Straßenraum geführte Verkehrsmittel können dieser Anforderung jedoch nicht immer gerecht werden, weil sie unter anderem Behinderungen durch den MIV ausgesetzt sind. Solche Behinderungen haben Fahrzeitverlängerungen zur Folge. Um dem entgegenzuwirken, sollten regelmäßig auftretende Behinderungen im Straßenraum durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen abgebaut werden. Auch Anschlusssicherungen (Kapitel 9.8) können zu einer geduldeten Verspätung führen.

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 Leitzentrale ist u.a. ein effektives Störungsmanagement wahrzunehmen. Zur Entstörung und Sicherung der operativen Betriebsabläufe haben die Verkehrsunternehmen fachlich geeignetes Personal im Sinne der geltenden Gesetze und Verordnungen während der Betriebszeiten im Bedienungsgebiet vorzuhalten, das in angemessener Zeit vor Ort seinen Aufgaben nachkommt.

Die Leitzentrale dient der Kommunikation auf Betreiberseite. Die Anforderungen umfassen das Vorhandensein eines Kommunikationssystems als solches und eines geeigneten Funkstandards. Die interne und die unternehmensübergreifende Anschlusssicherung ist darüber sicherzustellen.

Zur operativen Sicherung des Betriebsablaufs haben die Verkehrsunternehmen im Kreis pro Betriebstag mindestens einen Mitarbeiter vorzuhalten, der nachweisbar zur Führung eines Personenkraftverkehrsunternehmens nach der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) geeignet ist. Dieser Mitarbeiter ist für alle Kommunen Ansprechpartner.

Für den Bahnhof Kleve besteht an Schultagen in der morgendlichen Frühspitze die Anwesenheitspflicht eines gegenüber dem Fahrpersonal weisungsbefugten Auf-

⁷⁹ Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW), Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Bürgerbusvorhaben in Nordrhein-Westfalen (Bürgerbusförderung NRW).

sichtspersonals für das Verkehrsunternehmen, welches mit mehr als fünf Linien zeitgleich eintrifft (Koordination des Schülerverkehrs).

Sowohl im Bereich der Haltestellen als auch bei den Fahrzeugen im ÖPNV ist Sauberkeit ein wichtiger Punkt. Beschwerden über mangelnde Sauberkeit ist von Seiten des Verkehrsunternehmens in seiner Zuständigkeit zeitnah nachzugehen. Die Fahrzeuge sind in einem einwandfreien Zustand zu betreiben.

7.3.3 Fahrpersonal

In einem modernen Dienstleistungsunternehmen hat der Kunde Anspruch auf Freundlichkeit und Kompetenz der Mitarbeiter. Die Anforderungskriterien können zukünftig im Zuge des Qualitätscontrollings noch detaillierter ausgearbeitet werden und stellen sich derzeit wie folgt dar:

- Das Fahr- und Servicepersonal soll äußerlich gepflegt erscheinen.
- Das Fahrpersonal muss ausreichende Kenntnisse zu den Themen Fahrplan, Liniennetz und Tarif haben. Ortskunde wird vorausgesetzt; ebenso technische Kenntnisse zur sicheren Führung der Fahrzeuge und Beseitigung einfacher Störungen. Entsprechende laufende Schulungen sind daher unumgänglich.
- Über Störungen wie Linienwegänderung, Verspätung usw. sind die Fahrgäste umgehend zu informieren.
- Das Fahrpersonal muss sich grundsätzlich freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit gegenüber den Fahrgästen verhalten. Infolge der Notwendigkeit einer kontinuierlichen Kommunikation mit den Fahrgästen werden gute Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift vorausgesetzt.
- In den Fahrzeugen sollen die Fahrgäste jederzeit mit dem Personal in Kontakt treten können. Ansprachen während der Fahrt dürfen nur in Notfällen geschehen. Das Fahrpersonal muss technisch in der Lage sein, Hilfs- und Rettungsmaßnahmen schnell zu ergreifen.
- Das Fahrpersonal hat besondere Rücksichtnahme auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Der Begriff „mobilitätseingeschränkte Fahrgäste“ betrifft dabei nicht nur Fahrgäste mit Gehbehinderung, in Rollstühlen und/oder Sehbehinderung, sondern umfasst ausdrücklich alle Personen mit Einschränkungen, denen aktuell eine eigenständige, selbstbestimmte, unabhängige und sichere Nutzung des ÖPNV nicht möglich ist.
- Mitarbeiterschulungen⁸⁰ zu betrieblichen Themen, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit sind mindestens einmal jährlich durchzuführen. Das Fahrpersonal durchläuft regelmäßig Schulungen zu den Themen Deeskalation, wirtschaftliches Fahren und Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste.

Nach § 8 Abs. 3 S. 2 ÖPNVG NRW muss die „Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge“ vorgegeben sein. Näheres wird im Vergabeverfahren geregelt.

7.3.4 Service und Sicherheit

Vorhandene Vertriebswege für den ÖPNV sind im Kreis Kleve zu erhalten und bei Bedarf weiter auszubauen. Das Personal in den Kundencentern soll kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden eingehen. Über reine Verkaufstätigkeiten hinaus erbringt das Personal als Ansprechpartner für alle Kundenbelange in Bezug auf Tarif und Fahrplan Beratungsleistungen (Mobili-

⁸⁰

Das Fahrpersonal wird gemäß Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG) jährlich geschult und weitergebildet. Es besteht eine Dokumentations- und Nachweispflicht dem Aufgabenträger gegenüber.

tätsberatung). In den Verkaufsbüros soll das Personal bezüglich des Verkaufs von Fahrscheinen kompetent sein.

Es gehört zu den Grundanforderungen an die Mitarbeiter, dass diese in jeder Situation ruhig und höflich reagieren.

Weiterhin muss das Verkehrsunternehmen auch telefonisch erreichbar sein.⁸¹ Zu berücksichtigen sind die Themen Fahrplanauskünfte, Tarifinformationen, Beschwerden⁸², Meldungen zu ausgefallenen Fahrausweisautomaten und sonstiger Infrastruktur sowie Schadensfälle. Die telefonische Erreichbarkeit kann durch das Verkehrsunternehmen selbst oder durch ein Call-Center sichergestellt sein.

Eine andere wichtige Quelle für die Fahrgastinformation sind die Aushänge, Tarifinformationen, Fahrpläne sowie, falls schon vorhanden, dynamische Abfahrtsinformationen an den Haltestellen. Diese sollen einheitlich gestaltet und leicht verständlich aufgebaut sein. Komplexe Fahrpläne mit verschiedensten Fahrwegen und Abkürzungen sind zu vermeiden. Fehlende Fahrplanaushänge und Tarifinformationen an Haltestellen sollen innerhalb von 24 Stunden nach Bekanntwerden des Mangels ersetzt werden.

Zudem sind auf jedem Aushang und Informationsmaterial die Kontaktdaten (Tel.-Nr. und Mail) der dort verkehrenden Verkehrsunternehmen anzugeben. Diese dienen einerseits für Auskünfte und andererseits für Störungsmeldungen. Ebenfalls wichtig für die Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens rund um die Uhr ist der Internetauftritt. Dieser ist ständig zu aktualisieren. Die tagesaktuellen Hinweise hinsichtlich betrieblicher Störungen, Umleitungen usw. sind deutlich sichtbar darzustellen.

⁸¹ Während der Zeit, in der dem Verkehrsunternehmen die Betriebs- und Beförderungspflicht nach § 21 und 22 PBefG obliegt, muss die Erreichbarkeit eines verantwortlichen Disponenten oder einer Betriebsleitstelle gewährleistet sein.

⁸² 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. Die Beschwerden sind systematisch auszuwerten, so dass Indikatoren entstehen, die bei Planung und Maßnahmenentwicklung zur Qualitätssteigerung zu verwenden sind. Über Art und Umfang der Beschwerden haben die Verkehrsunternehmen den Aufgabenträger zeitnah zu informieren.

7.4 Qualitätsstandards zur Infrastruktur

7.4.1 Fahrweg

Neben den Haltestellen bestimmen der Zustand und die Qualität des Fahrweges in hohem Maße die Beförderungsqualität. Ein störungsfreier Betrieb auf den Fahrwegen zwischen den Haltestellen ist anzustreben. Der Busverkehr benutzt das bestehende Straßennetz. Innerhalb des zeitlichen Geltungsbereiches des Nahverkehrsplans ist nur mit geringen einschneidenden Veränderungen im Hauptverkehrsstraßennetz zu rechnen. Für den Busverkehr ist die Sicherung eines stabilen Betriebsablaufes auch bei steigenden Verkehrsbelastungen im Kraftfahrzeugverkehr das vordringliche Ziel.

7.4.2 Haltestellen

Die Ausstattung und Optik der Haltestellen definiert in hohem Maße die Beförderungsqualität eines ÖPNV-Systems. Die Haltestellen bilden für den Fahrgast den Zugang zum Verkehrssystem und dienen damit als Visitenkarte. Der Fahrgast erhält an der Haltestelle, an der er in das ÖPNV-System eintritt, den wichtigen ersten Eindruck. Die Haltestelleninfrastruktur hat sich in erster Linie an den Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten. Gestaltung und Design sollen ein unverwechselbarer Ausdruck des Selbstverständnisses des ÖPNV sein und ein positives Image transportieren. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen werden berücksichtigt und die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes beachtet, zudem wird das Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste bedacht.

Seit der Änderung des § 8 Abs. 3 PBefG zum 1. Januar 2013 besteht die gesetzliche Vorgabe, dass Nahverkehrspläne die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen haben, dass für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen ist. In der bis dahin geltenden Fassung war nur eine „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ gefordert und es wurde nur darauf verwiesen, dass im Nahverkehrsplan zeitliche Vorgaben zu machen sind. Von dieser Frist kann gemäß § 8 Abs. 3 des PBefG nur abgewichen werden, wenn im Nahverkehrsplan konkrete Ausnahmen benannt und auch begründet werden. Darüber hinaus bestimmt § 62 Abs. 2 des PBefG, dass die Länder – soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist – den in § 8 Abs. 3 des PBefG genannten Zeitpunkt abweichend vom 1. Januar 2022 festlegen können, sowie Ausnahmetatbestände bestimmen können, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.

Die Ausstattung der Haltestellen richtet sich nach dem Fahrgastaufkommen, der Anzahl der Linien und dem Umsteigeaufwand. Die Qualitätsstandards dieses NVP beziehen sich dabei vorrangig auf die Bushaltestellen, da für den SPNV eigene Vorgaben beim VRR und bei der DB Station & Service vorhanden sind.

Der Kreis Kleve definiert im Nahverkehrsplan Anforderungen an die Ausgestaltung der Bushaltestellen. Diese sind ausdrücklich als Empfehlungen an die kreisangehörigen Kommunen und sonstigen Straßenbauasträger zu verstehen, um langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im Kreisgebiet schaffen zu können. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung. Für die Ortsbusverkehre in Geldern, Goch, Kvelaer, Kleve, Straelen und Wachtendonk können die Aufgabenträger jedoch ergänzende Qualitätsvorgaben für ihre Haltestellen treffen.⁸³ Die Bushaltestellen werden in fol-

⁸³ Die Gemeinde Issum entfällt, da hier der Ortsbusverkehr in Schülerspezialverkehr umgewandelt werden soll.

gende Kategorien für die Entwicklung eines Baukastensystems in der Ausstattung gegliedert:

Haltestellenkategorien	
Typ A	Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung (vorrangig an Bahnhöfen)
Typ B	Bushaltestellen an anderen Verknüpfungspunkten bzw. Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung (Bushaltestellen mit mehr als 100 Ein- / Aussteigern pro Werktag (Mo-Fr))
Typ C	Bushaltestellen mit mittlerer bis geringer Verkehrsbedeutung (50 bis 100 Ein- / Aussteiger pro Werktag (Mo-Fr))
Typ D	Bushaltestellen mit geringer Verkehrsbedeutung (< 50 Ein- / Aussteiger pro pro Werktag (Mo-Fr))
Typ E	Bushaltestellen mit sehr geringer Verkehrsbedeutung (< 20 Ein- / Aussteiger pro pro Werktag (Mo-Fr))

Abb. 7.4-1: Haltestellenkategorien

Die festgelegten Ausstattungsstandards sollen bei Neu- und Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, angepasst werden. Es werden folgende zwei Verbindlichkeitsstufen vorgesehen:

- verbindliche Standards ●
- fakultative Standards ○
(Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)

	Haltestellentyp				
	Priorität 1			Priorität 2	
Ausstattungsmerkmale	Typ A	Typ B	Typ C	Typ D	Typ E
<i>Sicherheit</i>					
Notrufsäule	○	○			
<i>Service und Komfort</i>					
Wartehalle und Sitzgelegenheiten	●	●	●	○	
Beleuchtung	●	●	●	○	
Abfallbehälter	●	●	●	○	
Ticketautomaten	○	○			
<i>Informationen</i>					
Zeichen 224 StVO, Haltestellenname, Linienkennzeichnung, Verbundkennzeichnung, VU-Kennzeichnung	●	●	●	●	●
Fahrplan- und Tarifinformation	●	●	●	●	●
Linienplan	●	○	○		
Umgebungsplan	●	●	○		
Linienplan SPNV	●				
Uhr	○				
Lautsprecher	○	○			
Dynamisches Fahrgast Informationssystem (DFI)	○	○	○		
Infosäule	○	○			
Vitrine	●	○	○		

	Haltestellentyp				
	Priorität 1			Priorität 2	
Ausstattungsmerkmale	Typ A	Typ B	Typ C	Typ D	Typ E
Barrierefreiheit⁸⁴ <i>Gestaltung nach DIN 18040-3 (Haltestellen) und die Kontrastgestaltung nach DIN 32975</i>					
Stufenfreier Zugang zum Bussteig	●	●	●	●	●
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung	●	●	●	●	●
Spalt-/stufenarmer Ein- und Ausstieg ins/aus dem Fahrzeug	●	●	●	●	●
3,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche	●	●			
2,50 m Standardtiefe (2,00 m Mindesttiefe) der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m ohne Einbauten (Bewegungsräume für Personen mit Mobilitätseinschränkung)			●	●	●
Hindernisfreie Fläche 2,50 x 2,50 m im Bereich der zweiten Bustür (absolute Mindestgröße 2 x 2 m)	●	●	○	○	○
Taktils Leitsystem	●	●	●	●	●
Hauptinformationen im Zwei-Sinne-Prinzip	●	●	○	○	○
Komfort und Kundenservice					
Kundenzentrum bzw. Verkaufsstelle im Nahbereich	○	○			
Fahrradabstellmöglichkeiten (im Einzelfall; abhängig von B+R-Potenzial)	●	○	○	○	

Abb. 7.4-2: Ausstattung der Haltestellen für den Kreis Kleve

Bezogen auf die Barrierefreiheit sollen die Haltestellentypen A bis C vorrangig betrachtet werden (1. Priorität). Die Barrierefreiheit für die Haltestellentypen D und E ist nachrangig und immer im Kontext mit der Verkehrssicherheit und dem tatsächlichen Fahrgastaufkommen anhand einer Fahrgastzählung zu betrachten (2. Priorität). Das Konzept zum barrierefreien Umbau der Haltestellen ist im Kapitel 9.8.2 dargestellt.

Die Haltestellen sind stets in einem sauberen und einwandfreien Zustand zu halten. Hierzu gehören:

- Haltestellen mit Wartehalle sind einer Sauberheitskontrolle zu unterziehen und bei Bedarf zu reinigen. Grobe Verunreinigungen, welche die Nutzung der Haltestelle für die Fahrgäste nennenswert beeinträchtigen, sind unabhängig von den Reinigungszyklen unverzüglich zu entfernen.
- Fehlende oder beschädigte Kundeninformationen (z.B. Fahrpläne, Tarif-Informationen) sind unverzüglich zu ersetzen.
- Auffällige bzw. großflächige Graffiti-Beschmierungen sind unverzüglich zu beseitigen.⁸⁵

84

Siehe hierzu folgende Quellen:

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Heft „direkt 64/2008“ (Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen).

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“ (Stand Mai 2009)

Sozialverband VdK Deutschland e. V., Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung (2008)

Barrierefreie Mobilität – Barrierefrei im Verkehrsraum (Detailinfos & Planungsbeispiele für barrierefreies Bauen im öffentlichen Raum); Homepage: www.barrierefrei-mobilitaet.deAgentur Barrierefrei NRW; Homepage: www.ab-nrw.de

85

Die Unterhaltung der Haltestellen wird in der Regel allein durch die jeweiligen Kommunen geleistet.

8 Zielorientierte Bewertung des ÖPNV-Angebotes sowie zukunftsorientierte Prüffelder

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes auf dem Gebiet des Kreises Kleve basiert auf der Grundlage des Fahrplanstandes 2015/2016. Für die Bewertung des vorhandenen Angebotes dienen die Indikatoren aus den Qualitätsstandards aus Kapitel 7. Somit wird eine zielorientierte Bewertung des ÖPNV-Angebotes durchgeführt. Diese Analyse setzt sich zusammen aus:

- Erschließungsqualität,
- Verbindungs- und Umsteigehäufigkeit sowie
- Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV.

Die Analyse erfolgt im Kapitel 8.1. In Kapitel 8.2 werden aufbauend auf der zielorientierten Schwachstellenanalyse und im Verfahren eingegangener Anregungen mögliche Prüffelder für den NVP Kleve formuliert.

8.1 Zielorientierte Bewertung

8.1.1 Erschließungsqualität

Die Betrachtung zum Einzugsbereich von Haltestellen dient dem Ziel, nicht ausreichend mit dem ÖPNV erschlossene Siedlungsbereiche im Kreis Kleve zu identifizieren. Die flächenhafte Erschließungsqualität des ÖPNV- Systems im Kreis Kleve wird durch eine haltestellenbezogene Betrachtung beurteilt. Dabei werden die Grenzwerte für maximale Fußgängerentfernungen in Metern aus Abb. 7.2-1 zur nächsten ÖPNV-Haltestelle als Maßstab herangezogen.

Betrachtet man die Haltestelleneinzugsbereiche für einen Werktag mit allen Linien inklusive Bürgerbusse (ohne AST), lässt sich erkennen, dass die Einwohner des Kreises Kleve gut mit dem ÖPNV erschlossen sind. Kreisweit sind ca. 94 % der Einwohner mit dem ÖPNV erschlossen (siehe Abb. 8.1-1). Werden nur die Linien mit mehr als 6 Abfahrten pro Tag betrachtet, sind ca. 91 % der Einwohner des Kreises Kleve mit dem ÖPNV erschlossen. Ein Rückgang der Erschließungsqualität ergibt sich mit 12 Abfahrten pro Haltestelle auf 89 % und auf ca. 80 % mit mehr als 24 Abfahrten pro Tag. Erschließungslücken ergeben sich, wie in Abb. 8.1-1 visualisiert, vor allem in den Randbereichen (Arrondierungsbereiche). Diese sind aufgrund des vorliegenden Straßennetzes nicht ohne weiteres mit dem Linienverkehr zu erreichen (Tempo-30-Zonen, Begegnungsfälle Bus/Bus, Sackgassen etc.). Für diese Bereiche soll auch in Zukunft kein Handlungsbedarf abgeleitet werden.

Insgesamt zeichnet sich das ÖPNV-Netz im Kreis Kleve weitestgehend ohne größere Lücken und ohne gravierende Mängel in der Erschließung aus. Die zentralen Bereiche der Städte/Gemeinden sind durch eine hohe Erschließungswirkung gekennzeichnet, sie weisen insgesamt durch das dichte Haltestellennetz im ÖPNV und SPNV eine gute Erschließungsqualität auf.

Erschließungsqualitäten	
	Erschließungsqualität
Werktags inkl. Bürgerbus	94 %
mehr als 6 Abfahrten	91 %
mehr als 12 Abfahrten	89 %
mehr als 24 Abfahrten	80 %

Abb. 8.1-1: Erschließungsqualität im Kreis Kleve⁸⁶

⁸⁶

Quelle: Eigene Darstellung

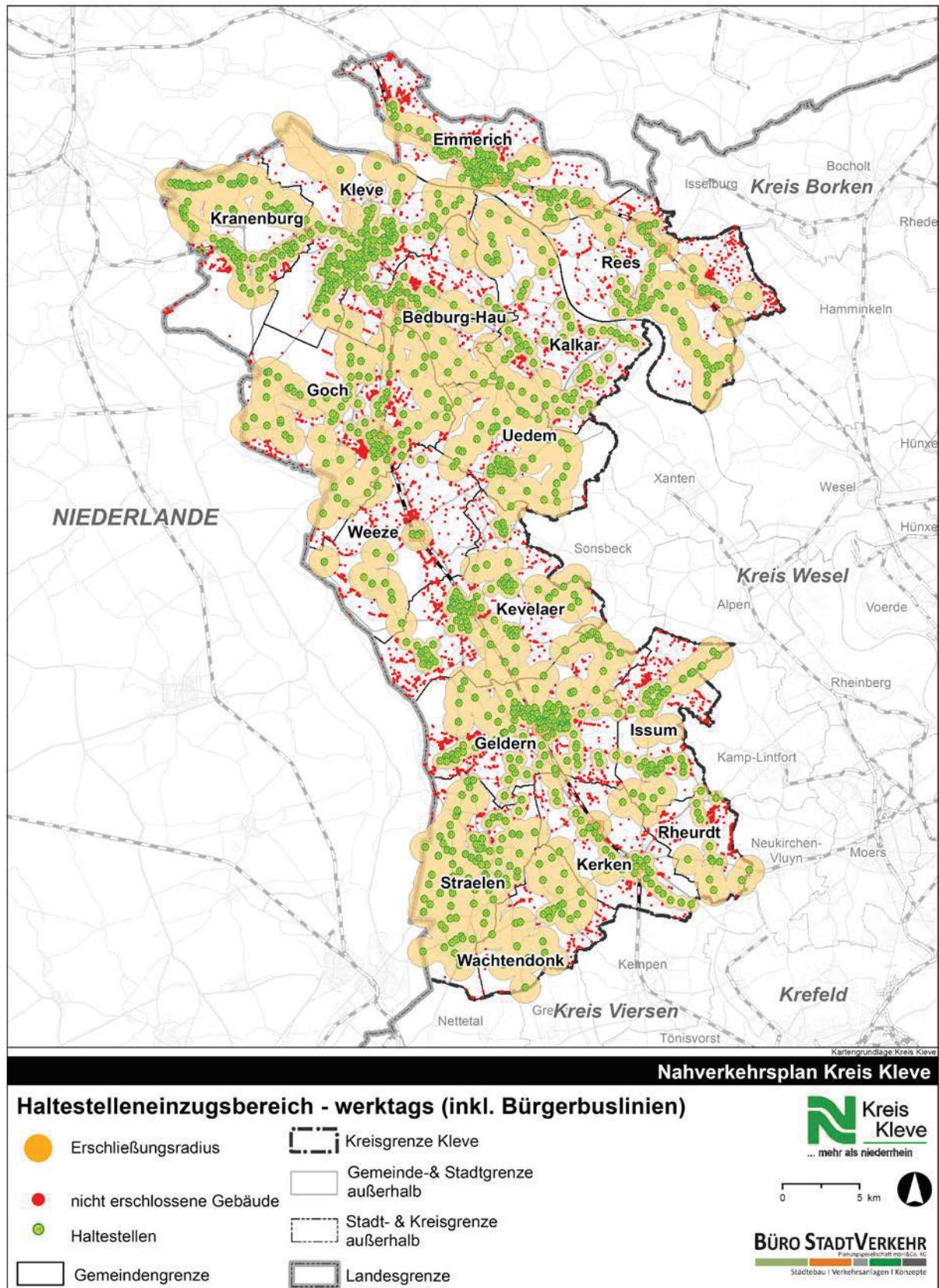


Abb. 8.1-2: Erschließungsqualität im Kreis Kleve (inkl. Bürgerbuslinien) ⁸⁷

⁸⁷

Quelle: Eigene Darstellung
Größere „weiße“ Flächen in der Karte stellen in der Regel nicht oder gering besiedelte Bereiche dar.

8.1.2 Verbindungs- und Umsteigequalität sowie Reisezeitvergleich zwischen MIV und ÖPNV

Die Erreichbarkeit aller relevanten Ziele mit den Komponenten Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit ist ein zentraler Faktor eines attraktiven Nahverkehrsangebots. Die wichtigsten Quell- und Zielverkehrsgebiete sind möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege ohne Umstiege miteinander zu verbinden sowie möglichst häufig zu bedienen. Für die Bewertung der Verbindungs- und Umsteigequalität wird unter Berücksichtigung verschiedener raumstruktureller Kennwerte das vorhandene ÖPNV-Angebot im Hinblick auf das Fahrtenangebot analysiert. Untersucht werden die Verbindungs- und Umsteigehäufigkeiten zwischen Kommunen in- und außerhalb des Kreises.

Die Bewertung der Verbindungs- und Umsteigehäufigkeit erfolgt dabei auf Grundlage der Qualitätsstandards in Kapitel 7.

Die „Haus-zu-Haus-Reisezeit“ ist ein wichtiger Faktor für die ÖPNV-Nutzung. Für die Bewertung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV soll im NVP des Kreises Kleve das Verhältnis der Reisezeiten zwischen MIV und ÖPNV als Bewertungskriterium gegenübergestellt werden. Gemäß den festgelegten Qualitätsstandards sind Werte unter einem Verhältnis von Faktor 2 der ÖPNV-Fahrzeit zur MIV-Fahrzeit akzeptabel. Bei interkommunalen Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen sind ebenso Verhältnisse unter Faktor 3 annehmbar. Werte über Faktor 3 sind hingegen ungünstig für den ÖPNV, da der Fahrgast dann eine mehr als dreifach höhere Fahrzeit im ÖPNV im Vergleich zum MIV hat.

Die Angebotsqualität im ÖPNV im Kreis Kleve ist insgesamt als ausreichend anzusehen. Weite Teile des Kreisgebietes werden tagesdurchgängig mit einem Taktangebot bedient. Lediglich einzelne Verbindungen entsprechen nicht den definierten Standards. Zu unterscheiden ist hier grundsätzlich zwischen Abweichungen im Fahrtenangebot und bei den Vorgaben zur Umsteigehäufigkeit. In Abb. 8.1-3 sind diese gegliedert nach dem nördlichen sowie südlichen Bereich des Kreises Kleve benannt. Dies löst mangels Nachfrage nicht in allen Fällen einen unmittelbaren Handlungsbedarf aus. Weitere Ausführungen hierzu finden sich im Kapitel 8.2

	Abweichung von Verbindungs- sowie Reisezeiten zu den Vorgaben der Qualitätsstandards
Nordbereich Kreis Kleve Bedburg-Hau, Emmerich am Rhein, Goch, Kalkar, Kleve, Kranenburg, Rees und Uedem	- Keine direkte Verbindung in die Kreisstadt Wesel (außer Emmerich am Rhein und Rees) - Fehlende direkte Verbindungen von Bedburg-Hau nach Emmerich am Rhein - Ungünstige Reisezeiten in Richtung Emmerich am Rhein und Rees von Bedburg-Hau und umgekehrt - Keine direkte Verbindung zwischen Rees und Kleve bis auf die Linie 97 (1 Fahrt täglich)
Südbereich Kreis Kleve Geldern, Issum, Kerken, Kevelaer, Rheurdt, Straelen, Wachtendonk und Weeze	- Zweimaliges Umsteigen in Richtung nördliches Kreisgebiet von Issum aus - Fehlende Anbindung der Linie 33 an den Bahnhof Nieukerk Bf - Fehlende direkte Verbindung zwischen Weeze und Uedem - Verbindungen zwischen Rheurdt und dem Kreis Wesel sind lediglich in einer Grundstruktur vorhanden

Abb. 8.1-3: Abweichung von Verbindungs- sowie Reisezeiten zu den Vorgaben der Qualitätsstandards

8.1.3 Zusammenfassende Bewertung des ÖPNV

Der ÖPNV im Kreis Kleve kann derzeit wie folgt bewertet werden:

- zentrale Bahnachsen im Kreis Kleve
 - RE 10 mit Anbindung an die Oberzentren Düsseldorf, Krefeld und mit Umstieg Köln/Duisburg,
 - RE 19 mit Anbindung an die Oberzentren Arnhem, Oberhausen, Duisburg und Düsseldorf sowie an die benachbarte Kreisstadt Wesel,
- Schienenstrecke als Perlschnur (Nord-Süd),
- Bahnanschluss in 9 Städten/Gemeinden des Kreises Kleve,
- ergänzende, nachfrageorientierte Angebote (AST, Bürgerbus, TaxiBus-Linien),
- Busnetz ist in seiner Grundstruktur auf die heutigen und künftigen Verflechtungen ausgelegt,
- keine klare Produktdefinition im straßengebundenen ÖPNV,
- keine umstiegsfreie Verbindung zwischen den Kreisstädten Kleve und Wesel,
- auf einigen Linien existieren keine einheitlichen Linienwege (unterschiedliche Linienverläufe je nach Fahrplanlage),
- teilweise sind keine Taktstrukturen erkennbar,
- schwaches Angebot nach 19:00 Uhr und an den Wochenenden,
- wenige Querverbindungen (West-Ost),
- Fahrpläne sind teilweise schwer lesbar (viele Ausnahmeregelungen, unterschiedliche Abkürzungen etc.).

8.2 Ableitung von Prüffeldern für das Maßnahmenkonzept im NVP

Auf Basis der durchgeführten zielorientierten Bestandsbewertung, der gesetzlichen Anforderungen (z.B. Barrierefreiheit der ÖPNV-Anlagen und Betrauung bzw. Vergabe von Verkehrsleistungen nach VO (EG) Nr. 1370/2007), der Gespräche mit dem Kreis und den Kommunen sowie den Planungsanregungen der Kommunen sind verkehrsplanerisch folgende **Prüffelder** für den Nahverkehrsplan zu nennen (siehe Abb. 8.2-1). Einige der Prüffelder sollten vorbehaltlich der wirtschaftlichen Darstellbarkeit bereits im Maßnahmenkonzept 2019 (für Neuvergabe, siehe Kapitel 9) berücksichtigt werden. Die verbleibenden Prüffelder sind abhängig von zu ermittelnden Grundlagen (Fahrgastzählungen, Finanzierbarkeit etc.) mittel- bis langfristig zu verfolgen. Diese sind im Maßnahmenkonzept 2019 nicht enthalten.

Ebene	Prüffeld	Aufnahme Maßnahmenkonzept 2019 / Mittel- bis langfristiges Prüffeld
A) Linienbezogene Prüffelder für das Maßnahmenkonzept 2019		
Kreis	1. Aufwertung der Linie 44	Aufnahme Maßnahmenkonzept 2019 → siehe Kap. 9.2
Kreis	2. Stärkung der Achsenverbindung (Nijmegen) - Kranenburg - Kleve – Emmerich am Rhein (SB 58)	Aufnahme Maßnahmenkonzept 2019 → siehe Kap. 9.2
Kreis	3. Prüfung der Herausnahme des Linienwegs Reichswalde Schule – Goch der Linie 50	Aufnahme Maßnahmenkonzept 2019 → siehe Kap. 9.2
Kreis	4. Neuordnung der Aufgabenträgerschaft der Linie 86 in Bislich	Aufnahme Maßnahmenkonzept 2019 → siehe Kap. 9.2
Kreis	5. Neuordnung der Aufgabenträgerschaft der Linie 37 in Alpen	Aufnahme Maßnahmenkonzept 2019 → siehe Kap. 9.2
Kreis	6. Prüfung der Anbindung Nieukerk Bf. durch die Linie 33 mit einem Schlenker	Aufnahme Maßnahmenkonzept 2019 → siehe Kap. 9.2
B) Linienbezogene mittel- bis langfristige Prüffelder		
Kreis	7. Prüfung einer umsteigefreien Verbindung Rees-Kleve Prüfung der Einführung von jeweils zwei Fahrten in der HVZ morgens und nachmittags von Rees nach Kleve ohne Umstieg evtl. zunächst als TaxiBus.	Mittel- bis langfristiges Prüffeld
Kreis	8. Prüfung der Optimierung der Anbindung des Kreises Kleve in Richtung Venlo Stärkung des Hochschulstandortes in Venlo (Fontys) und der Verbindungen in Richtung NL.	Mittel- bis langfristiges Prüffeld
Kreis	9. Prüfung einer Verbindung von Kamp-Lintfort – Rheurdt - Schaephuysen - Aldekerk Bf. - Initialisierung einer Verbindung von Kamp-Lintfort nach Aldekerk Bf. - Schaffung eines Verknüpfungspunktes in Schaephuysen.	Mittel- bis langfristiges Prüffeld
Kreis	10. Prüfung einer Verbindung von Neukirchen-Vluyn – Schaephuysen - Aldekerk Bf. - Initialisierung einer Verbindung von Neukirchen-Vluyn nach Aldekerk Bf. - Schaffung eines Verknüpfungspunktes in	Mittel- bis langfristiges Prüffeld

Ebene	Prüffeld	Aufnahme Maßnahmenkonzept 2019 / Mittel- bis langfristiges Prüffeld
	Schaephuysen.	
Kreis	11. Prüfung einer umstiegsfreien Verbindung von Uedem nach Kleve und Verbesserung der Anbindung des Ortsteils Uedem Keppeln - Aktuell verbindet die Schülerverkehrslinie 54 Uedem und Kleve. Die Linie 54 soll entsprechend mit zwei „Normalfahrten“ morgens und zwei „Normalfahrten“ nachmittags aufgewertet werden, um so eine umstiegsfreie Verbindung auch im Jedermannverkehr zu ermöglichen. Diese Verbindung würde zudem die Anbindung des Ortsteils Keppeln verbessern. - Zur Verbesserung der Anbindung des Ortsteils Keppeln soll zudem der Umstieg zwischen den Linien 74 und 45 an der Haltestelle Uedem, Nordwall optimiert werden.	Mittel- bis langfristiges Prüffeld
Kreis	12. Optimierung der Anbindung des Ortsteils Emmerich Leegmeer - Aktuell wird der Ortsteil Leegmeer lediglich über den Bürgerbus angebunden. - Prüfung einer neuen Linie zur Erschließung des Ortsteils Leegmeer.	Mittel- bis langfristiges Prüffeld
Kreis	13. Zulassung von Parallelverkehr zwischen der Haltestellen Wachtendonk Friedensplatz und Wankum Post - Optimierung der Verbindung zwischen den Ortsteilen Wachtendonk und Wankum. - Aktuell verkehrt die Linie 34 lediglich zwischen Landgard und Wankum Post sowie zwischen Friedensplatz und Aldekerk Bahnhof → Umstieg in die Linie 063 ist notwendig	Mittel- bis langfristiges Prüffeld
Kreis	14. Anfahren der neuen Haltestellen Jungfernsteg und Im Hageland durch die Linie 34 Nur im Zusammenhang mit dem Prüffeld 13 zu sehen.	Mittel- bis langfristiges Prüffeld
Kreis	15. Prüfung der Einrichtung einer neuen Haltestelle an dem neuen Lebensmittelmarkt in Wankum (An der L140 / Einmündungsbereich Gebrüder-Funcken-Straße)	Mittel- bis langfristiges Prüffeld
Kreis	16. Prüfung einer Taktverdichtung der Linie SW 1 (30-Minuten-Takt)	Mittel- bis langfristiges Prüffeld
C) Weitere Prüffelder		
Kreis	17. Stärkere Produktbetonung im ÖPNV - Aufwertung ausgewählter Regionalbuslinien (Mo-So) zu SB-Linien mit klarer Linienführung - Prüfung von Schnellbuslinien oder Schnellbusfahrten auf bestehenden Linien in der Hauptverkehrszeit zwischen den Städten/Gemeinden im Kreisgebiet (Gewinnung von Fahrgastpotenzialen im Bereich Beschäftigtenverkehr in der HVZ bzw. auch anderen Gruppen bei ganzen Schnellbuslinien) - Prüfung von Beschleunigungsmaßnahmen im Regionalbusnetz mit dem Ziel der Verringerung der Fahrtzeiten im Busverkehr	Aufnahme Maßnahmenkonzept 2019 Aufnahme als fortlaufende Verbesserungsmaßnahme in Abstimmung mit den Kommunen und VU → Umsetzung muss Eigenwirtschaftlichkeit stärken oder zumindest zum wirtschaftlichen ÖPNV beitragen
Kreis	18. Prüfung von zeitlichen Vorgaben für die Anschlussicherung an zentralen Verknüpfungspunkten im Kreisgebiet (Bus/SPNV und Bus/Bus)	Aufnahme Maßnahmenkonzept 2019 → Siehe Kap. 9.8

Ebene	Prüffeld	Aufnahme Maßnahmenkonzept 2019 / Mittel- bis langfristiges Prüffeld
Kommunen	19. Prüfung von Mobil-Punkten zur Erhöhung des Einzugsbereiches (Radverkehr als Zubringer zum ÖPNV) → Standorte festlegen und baulich aufwerten	Aufnahme Maßnahmenkonzept 2019 → siehe Kap. 9.11
Kreis / Kommunen / VU	20. Anforderungskatalog und Grundlagen für ein Haltstellenkataster im Kreis Kleve (Grundlage für die zeitliche Priorisierung von Umbaumaßnahmen zur Barrierefreiheit)	Aufnahme Maßnahmenkonzept 2019 → siehe Kap. 9.8.2
Kreis / Kommunen / VU	21. Überprüfung der Fahrpläne zur Verbesserung der Verständlichkeit der Fahrpläne.	gemäß den Qualitätsstandards siehe Kap. 7.3.4

Abb. 8.2-1: Prüffelder im NVP Kreis Kleve

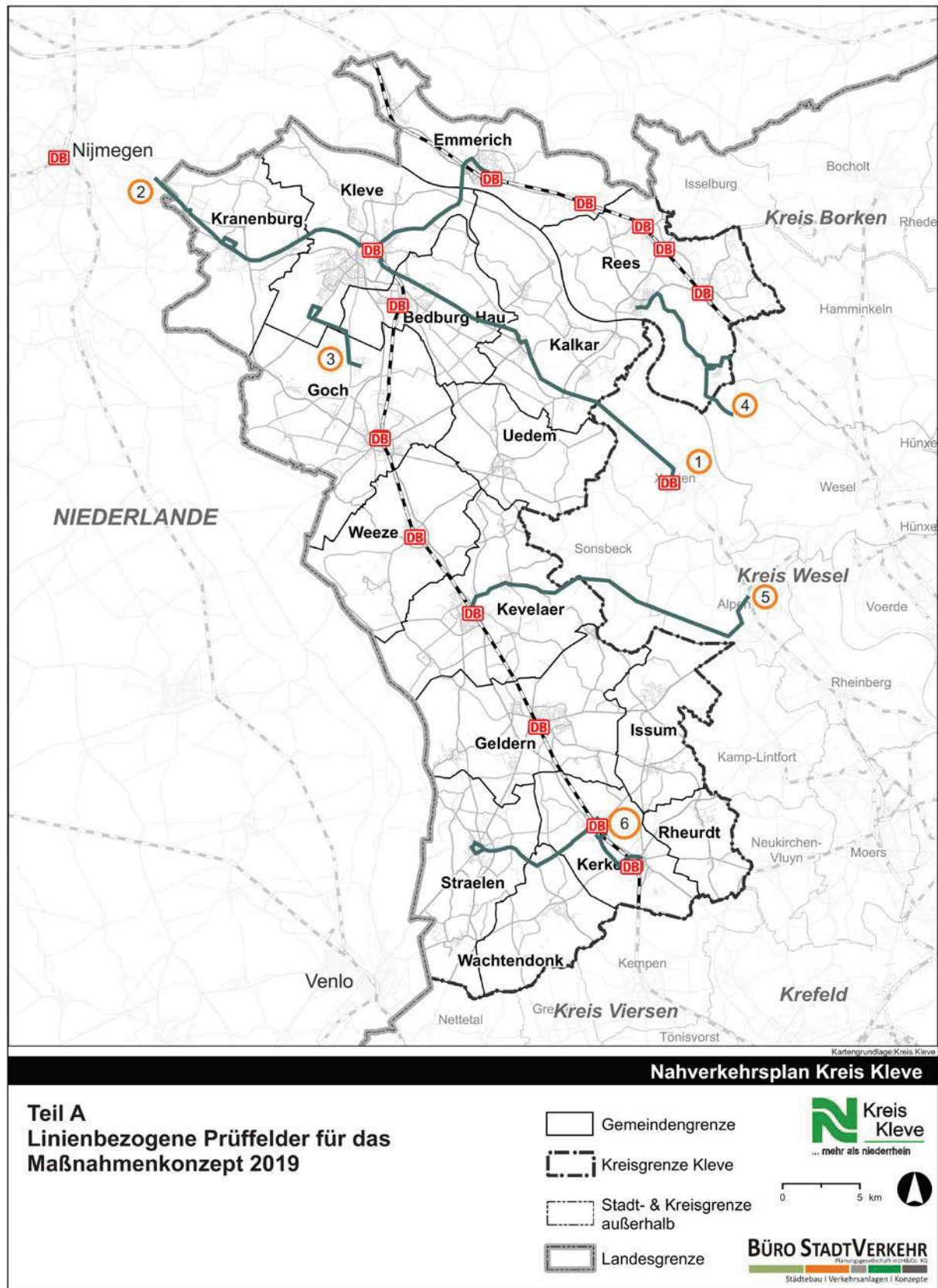


Abb. 8.2-2: Teil A Linienbezogene Prüffelder für das Maßnahmenkonzept 2019

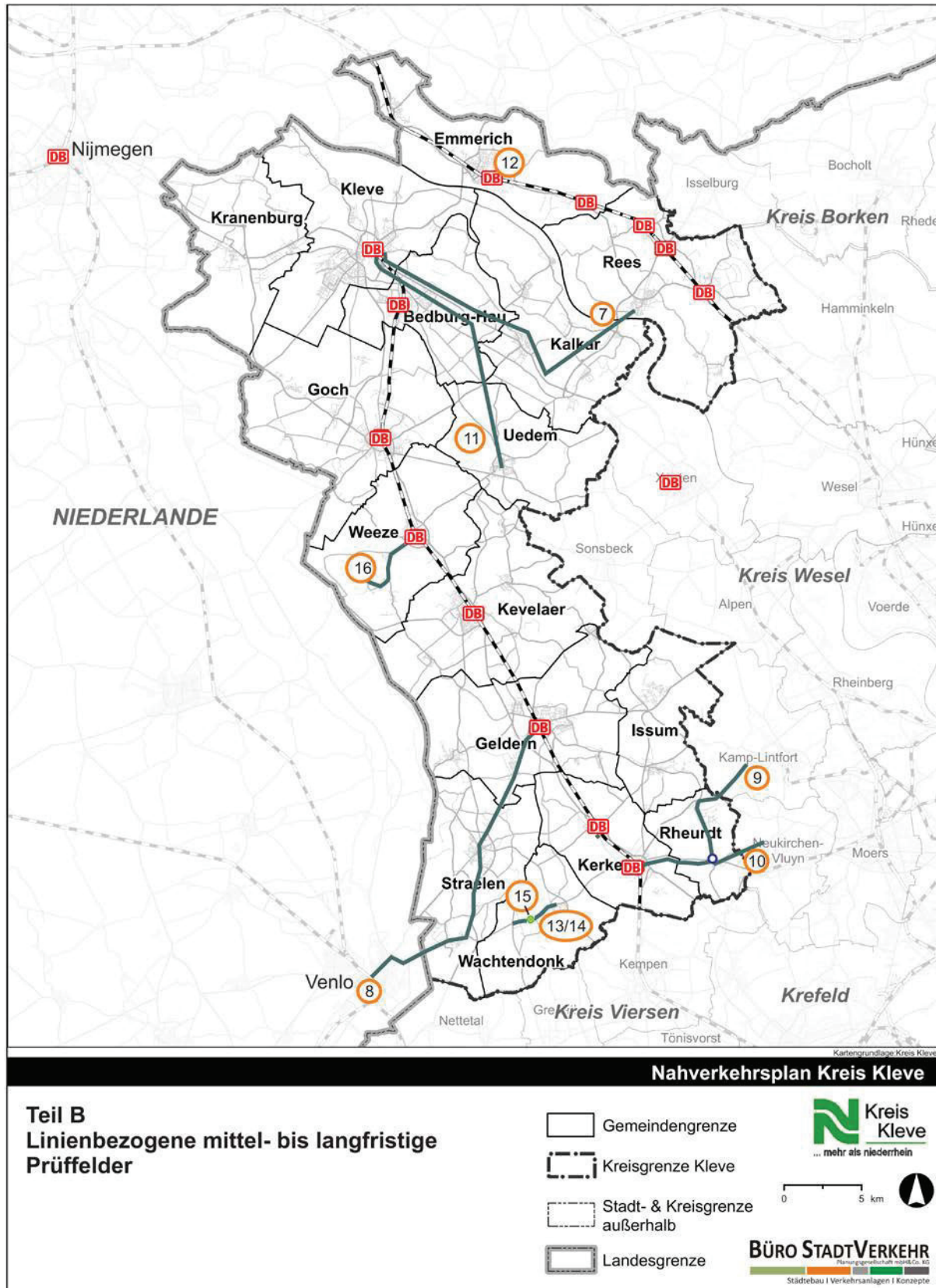


Abb. 8.2-3: Teil B Linienbezogene mittel- bis langfristige Prüffelder

9 Maßnahmenkonzept 2019

9.1 Rahmenbedingungen, Ziele und Grundlagen

Der ÖPNV im Kreis Kleve bietet mit seinem etablierten differenzierten Bedienungsmodell und Produktangeboten ein tragfähiges ÖPNV-Angebot. Das bisherige Angebot im ÖPNV hat sich in den letzten Jahren nur geringfügig verändert. Verändert haben sich aber die Rahmenbedingungen im Hinblick auf die Ausschreibung und Vergabe von Verkehrsleistungen. Zudem hat das Thema Barrierefreiheit durch die Änderungen des PBefG ab 2013 eine bedeutsame Rolle eingenommen, das auch im NVP thematisiert werden muss.

Hier sind detaillierte Angaben erforderlich, um das Leistungsangebot vollumfänglich beschreiben und darstellen zu können. Auch vor dem Hintergrund der finanzpolitischen Situation der Gebietskörperschaften ist weiterhin ein effizienter Einsatz vorhandener Finanzmittel erforderlich. Von daher ergeben sich in vielen Bereichen nur relativ geringfügige Änderungen im Linien- und Fahrtenangebot. In Einzelfällen finden sogar keine Veränderungen statt.

Im Wesentlichen wird das Linienangebot zum Zeitpunkt der Ausschreibung beibehalten und dient als Grundlage für die Ausschreibung/Vergabe von Leistungen ab dem 01.12.2019. Ergänzend werden die in dem Kapitel 8.2 benannten linienbezogenen Prüffelder⁸⁸ aufgenommen. Das Linienangebot und die ergänzenden Prüffelder bilden das Liniennetzkonzept 2019. Kleinere Angebotsverbesserungen, soweit diese betrieblich umsetzbar und auch kostenneutral sind, können aufgenommen werden.

Ziel ist es, den heutigen Modal-Split gemäß Kap. 6.1 zumindest beizubehalten.

Das Maßnahmenkonzept setzt sich aus mehreren Ebenen zusammen:

- Liniennetzkonzept 2019,
- Netzhierarchie,
- Optimierung des Schülerverkehrs,
- Weiterentwicklung der Bedarfsverkehre,
- Bestehende Anforderungen an den SPNV,
- Verknüpfungspunkte und Haltestellen,
- Tarifstruktur und Vertriebsformen,
- Informations- und Serviceangebote sowie Mobilitätsmanagement,
- Multimodale Schnittstellen.

⁸⁸ siehe hierzu Abb. 8.2-1 Teil A

9.2 Linienbezogene Prüffelder im Liniennetzkonzept 2019

Die in das Liniennetzkonzept 2019 aufgenommenen Prüffelder werden nachfolgend detaillierter dargestellt.

1. Aufwertung der Linie 44

- Verlängerung der Betriebsfahrten um 1 Fahrtenpaar bis 21.00 Uhr,
- Prüfung von Expressfahrten in der HVZ mit Anfahrung der Haltestellen Bf. Kleve – Königsgarten – Qualburg – Verhoelen – (Schloss Moyland) – Markt – Kehrum – Marienbaum Kirche – Xanten Bf.

→ Zunahme um ca. 11.000 Buskm-Leistungen pro Jahr bezogen auf den Kreis Kleve

Der NVP Kreis Wesel sieht zudem eine Verlängerung bis Wesel als SB – Linie vor (evtl. Zusammenführung mit der Linie SB 6).

2. Stärkung der Achsenverbindung (Nijmegen) - Kranenburg - Kleve – Emmerich am Rhein

- a) durch Anschlusssicherheit an die Bahn (RE19), Prüfung evtl. Schnellfahrten,
- b) durch Prüfung eines 30` Taktes der SB 58 auf dem Abschnitt Kleve – Kranenburg oder Kleve – Nijmegen – aktuell 60' Takt,
- c) durch Verbesserung der Anbindung der Hochschule Radboud Nijmegen.

→ Deutliche Zunahme bei der Variante b) um +70.500 Buskm-Leistungen pro Jahr. Umsetzung, wenn die Eigenwirtschaftlichkeit nicht gefährdet ist.

3. Prüfung der Herausnahme des Linienwegs Reichswalde Schule – Goch der Linie 50

- a) Herausnahme aus dem Fahrplanbuch als eigenständige Linie (Verbesserung der Fahrplanübersichtlichkeit),
- b) Prüfung einer möglichen Abbindung des Linienwegs Reichswalde Schule – Goch.

→ keine Veränderungen der Buskm-Leistungen pro Jahr

4. Neuordnung der Aufgabenträgerschaft der Linie 86 in Bislich

- Die Linie 86 wird zur besseren Aufgabenträger-Zuordnung und entsprechend ihrer Fahrgastnachfrage in Bislich getrennt.
- 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.

→ keine Veränderungen der Buskm-Leistungen pro Jahr

5. Neuordnung der Aufgabenträgerschaft der Linie 37 in Alpen

- 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.

→ keine Veränderungen der Buskm-Leistungen pro Jahr

6. Prüfung der Anbindung Nieuwerk Bf. durch die Linie 33 mit einem Schlenker

- Der Bahnhof Nieuwerk wurde nur durch die Linie SL 23 angefahren (Linie SL 23 ist 2016 eingestellt worden).
- Die Linie 33 „fährt am Bahnhof vorbei“. Prüfung einer möglichen Führung der Linie über Straelener Straße – Feldstraße – Oststraße – Sevelener Straße.
Problem: Führung des Busverkehrs im zentralen Ortsbereich

→ Zunahme um ca. 8.000 Buskm-Leistungen pro Jahr

Abb. 9.2-1: Prüffelder / Maßnahmenvorschläge für das Liniennetzkonzept 2019

9.3 Produktdifferenzierung im Liniennetzkonzept 2019

Um das bisherige differenzierte ÖPNV-Angebot im Kreis Kleve sicherzustellen, sind eine stärkere Betonung der jeweiligen Produkte und deren verkehrlicher Funktion weiterhin zu fokussieren.

Durch ein klares, transparentes Produktprofil mit markanten, verbundweit einheitlichen Merkmalen erkennt der Kunde das ÖPNV-Angebot und die zu lösende Verkehrsaufgabe. Der Kunde erhält über diesen Weg ein merkbare Produkt, mit dem er sich identifizieren kann. Für den Kreis Kleve wurde die Festlegung der Produkte gemäß VRR-Richtlinien übernommen, wobei zusätzlich das Produkt Bürgerbus mit aufgenommen worden ist. In Abb. 9.3-1 sind die Produkte und die Zuordnung der Linien nach Produkten auch im SPNV dargestellt.

Produkt	Verkehrsaufgaben	Anforderungen	Linien im Kreis Kleve
RE	• Rückgrat im ÖPNV im Kreis Kleve • Verbindungen zwischen zentralen Bereichen von Nachbarstädten/-orten und regionale sowie überregionale Anbindung des Kreises Kleve • VRR-Produkte im SPNV	• Anforderungen werden durch den Aufgabenträger des SPNV (hier VRR) festgelegt und sind im VRR-Nahverkehrsplan 2016 definiert worden • VRR-Tarif	RE 10 RE 19
Schnellbus (SB)	• Verbindungen zwischen zentralen Bereichen von Nachbarstädten/-orten • Direkte, umstiegsfreie Verbindung auf den Hauptnachfragerelationen • Genutzte Reiseweite höher als im „Standardlinienverkehr“ • Einsatz i.d.R. in Relationen ohne Schienenverbindung • VRR-Produkt im zentrenorientierten Verkehr • Ergänzung zum Schienenangebot	• Direktverbindung (direkter Linienweg ohne Umwege) mit nachfragestarken Sammelhaltestellen in zentralen Bereichen • keine Erschließung der Fläche • Möglichst frei von Störeinflüssen des Individualverkehrs • Hohe Beförderungsgeschwindigkeit • regelmäßige Verfügbarkeit: mind. 60-Minuten-Takt • Verknüpfung mit Produkten des SPNV/ ÖPNV • Anschlusssicherung/ -garantie in wichtigen Relationen • VRR-Tarif	SB7, SB30, SB58
Bus	• Verkehr zwischen benachbarten Städten/Gemeinden und Ortsteilen sowie in der Fläche • Überwiegend kurze Reiseweiten • Verbindungs- und Erschließungsfunktion	• Dichtes Haltestellennetz • VRR-Tarif	7, 32,33, 34, 35, 36, 37, 44, 45, 47, 48, 51, 53, 55, 61, 63, 67, 69, 70, 74, 86, 88, 91, 95, 929, SW1, 063, 077, 078, 079, SL42
TaxiBus	• Bedarfsorientierter Verkehr als eigenständige Linie oder	• auf vorhandenen, festgelegten Linienwegen ent-	7, 31, 34, 45, 48, 47, 51, 54, 55, 57,

Produkt	Verkehrsaufgaben	Anforderungen	Linien im Kreis Kleve
	Linienergänzung in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage	sprechend dem Linienbusverkehr oder auf speziellen vom Linienbusverkehr abweichenden bzw. zusammengefassten Linienwegen • bedarfsorientiert, nach Vorbestellung entsprechend der örtlichen Regelungen des Verkehrsunternehmens • Verknüpfung im System und zu anderen Systemen • Einsatz von Kleinbussen oder Linienbussen • VRR-Tarif	59, 60, 69, 86, 88, 90, 94, 95, SL42, SL1, SL2, SL3, SL5, SL6, SL7, SL11 bis SL18, SL61 bis SL68
Ortsbus	• Verkehr innerhalb der Städte/Gemeinden mit überwiegend kurzen Reiseweiten (z.T. StadtBus genannt) • Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion	• Dichtes Haltestellennetz • VRR-Tarif	49, 50, 52, 57, 60, 73, 90, 93, 94, SL1-SL9, SL10 ⁸⁹ , SL11-SL18, SL61 - SL68, OL1, OL2
Schülerbus	• Wie Bus, jedoch Orientierung an Schulzeiten	• Dichtes Haltestellennetz	43, 46, 54, 59, 87, 97
AST	• Bedarfsorientierter Verkehr in Räumen und Zeiten, in denen ein wirtschaftliches Linienangebot nicht möglich ist oder das Wegenetz einen Linienverkehr nicht zulässt • Bedarfsorientiertes Angebot zum Standardlinienangebot aus Gründen der Daseinsvorsorge • Erschließung der Fläche mit Zu- und Abbringerfunktion sowie • Anschlussverkehr aus bzw. in nicht vom ÖPNV erschlossene(n) Gebiete(n) an den vorhandenen Linienverkehr	• Das AnrufSammelTaxi (AST) verfügt über eine flexible Linienführung von festgelegten bzw. besonders gekennzeichneten AST-Einstiegs-Haltestellen bis vor die Haustür der Fahrgäste innerhalb des festgelegten AST-Bedienungsgebietes • Bedarfsorientiert, nach Vorbestellung entsprechend der örtlichen Regelungen des Verkehrsunternehmens • Verknüpfung im System und zu anderen Systemen • Einsatz von Kleinbussen, Taxen oder Mietwagen • VRR-AST-Tarif	AST Geldern, AST Goch, AST Kalkar 1 bis 3, AST Kleve 1,2,3 und 5, AST Kranenburg, AST Straelen
Bürgerbus	• Ergänzungsverkehr • Verkehr innerhalb der Städte/Gemeinden und Ortsteile sowie in der Fläche • Überwiegend kurze Reiseweiten	• Dichtes Haltestellennetz	BEM Emmerich am Rhein, BKT Kevelaer, BKE Kevelaer, BWE Kevelaer, BWI Kevelaer,

⁸⁹

Die Linie SL10 existiert erst seit August 2017 und ist in den Karten zur Bestandsaufnahme nicht enthalten.

Produkt	Verkehrsaufgaben	Anforderungen	Linien im Kreis Kleve
	• Verbindungs- und Erschließungsfunktion • Ehrenamtliches Personal		BKR Kranenburg, BUE Uedem ⁹⁰

Abb. 9.3-1: Produkte im ÖPNV im Kreis Kleve

Eine funktionsfähige und gleichzeitig attraktive Gestaltung des Nahverkehrs ist durch die Kombination verschiedener Betriebsformen zu erreichen. Die Basis dazu bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierte Produktpalette. Die Betriebsformen sind aufeinander abzustimmen und miteinander zu verknüpfen. Die Anschlusssicherung an zentralen Verknüpfungspunkten ist sicherzustellen. Die Komponenten der Produktpalette fügen sich zu einem Gesamtsystem des schienen- und straßengebundenen ÖPNV zusammen.

Eine Definition produktspezifischer Standardmerkmale für die Produkte des SPNV (RE, RB, S-Bahn) ist Gegenstand der Nahverkehrspläne des SPNV. Die Weiterentwicklung der Produktpalette im SPNV obliegt dem VRR und ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes für den Kreis Kleve.

 90

Bürgerbus Kalkar ist in Planung.

9.4 Netzhierarchie 2019

Aufbauend auf den Produkten im ÖPNV und der besonderen Siedlungsstruktur im Kreis Kleve soll das ÖPNV-Netz im interkommunalen Bereich entsprechend der nachstehenden Abbildung in fünf Bereiche strukturiert sein:

- **Bereich I:**
Wichtige regionale und überregionale ÖPNV-Achsen mit Schwerpunkt auf dem SPNV. Innerhalb des Kreises Kleve übernimmt der SPNV eine wichtige Rückgratfunktion. Es wird ein Angebot an allen Tagen (Mo-So) bereitgestellt. An den Bahnhöfen/Haltepunkten sind zeitliche und räumliche Verknüpfungen zu den Angeboten unterer Achsen sicherzustellen.
- **Bereich II:**
Wichtige regionale ÖPNV-Achsen abseitig der SPNV-Linien. Diese verbinden die Kommunen mit den jeweiligen Kreisstädten. Es wird ein Angebot an allen Tagen (Mo-So) bereitgestellt. Auf diesen Achsen ist das Produkt Schnellbus zu favorisieren und schrittweise zu verstetigen. Auf der Achse II liegt der Schwerpunkt mehr auf der verbindenden Funktion als auf der erschließenden Funktion.
- **Bereich III:**
Wichtige Verbindungen zwischen den Kommunen innerhalb des Kreises bzw. zu benachbarten Kreisen abseitig der Achsen I und II. Hier soll das Produkt Bus zur Anwendung kommen und bei schwacher zeitlicher und räumlicher Nachfrage der TaxiBus eingesetzt werden. Bei Orientierung auf den Schülerverkehr ist das Produkt Schülerbus anzuwenden. Das Fahrtangebot an den Tagesprofilen richtet sich nach der Nachfrage, mindestens jedoch an Tagen von Montag bis Freitag.
- **Bereich IV:**
Der Bereich IV umfasst das lokale Angebot in den jeweiligen Städten und Gemeinden im Kreis Kleve. Für die Ausgestaltung des Angebotes in den Kommunen sind die Städte/Gemeinden selbst verantwortlich. Für den lokalen Verkehr können die Produkte Orts-/Stadtbusse, TaxiBus, AST eingerichtet werden.
- **Bereich V:**
Hier handelt es sich um flächige Bereiche außerhalb der kompakten Siedlungsbereiche. Hier sind aufgrund der schwachen Nachfrage im ÖPNV die Produkte AST, TaxiBus und Bürgerbus einzusetzen.

9.5 Optimierung des Schülerverkehrs

Im Schülerverkehr sollte zur Minimierung des Fahrzeugaufwandes auf den Schülerverkehrslinien und anderen Linien mit zusätzlichen Fahrten zu den jeweiligen Schulen im Kreisgebiet eine Entzerrung der Verkehrsspitzen in der Schülerbeförderung durch eine Schulzeitenstaffelung angestrebt werden. Hier können zum Teil deutliche Kosteneinsparungen erzielt werden, wenn die Anzahl der benötigten Busse insbesondere morgens und nachmittags reduziert werden kann. Folgende Maßnahmen bieten sich an, um die Kosten für den Schülerverkehr zu minimieren:

Abbau von Direktfahrten zugunsten Umsteigens

- Reduzierungen von Direktfahrten zu den jeweiligen Schulen durch Umsteigen an zentralen Umsteigeorten,
- bei sehr geringen Schülermengen in der Fläche Einsatz von Taxen als Zubringer.

Schulzeitstaffelung

- Aufeinanderfolgende Bedienung mehrerer Schulen durch ein Fahrzeug mit Staffelung der Schulanfangszeiten

Bündelung der Fahrten nach dem „Olfener Modell“

- Reduzierungen von einzelnen Fahrten zugunsten gebündelter Fahrten nachmittags,
- Reduzierung der Fahrzeugmenge, bei sehr geringen Schülermengen in der Fläche Einsatz von Taxen als Zubringer.
- Die Schülerinnen und Schüler bekommen eine persönliche Chipkarte, auf der die jeweilige heimische Haltestelle gespeichert ist. Beim Einsteigen in den Bus halten sie ihre Karte vor ein Lesegerät. Wenn alle Kinder eingestiegen sind, berechnet eine Software nun die kürzeste Route für den Bus, wobei nur noch die notwendigen Haltestellen angefahren werden.
- Das Modell ist nur nach Schulschluss nachmittags anwendbar,
- Investition in Lesegeräte, Chips und Software,
- nicht nutzbar für Alltagsfahrer, da die Linien nicht mehr liniengebunden fahren.

Darüber hinaus sollte im Kreis Kleve geprüft werden, ob Schüler der SEK1 und SEK2 mindestens einmal umsteigen können, wenn dadurch Busparallelverkehr zur gleichen Schule vermieden werden kann.

In mindestens drei Pilotkommunen im Kreis Kleve sollten die o.g. Maßnahmen zusammen mit den jeweiligen Schulen, der zuständigen Schulträger, der Elternschaft sowie mit den Verkehrsunternehmen und dem ÖPNV-Aufgabenträger geprüft werden. Aufbauend auf den Erfahrungen in den Pilotkommunen können dann für weitere Kommunen im Kreis diese Maßnahmenvorschläge umgesetzt werden.⁹¹ Grundsätzlich sollen Linienveränderungen bei den Schülerverkehrslinien einvernehmlich und bilateral zwischen den Verkehrsunternehmen und dem/den Schulträger(n) und ohne politische Beschlüsse stattfinden, um schnell auf kurzfristige Veränderungen

⁹¹ Gemäß Runderlass des Ministeriums für Schule und Weiterbildung vom 05.05.2015 zum „Unterrichtsbeginn [...] an allgemeinbildenden Schulen“ des Landes NRW, der zum 01.08.2015 in Kraft getreten ist, muss der Unterricht zwischen 7:30 und 8:30 Uhr beginnen. Um Einsparungen bei den Kosten der Schülerbeförderung zu erreichen, ist ein unterschiedlicher Unterrichtsbeginn insbesondere von benachbarten Schulen notwendig. Der Schulträger entwickelt zusammen mit den Verkehrsunternehmen eine abgestimmte Regelung und schlägt Zeiten für den Unterrichtsbeginn vor.

reagieren zu können. Dies gilt auch für Schülerverkehrslinien, die über die jeweiligen Stadt-/Gemeindegrenzen hinausgehen.

9.6 Weiterentwicklung der Bedarfsverkehre

Das gegenwärtige Angebot im Bereich Anruf-Sammel-Taxi (AST) in den jeweiligen Städten/Gemeinden soll erhalten bleiben. Die Festlegung der Haltestellen sowie der Fahrpläne erfolgt in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und mit den jeweiligen Kommunen. Als Ergänzung oder Ersatz zu den Linienfahrten mit Bussen in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit niedriger Nachfrage oder an Wochenenden wird die Errichtung von TaxiBus-Linien oder -Fahrten empfohlen. Dies gilt auf Kreisebene auch für die Buslinien. Anhand von Fahrgastzählungen können diejenigen Fahrten oder sogar ganze Streckenabschnitte in Zeiten schwacher Nachfrage identifiziert werden, für die die Umstellung auf TaxiBus-Fahrten wirtschaftlich sinnvoller ist. Bei minimaler Besetzung kann eine Umstellung von Linienverkehrsangeboten auf eine bedarfsgesteuerte Bedienung für folgende Bereiche gelten:

- für einzelne Fahrten bzw. ganze Linien,
- für Linienabschnitte (Teleskoplinien),
- für einzelne Verkehrstage und
- für bestimmte Zeiträume (z. B. Ferien, Sommerhalbjahr).

Für die Umstellung des Linienangebotes (einzelne Fahrten bis hin zu kompletten Linien) sollte die Betriebsform TaxiBus gewählt werden, da hier die Integration des VRR-Tarifs nach wie vor sichergestellt ist. Zudem sind die TaxiBusse weiterhin liniengebunden. Die Umstellung auf TaxiBus ist zu überprüfen, wenn

- die Frequentierung der Einzelfahrt regelmäßig weniger als fünf Fahrgäste pro Fahrt auf den betreffenden Linienabschnitten beträgt und/oder
- regelmäßig Linienabschnitte ohne Fahrgäste befahren werden.

Des Weiteren existiert seit Dezember 2011 der „Night Mover 2.0“ im Kreis Kleve. Dieser verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor gesetzlichen Feiertagen sowie an Karneval in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr. Das Angebot⁹² bezieht sich auf eine Heimfahrt in dieser Zeit und kann nur von 16- bis 26-jährigen Personen genutzt werden.

9.7 Anforderungen an den SPNV

Der SPNV stellt im Kreis Kleve das Rückgrat im ÖPNV dar. Viele Kommunen sind untereinander nur mit dem SPNV erreichbar und angebunden. Von daher sind die Sicherung und der Ausbau des SPNV für den Kreis Kleve von hoher Bedeutung. Aufgabenträger des SPNV ist der VRR, der hierzu 2016 einen SPNV-Nahverkehrsplan im Entwurf erstellt hat. Gemäß VRR-Nahverkehrsplan (Beschluss von Juli 2017) sind für die Strecken im Kreis Kleve folgende Maßnahmen dargestellt und werden vom Kreis Kleve und von den Kommunen begrüßt und unterstützt:

Strecken Düsseldorf/Köln – Neuss – Krefeld – Kleve⁹³

Im Rahmen der Angebotskonzeption ist eine dritte Leistung zwischen Geldern und Krefeld mit Verlängerung nach Neuss zu prüfen, um eine zweite stündliche Verbin-

⁹² Man erhält auf Anforderung ein Fahrticket, mit dem am Nutzungstag bei allen teilnehmenden Taxi- und Mietwagenunternehmen eine Heimfahrt pro Nacht um 5,00 € vergünstigt wird. Bei Fahrgemeinschaften mit anderen Berechtigten summiert sich der Kostenvorteil.

⁹³ Quelle: VRR-Nahverkehrsplan 2017. S.104

derung zwischen Krefeld und Köln zu schaffen (Anschluss an/aus Linie RE 6). Schon heute verkehrt zwei Mal stündlich eine zusätzliche Leistung in der HVZ von Geldern nach Krefeld. Hier ist zu prüfen, ob diese zeitlich ausgedehnt von/nach Neuss verlängert werden kann. Die Angebotsdefizite in den Abendstunden sowohl auf der Relation Köln – Krefeld als auch Düsseldorf – Krefeld/Kleve sind zu beheben (insbesondere am Wochenende). Zur Stabilisierung des Betriebsablaufs ist eine Modernisierung der Infrastruktur notwendig, dazu zählen:

- Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik,
- durchgehende Wiederherstellung des zweiten Streckengleises,
- Elektrifizierung.

Niederrhein⁹⁴

Im Rahmen einer korridorbezogenen Betrachtung des Leistungsangebotes und unter Berücksichtigung weiterer Überlegungen werden auf den Strecken im Bereich des linken Niederrheins – neben bestehenden und langfristig prognostizierten Kapazitätsengpässen – folgende Defizite festgestellt und Verbesserungen angestrebt: (...)

- Korridor Düsseldorf – Kleve: Kapazitätssteigerung Düsseldorf – Kleve,
- Elektrifizierung Krefeld – Kleve, zusätzliche Leistung Geldern – Krefeld – Neuss (– Köln),
- Reaktivierung der Schienenstrecke Kleve – Nijmegen.⁹⁵
- (...)

Diese Maßnahmen sind im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet worden und sollen ab 2026 umgesetzt werden.

9.8 Verknüpfungspunkte und Haltestellen

9.8.1 Verknüpfungspunkte

Eine optimale Abstimmung der Verkehrsangebote an bedeutenden Verkehrsknoten ist zwingende Voraussetzung für ein leistungsfähiges Nahverkehrsangebot. Die Verknüpfungspunkte selbst sind so zu gestalten, dass ein konfliktfreier und zügiger Betriebsablauf sichergestellt wird, möglichst kurze Wege für die Kunden beim Umsteigen erreicht werden und die Situation vor Ort kundenorientiert im Hinblick auf Sicherheit, Information und Komfort ist. Die Qualitätsstandards für die Qualität der Verknüpfung und für die Ausstattung der Verknüpfungspunkte sind im Kapitel 7.4 aufgeführt. Die Anschlusssicherung ist nicht nur für den einzelnen Fahrgast, der bei Verspätung dennoch seinen Anschluss erreichen möchte, von Bedeutung. In einem regionsweiten ÖPNV können nicht alle nachgefragten Relationen umstiegsfrei angeboten werden. Um den stets als Nachteil oder gar als Hürde empfundenen Umsteigevorgang reibungslos und zeitlich kurz zu halten, sind Anschlüsse abzustimmen und betrieblich abzusichern. Schließlich setzt sich ein Teil der Nachfrage im SPNV und im Busverkehr aus Fahrgästen mit Vor- und Nachlauffahrten zusammen. Das Fahrperso-

⁹⁴ Quelle: VRR-Nahverkehrsplan 2017. S.113

⁹⁵ Auf der Grundlage eines Kreistagsbeschlusses vom 19.03.2015. Vorlage 217 / WP14 führt der Landrat des Kreises Kleve aktuell ein Mediationsverfahren mit den Anliegerkommunen unter Beteiligung der Euregio Rhein-Waal durch.

nal der Buslinien hat nach betrieblichen Vorgaben auf Anschlusszüge und Anschlussbusse zu warten. Die Wartezeiten werden bemessen nach

- der Bedeutung des Anschlusses,
- der Netzhierarchie (Zu-/Abbringerverkehr abgestimmt auf die Hauptachse),
- den weiteren Anschlussbindungen entlang des Linienweges,
- den Fahrzeugumlaufbindungen und
- der tageszeitlichen Lastrichtung.

In einer Abwägungssituation muss dann dem Anschluss Vorrang vor der Pünktlichkeit der abfahrenden Fahrplanfahrt im Busverkehr gegeben werden. Grundsätzlich werden der SPNV und der Schnellbus (SB) nicht auf den Busverkehr warten. Die Prioritätenfolge der Anschlusssicherungen hängt von der Anzahl der Umsteiger und vom zeitlichen Abstand nachfolgender (Ersatz-) Fahrten ab. Für den Kreis Kleve können die Verknüpfungspunkte folgenden Kategorien hinsichtlich ihrer Bedeutung zugeordnet werden (siehe Abb. 9.8-1 und 9.8-2).

Typ	Verknüpfungsbedeutung
1. Ordnung Überregionale Verknüpfungsstelle	• Verknüpfung SPNV/Bus und Bus/Bus mit mehr als fünf Linien • Überregional und regional bedeutsame Verknüpfung für mehrere Kommunen im Kreis • Ausrichtung auf den Fahrplan Bahn/SPNV
2. Ordnung Regionale Verknüpfungsstelle	• Verknüpfung SPNV/Bus und Bus/Bus mit bis zu fünf Linien • Regional bedeutsame Verknüpfung für mind. zwei Kommunen im Kreis • Ausrichtung auf den Fahrplan SPNV und regional bedeutsame Buslinien • Zentrale Bahnhöfe mit SPNV-Angeboten bzw. zentrale ZOB (Bus)
3. Ordnung Zentrale Verknüpfungsstelle	• Verknüpfung Bus/Bus außerhalb der SPNV-Stationen • Zentrale bedeutsame Verknüpfung für die Kommune mit mehr als zwei Buslinien
4. Ordnung Sonstige Verknüpfungsstelle	• Sonstige Verknüpfung zwischen Bus/Bus außerhalb der SPNV-Stationen • Teilweise einseitige Verknüpfungen zwischen zwei Linien

Abb. 9.8-1: Kategorisierung der Verknüpfungsstandorte im ÖPNV im Kreis Kleve

An den Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung sind schrittweise dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) einzurichten und aufzustellen, um den Fahrgästen und dem Fahrpersonal an den Umsteigehalttestellen Informationen über Ankunfts- und Übergangszeiten zur Verfügung zu stellen. Wichtig dabei ist ein einheitlicher DFI-Server bei den Verkehrsunternehmen, um auch über das Internet Angaben weiterzuleiten, wodurch weitere Ausgabemedien gespeist werden können. Darüber hinaus sollten an den Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung nach Möglichkeit auch Stellplätze für den Bedarfsverkehr bzw. Taxiverkehr vorgehalten werden, um eine bestmögliche Verknüpfung aller Verkehrsträger zu gewährleisten.

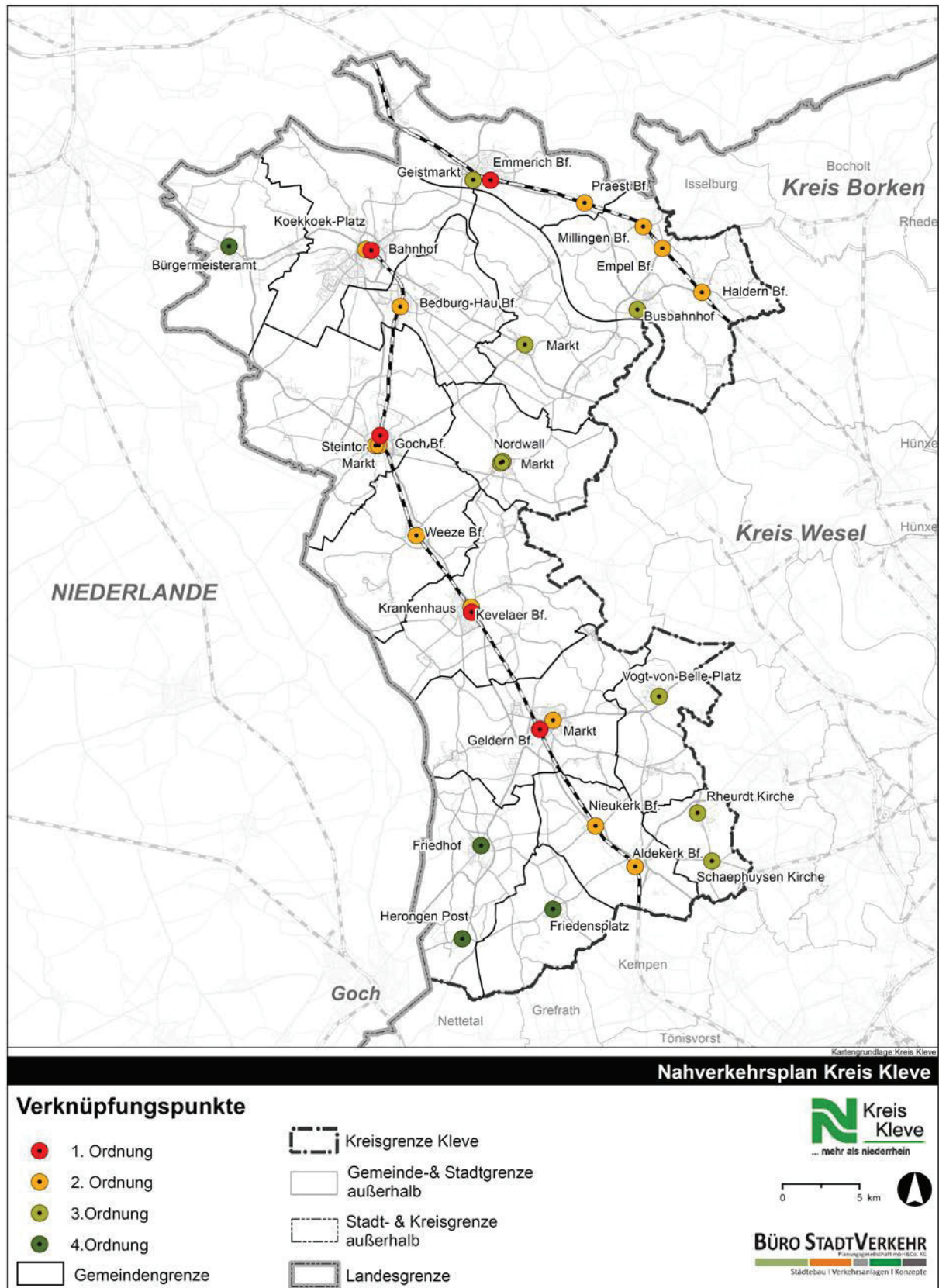


Abb. 9.8-2: Verknüpfungsstandorte im ÖPNV im Kreis Kleve

9.8.2 Haltestellen & Barrierefreiheit

Investitionen in die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV obliegen den Kommunen oder dem jeweiligen Straßenbaulastträger, wobei je nach Vereinbarung diese Zuständigkeit auch auf andere Straßenbaulastträger übertragen werden kann. Die Unterhaltung der Infrastruktur wird vollständig durch die jeweiligen Kommunen geleistet.

Ein mittel- bis langfristiges Leitziel für die Nahverkehrsplanung im gesamten Kreis Kleve ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Hierbei spielen in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen mit ihren speziellen Anforderungen eine wesentliche Rolle. Das PBefG sieht vor, im Rahmen der Nahverkehrsplanung „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ (§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG). Soweit es nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den genannten Zeitpunkt abweichend festlegen und Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen (vgl. § 62 Abs. 2 PBefG). Zudem soll die in S.3 des § 8 Abs. 3 PBefG genannte Frist nicht gelten, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Daher sind im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes folgende Aufgaben im Kreis Kleve durchzuführen:

- Erstellung eines fortschreibungsfähigen Haltestellenkatasters inklusive Schwachstellenanalyse bis Ende 2018. Die Aufnahme aller Haltestellen sollte einmalig vorgenommen werden. Weiterlaufende Aktualisierungen der Datenbank sollten jährlich von den Kommunen bzw. dem Kreis Kleve nach einem abgestimmten Verfahren mit den Verkehrsunternehmen direkt erfolgen. Die Koordination der jährlichen Aktualisierung soll vom Aufgabenträger übernommen werden.
- Erstellen von jährlich zu prüfenden und fortzuschreibenden Prioritätenlisten durch die einzelnen Kommunen unter Koordinierung des Aufgabenträgers. Auswählen und Einordnen einzelner Haltestellen und Verknüpfungspunkte hinsichtlich ihrer Frequentierung, aber auch ihrer Nähe zu zentralörtlichen Einrichtungen sowie Orten, welche häufig von mobilitätseingeschränkten Personen aufgesucht werden.
- Erstellung von Förderanträgen nach § 12 ÖPNVG NRW durch die jeweiligen Kommunen im Kreis. Gemäß § 12 Abs. 1 ÖPNVG NRW gewährt das Land den Zweckverbänden, wie bspw. dem VRR, pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen. Diese kann der jeweilige Zweckverband gem. § 12 Abs. 3 ÖPNVG NRW u.a. für die Infrastruktur verwenden oder er kann die Zuwendungen mitunter an Gemeinden und Gemeindeverbände zur Förderung von Investitionen des ÖPNV weiterleiten.

Entsprechend der Verfügbarkeit von Fördermitteln ist anzustreben, die Haltestellen gemäß der Prioritätenliste sukzessive barrierefrei umzubauen. An dieser Stelle sei nochmals auf wichtige bauliche und gestalterische Aspekte sowie auf die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste hingewiesen:

- Ausbau einer Haltestelle bei nachgewiesener verkehrlicher Erforderlichkeit,
- vorrangige Anlage am Fahrbahnrand; im Fall des Ausbaus von Haltestellenpositionen in Busbuchten hinreichende Bemessung der fahrgeometrischen Ein-

und Ausfahrbereiche gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06),

- Einbau der Hochborde in gerade verlaufenden Straßenabschnitten (nicht in Krümmungen oder Kurvenlagen),
- Länge der Hochborde analog zu den eingesetzten Busfahrzeugen,
- ausreichend breite Warteflächen (mindestens 2,5 m),
- transparenter Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten,
- Ausbildung der taktilen Leitelemente als geschlossene Kette, Farbkontrast für sehbehinderte Menschen gemäß DIN 32975,
- verkehrssichere Anlagen, rollstuhlgerichte Durchgangsbreiten frei von Einbauten und barrierefreie Zugangsmöglichkeiten gemäß DIN 18040-3.

In diesem Sinne schreibt der Kreis Kleve Maßstäbe für die Herstellung der Barrierefreiheit in seinem Nahverkehrsplan fest, die einheitlich zu denen des Kreises Wesel sein sollen. Teile des Verkehrsraumes des Kreises Kleve und des Verkehrsraumes des Kreises Wesel weisen höchst identische Strukturen auf, so dass dies sinnvoll erscheint und im Sinne einer ÖPNV-Förderung zielführend ist. Den Kommunen 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 über den Nahverkehrsplan nicht vom Kreis Kleve verpflichtet werden, die vorgeschlagenen Änderungen tatsächlich vorzunehmen. Insofern versteht sich der Nahverkehrsplan an dieser Stelle als Unterstützer der Städte und Gemeinden, um bei der Herstellung der Barrierefreiheit auch diejenigen Haltestellen auszuwählen, die die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen.

Für einen barrierefreien Ausbau sind priorisiert alle Haltestellen vorzusehen, bei denen mindestens eine mittlere Nachfrage vorliegt (ca. 20 einsteigende oder umsteigende Personen pro Tag und Richtung). Nach § 13 können auch dem Kreis Zuwendungen gewährt werden, für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse. Hierzu gehören nach § 13 Abs. 1 S. 2 Nr. 5 ÖPNVG NRW auch „Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn- und Bus-)Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV.“

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 stark durch eine Nutzung von älteren oder mobilitätseingeschränkten Menschen 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 o.ä.).

In Abstimmung mit dem Kreis Wesel wurden in Kombination aus Nutzungsstruktur der Haltestellen, Nachfrage und den baulichen Möglichkeiten am Standort die Haltestellen in insgesamt fünf Kategorien herausgearbeitet. Die Kategorien geben jeweils die unterschiedlichen Anforderungen für den Ausbau wieder. Die nachfolgende Abbildung zeigt auf, wie die Standards beschrieben werden:

Ausbauformen der Haltestellen bezüglich Barrierefreiheit	
Kategorie	Beschreibung
1	Nahezu vollständiger barrierefreier Ausbau nach DIN 18040-3, 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 nach DIN 18040-3, Herstellung eines ebenerdigen Einstiegs und den Vorschriften entsprechende Rampen auf die Höhe des Bussteiges, 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 und taktile Leitelemente, Beleuchtung
4	Herstellung eines Zustandes, der für Personen mit leichten Mobilitätseinschränkungen ausreicht (z. B. flache Treppenstufen oder Verbleib einer kleineren Einstiegshöhe beim Einstieg ins Fahrzeug)
5	Kein barrierefreier Ausbau sinnvoll

Abb. 9.8-3: Ausbauformen der Haltestellen bezüglich Barrierefreiheit im Kreis Kleve

In der nachfolgenden Abbildung ist ein Stufenkonzept für den Kreis Kleve dargestellt.

Stufenkonzept für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Kreis Kleve	
Zeitraumen	Beschreibung
bis Ende 2018	Erstellung eines Haltestellenkatasters und Festlegung der barrierefreien Umgestaltung in Abstimmung mit den Kommunen
bis 2022	- Jährlicher Bericht der Kommunen an den Aufgabenträger zur Umsetzung der Barrierefreiheit - Vorrangiger Ausbau aller Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung an den Bussteigen und Bushaltestellen mit Ziel einer barrierefreien Verknüpfung zwischen SPNV und Bus sowie Bus/Bus - Herstellung zentraler Umsteigeplätze in den Kommunen in Abstimmung mit den Kommunen bzw. Baulastträgern - Barrierefreier Ausbau von Haltestellen mit hohem Anteil an mobilitätseingeschränkten Personen - Ausbau barrierefreier Haltestellen in Abhängigkeit der vorhandenen Ressourcen und im Kontext mit der Verkehrssicherheit
nach 2022	- Jährlicher Bericht der Kommunen an den Aufgabenträger zur Umsetzung der Barrierefreiheit - Barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen mit mehr als 20 Einsteigern pro Werktag - Weiterer stufenweiser Ausbau barrierefreier Haltestellen in Abhängigkeit der vorhandenen Ressourcen und im Kontext mit der Verkehrssicherheit

Abb. 9.8-4: Stufenkonzept Barrierefreiheit im Kreis Kleve

9.8.3 Linienwege

Der straßengebundene ÖPNV wird auf unterschiedlich klassifizierten Straßen geführt. Um die Einhaltung des Fahrplans sicherzustellen, ist ein störungsfreier Ablauf im Straßennetz besonders anzustreben. Wesentliche Probleme des Linienverkehrs resultieren aus der Verspätungsanfälligkeit einzelner Linien auf bestimmten kritischen Streckenabschnitten. Durch den Abbau externer Störquellen können diese Probleme entschärft werden. Für einen sinnvollen Einsatz dieser Maßnahmen ist für jeden An-

wendungsfall die Effektivität anhand der örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten zu überprüfen. Organisatorische Maßnahmen sind im Folgenden wiedergegeben⁹⁶:

1. Fließender MIV, in dem der Bus „mitschwimmt“,
 - Vorfahrtsregelung im Linienverlauf (auch abknickende Vorfahrt),
 - Halteverbote, damit die gesamte Fahrbahnbreite für den fließenden Verkehr verfügbar ist,
 - Abbiegespuren für den MIV, damit der Abbiegerstau Geradeausfahrer nicht behindert und
 - LSA-Räumschaltungen, damit der Bus unabhängig vom Fahrzeugrückstau an der LSA durchfahren kann.
2. (Möglichst) keine Tempo-30-Zonen, kein Shared Space, keine verkehrsberuhigten Bereiche, keine Rechts-vor-Links-Regelungen auf Straßen mit Linienverkehr
3. Einschränkungen für den MIV, um Störungen des Verkehrsflusses für den ÖPNV auszuschließen:
 - Halteverbote, damit die Fahrbahn nicht eingeengt wird und
 - Abbiegeverbote, damit keine den Geradeaus-Verkehr behindernden Staus von Abbiegern entstehen (insb. Vermeidung von Linksabbiegen).
4. Ausnahmegenehmigung für Linienverkehre von Regelungen für den MIV, damit der Linienweg nicht verlängert wird:
 - Ausnahmegenehmigung von Abbiegeverboten,
 - Ausnahmegenehmigung von Einbahnstraßenregelungen,
 - Ausnahmegenehmigung zum Durchfahren von Fußgängerbereichen,
 - Durchlass durch gesperrte Strecken für den Bus, damit die Reisegeschwindigkeit nicht reduziert wird,
 - Ausnahmegenehmigung vom Fahrtrichtungsgebot auf Sortierspuren, damit der Bus einen weniger belasteten Fahrstreifen benutzen kann und
 - Ausnahmegenehmigung von Tempo-30-Regelung.
5. Bevorrechtigung für den Bus:
 - Bau von Haltestellenkaps innerhalb von Ortsdurchfahrten⁹⁷,
 - vorgezogene Haltelinien an LSA, damit sich der Bus an die Spitze des Fahrzeugpulks setzen kann,
 - signalgesicherter Spurwechsel durch eine „Busschleuse“,
 - reservierte Sonderfahrstreifen für den Bus (Busspur); Busstraße,
 - Abwehr von Falschparkern an Haltestellen und auf Sonderfahrstreifen,
 - Einsatz von ÖV-Signalen an LSA,
 - LSA-Beeinflussung und
 - Zuflusssdosierung mit Bus-Bevorrechtigung.

⁹⁶ Quelle: B.Nickel, VDV, in BusBahn 04/2010

⁹⁷ Das Haltestellenkap ist eine Haltestelle für öffentliche Verkehrsmittel, deren Fahrbahnrand bis an den durchgehenden Fahrstreifen für Busse oder an den Verkehrsraum der Straßenbahn vorgezogen ist. Zu den Vorteilen eines Haltestellenkaps zählen die geringe Baulänge sowie die Möglichkeit, dicht am Bordstein ranzufahren.

9.9 Tarifstruktur und Vertriebsformen

9.9.1 Tarifstruktur

Die in Kapitel 4.11 dargestellten Angaben zur Tarifstruktur und Einbettung des Kreises Kleve in den VRR bleiben in Zukunft erhalten. Alle ÖPNV-Angebote mit Ausnahme der Bürgerbusse und AST sind vollständig in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr integriert; dabei ist die VRR-Vertriebsrichtlinie anzuwenden. Alle im Nahverkehrsraum genehmigten Linienverkehre unterliegen dem VRR-Verbundtarif. Dieser Tarif gilt in allen Gebietskörperschaften innerhalb des Verbundraumes VRR. Darüber hinaus kommen weitere Tarife wie Sondertarife für die Bürgerbusse, für kommunale Ortsverkehre sowie der NRW- und Westfalentarif und im grenzüberschreitenden Verkehr der Niederlande-Tarif zur Anwendung.

Die Diskussion über die zukünftige Gestaltung der Tarifstruktur ist vor allem von drei Entwicklungen geprägt:

- Erstmals wirken sich gravierende Änderungen bei der demografischen Zusammensetzung der Kundenstruktur aus. Diese wird in sich vielfältiger, aber im Durchschnitt auch älter. Mit dem skizzierten Nachfragerückgang bis 2030 insbesondere bei jüngeren Personen wird der Kostendruck bei allen Verkehrsunternehmen steigen. Daher wird neben der Frage tariflicher Ausgleichsmöglichkeiten für die demografische Entwicklung auch die Ergiebigkeit (noch) stärker in den Vordergrund rücken.
- Für die Fortentwicklung der Tarif- und Vertriebssysteme steht das Schlagwort „eTarif“ im Mittelpunkt des aktuellen Interesses. Hierunter ist die elektronische Erfassung und Abrechnung der Fahrten mit Bus und Bahn zu verstehen. Visionär wird der vollständigen Umsetzung eines solchen Systems die Möglichkeit zugeschrieben, klassische Vertriebswege und aufwändige Verkehrserhebungen zu ersetzen sowie Mehreinnahmen zu generieren.
- Gleichzeitig steigt das Bedürfnis nach Einfachheit. Das Tarifsystem und die Ticketpalette werden teils als zu differenziert wahrgenommen, die Vertriebswege als zu vielfältig.

Vor diesem Hintergrund liegen der Tarif-, Vertriebs- und Informationsstrategie für die kommenden Jahre folgende Ziele zugrunde:

1. Tarif und Vertrieb sollen unter Berücksichtigung der nachfolgenden Ziele zu einem eTarif weiterentwickelt werden. Dabei steht noch nicht fest, wie ein System „eTarif“ inhaltlich aussehen soll und welche technischen Ansätze zu Grunde liegen.
2. Der Differenzierungsgrad des Tarifes soll vereinfachend reduziert werden. Eine weitergehende Empfehlung zur Verschlankung der Ticketpalette kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben werden.
3. Die Ergiebigkeit des Tarifes soll gesteigert werden.
4. Die Vertriebskosten sollen gesenkt werden. Durch kontinuierliche Stärkung der eTickets und des Online- und Handy-Vertriebes soll eine Reduzierung des kostenintensiven Barverkaufs angestrebt werden.
5. Für die Folgen des demografischen Wandels ist eine Ausgleichsmöglichkeit zu prüfen.

Über Art und Zeitpunkt der Umsetzung dieser vielfältigen tariflichen Themenfelder entscheiden final die Aufgabenträger des ÖPNV im VRR, die durch ihr Votum schließlich die Standards definieren.

9.9.2 Vertriebsformen

Die heutigen Verkaufsstellen des ÖPNV im Kreis Kleve sind weitestgehend beizubehalten. Im Kreisgebiet ist mindestens ein Kundencenter in der Kreisstadt Kleve zu betreiben, in dem alle sich aus den Richtlinien des VRR ergebenden Dienstleistungen wie Verkauf des gesamten Fahrscheinsortiments, Abonnentenbetreuung, Tarifauskünfte etc. anzubieten sind. Das Kundencenter wird dem Regionalbündel Kreis Kleve I zugeordnet (siehe Kapitel 10.2).

Der Fahrkartenverkauf in den Bussen ist ein wichtiges Servicemerkmal und hat aufgrund der begrenzten Verkaufsagenturdichte eine hohe Bedeutung. Zudem wird derzeit ein System „eTarif“ im VRR entwickelt. Im Kreis Kleve sind folgende Vertriebswege für den ÖPNV vorzuhalten:

- Personalbediente Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen (Fahrgastcenter),
- Personalbediente Verkaufsstellen in öffentlichen Einrichtungen (z.B.: Bürgerbüros),
- sonstige private Ticketverkaufsstellen,
- automatisierte Ticketverkaufsstellen mit Selbstbedienung befinden sich vorwiegend an den Bahnhöfen,
- Online- und Handy-Vertrieb,
- Vertrieb des Barsortiments im Fahrzeug.

Der persönliche Kontakt im Vertrieb erfolgt im Wesentlichen über die Fahrer der Busunternehmen. Eine Ausweitung der dezentralen Vertriebsstellen, etwa in öffentlichen Einrichtungen der Städte und Gemeinden, ist im Hinblick auf die Etablierung weiterer personengebundener Vertriebswege begrüßenswert. Dabei ist es aber unabdingbar, dass die Kunden auch bei diesen Stellen kompetente und geschulte Ansprechpartner für das vorgesehene Vertriebsportfolio vorfinden.

Des Weiteren gilt der Einsatz eines integrierten Vertriebssystems für:

- die Abonnementverwaltung,
- die Verwaltung aller Vertriebswege,
- das Kundenkommunikationstool.

In der nachstehenden Abbildung (s. Abb. 9.9-1) sind die Ticket-Verkaufsstellen dargestellt.

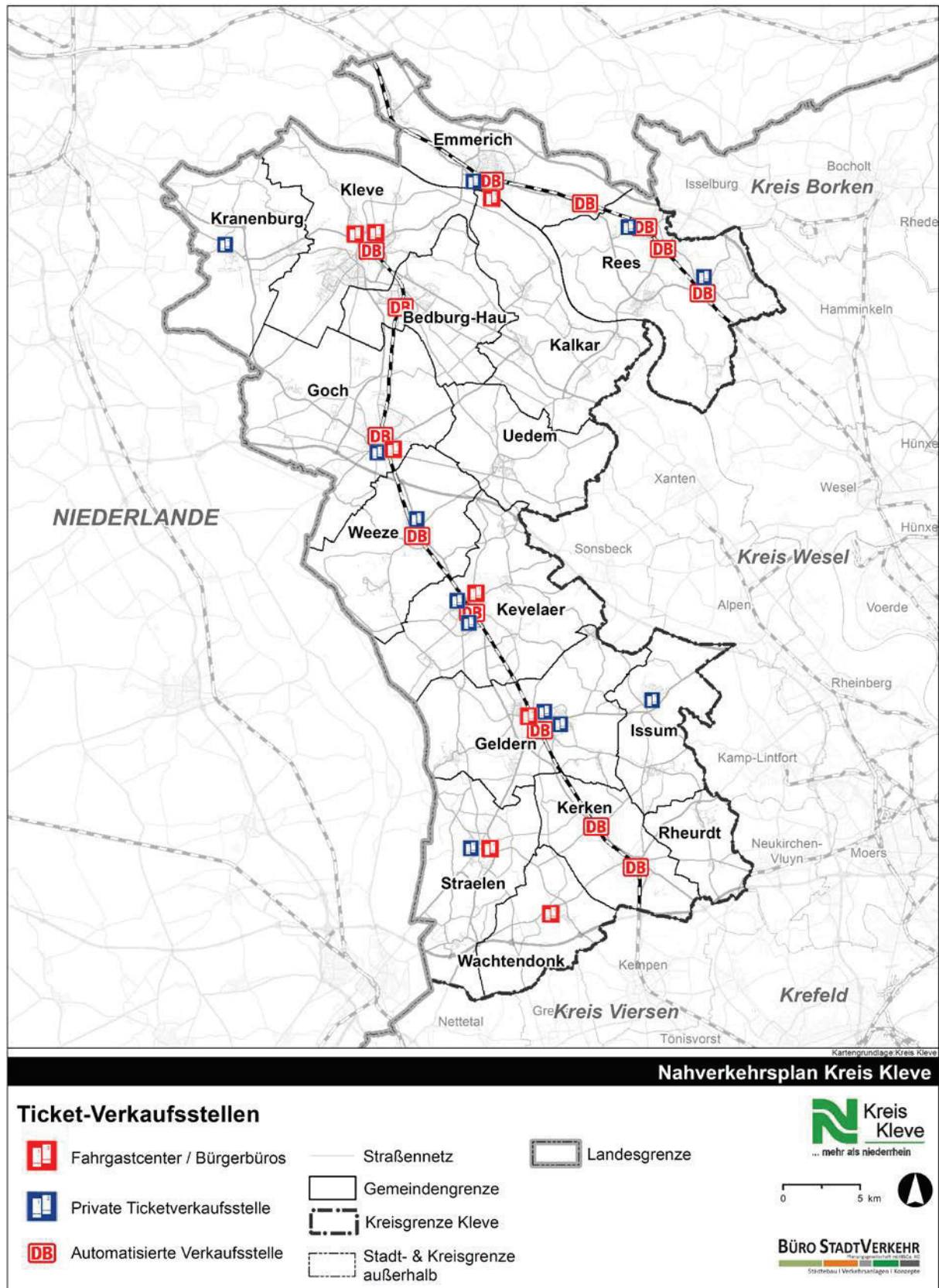


Abb. 9.9-1: Ticket- Verkaufsstellen im Kreis Kleve (Stand 2017)

9.10 Informations- und Serviceangebote sowie Mobilitätsmanagement

9.10.1 Informations- und Serviceangebote

Eine lückenlose Fahrgastinformation vor und während der Fahrt ist eine Grundvoraussetzung für die Wahrnehmung, Nutzung und Akzeptanz des ÖPNV. Sie ist der Schlüssel zur Nutzung des komplexen Produkts ÖPNV, auch im Vergleich zum allgegenwärtigen und weniger restriktiven Auto. Nachfolgend werden die einzelnen Aspekte aufgelistet, die eine wichtige Rolle für den Informationsgewinn über den ÖPNV sowie die Rechte der Fahrgäste, Kunden und andere Personen darstellen. Darunter fallen:

- Werbung,
- elektronisches Fahrplanauskunftssystem und Auskunftsabfragen,
- telefonische Auskunft,
- gedruckte Fahrgastinformation,
- Beschwerdemanagement,
- Mobilitätsgarantie NRW,
- Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V. und
- Fahrgastrechte.

Werbung

Werbe- und PR-Maßnahmen werden sowohl durch den VRR als auch durch die Verkehrsunternehmen umgesetzt. Initiatoren für Marketingmaßnahmen sind das vom Land NRW finanzierte Kompetenzzentrum Marketing, die Aufgabenträger, der VRR und die Verkehrsunternehmen. Kernbotschaft des Verbundes ist die Einheitlichkeit des Bus- und Bahnangebotes durch die Anwendung gleicher Tarife sowie gleicher Beförderungs- und Tarifbedingungen. Die Werbebotschaften des VRR und der Verkehrsunternehmen überschneiden sich. Durch abgestimmte Gestaltungsrichtlinien und durch die Abstimmung der Kommunikationspläne soll sichergestellt werden, dass das Bus- und Bahnangebot in der Öffentlichkeit als einheitliches, transparentes System wahrgenommen wird.

Das Land NRW („Der neue Nahverkehr in NRW“) wirbt auf Landesebene für die Nutzung des ÖPNV in Form von Imagekampagnen. Auf Ebene des Verkehrsverbundes werden neben der unternehmensübergreifenden Fahrgastinformation in erster Linie die Verbundtarife kommuniziert. Darüber hinaus werden in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen neue Angebote in Form von Events und Promotions-Aktionen beworben. Die Verkehrsunternehmen konzentrieren sich auf die Vermarktung der unternehmenseigenen Leistungen zur Verkaufsförderung sowie zur Profilierung des Unternehmens.

Elektronisches Fahrplanauskunftssystem und Auskunftsabfragen

Der VRR verfügt über ein elektronisches Fahrplanauskunftssystem, dessen Datenbasis weit über die Bus- und Bahnangebote im VRR hinausgeht. Die regionalen Fahrplandaten der drei Kooperationsräume⁹⁸ in NRW werden zu einer landesweiten Fahrplandatenbasis zusammengestellt, die wiederum allen teilnehmenden Räumen zur Übernahme in das jeweils verwendete Auskunftssystem zur Verfügung gestellt

⁹⁸

Genannt sind hier:
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, AöR (VRR)
Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR)
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

wird. Darüber hinaus wurde eine Schnittstelle realisiert, die den Zugriff auf die deutschlandweite durchgängige elektronische Fahrplaninformation (DELFI) enthält.

Die Auskunftsabfrage über PC und mobile Endgeräte nimmt stetig zu. Zu den mobilen Endgeräten zählen Smartphones und Tablets. Eine internetbasierte Fahrplanauskunft ist im VRR als App verfügbar. Die kostenfreie Fahrplan-App des VRR sowie die App der DB AG bieten einen Überblick über den gesamten ÖPNV im und um das Verbundgebiet. Verbindungen und Abfahrtszeiten vom Schienenverkehr über Bus bis hin zum Fußweg von A nach B werden mit der App via Smartphone/Tablet nutzbar.

Wichtig ist, dass künftige Informationsformen und -trends ohne große Verlustzeiten aufgegriffen werden, um den Zugang von potentiellen Fahrgästen zum ÖPNV deutlich zu erleichtern. Insgesamt sind die Möglichkeiten moderner Internet- und Mobiltechnologie bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Gerade hier sind in den nächsten Jahren einige Verbesserungspotentiale auszuschöpfen.

Telefonische Auskunft

„Die schlaue Nummer für Bus und Bahn“ ist die telefonische Fahrplan- und Tarifauskunft für den gesamten Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen. Nahverkehrskunden bekommen telefonische Fahrplanauskünfte und Zusatzinformationen zu allen Bus- und Bahnlinien in NRW über eine einheitliche Rufnummer⁹⁹. Die „schlaue Nummer“ ist rund um die Uhr an jedem Tag erreichbar.

Gedruckte Fahrgastinformation

Gedruckte Fahrgastinformationen werden vom VRR und vereinzelt von den Verkehrsunternehmen herausgegeben:

- regionale Fahrplanbücher,
- strecken- und linienbezogene Auszüge aus dem Fahrplanbuch,
- Faltfahrpläne über das Angebot des SPNV, der Stadtbahnen und der Busse (sog. Minis),
- Liniennetzpläne,
- Tarifinformationen zu speziellen Ticketangeboten und
- Tarifinformationen zu landesweit gültigen Fahrausweisen.

Beschwerdemanagement

Erste Anlaufstelle für Kundenbeschwerden und Anregungen sind die Verkehrsunternehmen, die die betriebliche Leistung erbringen. Für die Verkehrsunternehmen haben die Stellungnahmen der Kunden eine hohe Bedeutung. Zum einen ist der direkte Kundenkontakt gegeben und somit die Möglichkeit, auf Kundeneingaben sachkundig zu reagieren. Zum anderen erhält das Unternehmen eine unmittelbare Rückkopplung zur Qualität der erbrachten Leistung. Teilweise nutzen die Unternehmen die Daten für eine systematische Auswertung als Input für die Angebotsplanung sowie zur Ermittlung der Kundenzufriedenheit. Tarifliche Angelegenheiten werden zuständigkeithalber direkt durch den VRR bearbeitet.

⁹⁹ Die derzeitige Rufnummer lautet: 01803 50 40 30 (Stand: 05/2017)

Mobilitätsgarantie NRW

Nahverkehrskunden können in allen Verbundräumen in NRW seit dem 1. Januar 2010 die sog. „Mobilitätsgarantie NRW“ in Anspruch nehmen, wenn eine Verspätung von mehr als 20 Minuten an der Einstiegshaltestelle eintritt. Fahrgäste erhalten auf Antrag die Kosten für eine Taxifahrt bis zu einem Höchstbetrag von 25 €/Person tagsüber (5:00 bis 20:00) und bis zu 50€/Person nachts (20:00 bis 5:00) oder die zusätzlichen Kosten der alternativen Nutzung eines Fernverkehrszuges zurückerstattet. Sofern zumutbare Fahrtalternativen innerhalb von 20 Minuten existieren, müssen diese genutzt werden. In diesem Fall besteht kein Anspruch auf einen Ausgleich. Ausgenommen sind weiterhin Fälle „höherer Gewalt“, d.h. Streik, Unwetter etc. Das Antragsformular liegt in den Kundenzentren aus und steht im Internet zum Download bereit.¹⁰⁰

Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V. (snv)

Um Fahrgastansprüche auf Qualität im ÖPNV verbindlich zu machen, wurde 2001 erstmals eine unabhängige Schlichtungsstelle als Projekt „Mehr Rechte für Fahrgäste“ von der Verbraucherzentrale NRW eingerichtet und vom Verkehrsministerium NRW gefördert. 2007 wurde mit Gründung der Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V. eine Neuorganisation des Projektes durchgeführt. Dem Verein gehören die Verbraucherzentrale NRW und der Verband deutscher Verkehrsunternehmen sowie Verkehrsunternehmen des Landes NRW an. Die Förderung durch das Land ist bis 2017 sichergestellt. Als Beratungsstelle schlichtet die snv bei Streitigkeiten zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen. Die Schlichtungsstelle soll in der Regel erst dann kontaktiert werden, wenn das Verkehrsunternehmen als erster Ansprechpartner für den Kunden keine zufriedenstellende Lösung anbieten konnte. Die Schlichtungsvorschläge sind zunächst nicht verbindlich, werden die Vorschläge jedoch angenommen, so entsteht daraus ein bindendes Vertragsverhältnis.¹⁰¹

Fahrgastrechte

Am 03. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr in Kraft getreten. In Deutschland galt diese Verordnung aufgrund des Fahrgastrechteverordnung-Anwendungsgesetzes, das mit Ablauf des 02. Dezember 2009 außer Kraft getreten ist, schon ab dem 29. Juli 2009. Dort sind Ansprüche der Fahrgäste bei Verspätungen und beim Ausfall von Zügen verankert. Eine Entschädigung soll demnach im Falle von Ankunftsverspätungen von mindestens 60 Minuten gewährt werden. Die Verordnung behandelt, wie der Titel schon zeigt, ausschließlich den SPNV; der straßengebundene Nahverkehr wird nicht geregelt. Seit dem 1. März 2013 gilt zudem die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (sog. Busgastrechte-VO). Zu deren Durchführung hat der Bundestag das EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz (EU-FahrgRBusG) beschlossen. Dessen Erstverkündung erfolgte als Art. 1 des Gesetzes zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 – in Kraft getreten am 27.07.2013.

¹⁰⁰ Antragsformular VRR : <https://www.vrr.de/imperia/md/content/service/erstattungsantrag.pdf>
¹⁰¹ Quelle: <http://www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de/aufgaben>

9.11 Multimodale Schnittstellen

9.11.1 Weiterentwicklung der P+R- und B+R-Anlagen

Entlang der beiden Bahnstrecken verfügt der Kreis Kleve über P+R- und B+R-Angebote an den jeweiligen Haltepunkten und Bahnhöfen. In Abb. 4.10-1 sind die Standorte und die Anzahl der P+R-Stellplätze sowie die Standorte der B+R-Anlagen mit ihrer Stellplatzmenge dargestellt.

Bei P + R Angeboten werden aus Sicht des Nutzers die Vorteile des individuellen Kraftfahrzeuges als Zubringer mit der schnellen, sicheren und bequemen Beförderung im ÖPNV verknüpft. Der Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV sollte dabei möglichst frühzeitig erfolgen. Vor dem Hintergrund des nicht regulierten Zugangs zu P+R-Plätzen kommt es bei der Inanspruchnahme zu sehr unterschiedlich weiten Anfahrtswegen. Während manche P+R-Kunden aus Gebieten mit schlechter ÖPNV-Versorgung anreisen, treten andere durch ihre Pkw-Nutzung in direkte Konkurrenz zu örtlichen oder regionalen Buslinienverkehren. Es entsteht eine andere Form des Parallelverkehrs.

Insgesamt besteht im Kreis Kleve an einigen P+R-Anlagen eine starke Nachfrage nach weiteren P+R-Stellplätzen, die häufig aufgrund des Platzmangels und der weiten Wege nur noch aufwendig errichtet werden können. Damit nehmen auch die Unterhaltungskosten für den Betrieb der P+R-Anlagen deutlich zu, die in kommunaler Verantwortung liegen. Daher sollte im Rahmen von Einzelfallentscheidungen abgewogen werden, ob der weitere Ausbau von P+R-Anlagen sinnvoll ist oder ob das Busangebot als Zubringer zum SPNV ausgebaut bzw. neu geschaffen werden soll. Grundsätzlich sollte vor einer möglichen kostenintensiven P+R-Erweiterung im Vorlaufbetrieb getestet werden, ob durch eine Verbesserung des Zubringerverkehrs im Busverkehr eine Entlastung des P+R-Parkdruckes erreicht werden kann.

Grundsätzlich sollte angestrebt werden, dass alle P+R-Anlagen und B+R-Anlagen über Ladestationen für die E-Mobilität verfügen. Dabei können die bahnsteignahen Stellplätze bevorzugt für E-Fahrzeuge reserviert werden.

Für die Errichtung bzw. Erweiterung der B+R-Anlagen laut NVP SPNV¹⁰² sollte grundsätzlich gelten, dass der Fahrradrahmen an der Abstellanlage angeschlossen werden kann, so dass ein hoher Schutz gegen Diebstahl gewährleistet ist. Sinnvoll sind auch Fahrradboxen. Außerdem sollte eine B+R-Anlage überdacht sein. Diese Standards werden im Kreis Kleve nicht an allen Haltepunkten mit B+R-Anlage eingehalten.

¹⁰²

Quelle: VRR-Nahverkehrsplan 2016, S. 169 (Entwurf Stand April 2016)

9.11.2 Haltestellen als multimodale Verknüpfungspunkte

Zur Förderung der Multimodalität ist der Öffentliche Personenverkehr die grundlegende Basis, denn neue Verkehrsdienstleistungen wie Carsharing und Fahrradverleihsysteme können nur in Synergie mit dem ÖPNV erfolgreich sein. Attraktiver und leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ist eine unabdingbare Voraussetzung und Ausgangspunkt für die multimodale Verknüpfung der jeweiligen Mobilitätsangebote, sowohl in urbanen als auch in ländlichen Räumen. Für den Kreis Kleve bietet es sich an, die jeweiligen Verknüpfungsstellen gemäß Abb. 9.8-1 zu Mobilstationen aufzuwerten. Hierzu gehören:

- Carsharing-Angebote,
- Radverleihsysteme,
- Ladestationen für E-Mobilität,
- Verknüpfungen zu Taxi-Angeboten,
- WLAN-Zugang,
- Kiosk,
- Sitzgelegenheiten.



Abb. 9.11-1: Beispiel einer Mobilstation ¹⁰³

Im Sinne der Bedeutung der Verknüpfungsstellen kann auch für die Mobilitätsdrehscheiben ein abgestuftes Mobilitätsangebot vorgehalten werden. Im Rahmen des Geltungszeitraums des NVP sollten für das gesamte Kreisgebiet konkrete Vorschläge für Mobilstationen an ausgewählten Verknüpfungspunkten gemäß Kapitel 9.8 geprüft und auch schrittweise umgesetzt werden. Das Land NRW hat aktuell ein „Handbuch Mobilstationen“ erarbeitet. Die dort entwickelten Ausstattungsmerkmale sind als Grundlage für die Entwicklung und Erstellung von Mobilstationen im Kreisgebiet zu übernehmen. Abb. 9.11-2 zeigt eine beispielhafte Ausstattungshierarchisierung in einem regionalen Netz.

Wichtig ist die Abstimmung mit dem VRR, um eine verbundweite Abstimmung, Koordinierung und Einheitlichkeit der unterschiedlichen Angebote anzustreben. Die Mobilitätsdienstleister investieren ihr technisches Know-how, stellen die Fahrzeuge und betreiben das Verleihgeschäft.

Im Zuge der barrierefreien Umgestaltung der Haltestellen und einiger Verknüpfungspunkte sollten diese Aspekte aufgegriffen und umgesetzt werden.

¹⁰³

Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen

	Stationstyp	Verkehrsangebote	Sonstige Ausstattung
S	Mindestens 2 Verkehrsmittel, wenig sonstige Ausstattung	• Bus und Carsharing-Station • Bus, Fahrradverleihstation und Fahrradabstellanlage	• Einheitliches Design • Witterungsschutz • Notruf- / Informationssprechstelle
M	Mindestens 3 Verkehrsmittel	• SPNV, Schnell- / Regionalbus, Carsharing-Station • SPNV, Schnell- / Regionalbus, Fahrradverleihstation und Pkw-Stellplätze	• Einheitliches Design • Witterungsschutz • Sitzgelegenheiten • Kiosk • W-LAN-Punkt • Notruf- / Informationssprechstelle • Verkaufsautomaten
L	Mehr als 3 Verkehrsmittel, umfassende, sonstige Ausstattung	• SPNV, Straßen- / Stadtbahn, Bus, Carsharing-Station, Fahrradverleihstation und Taxi • SPNV, Schnell- / Regionalbus, Carsharing-Station, Fahrrad-Verleihstation, Fahrradabstellanlage	• Einheitliches Design • Aufenthaltsraum • Sitzgelegenheiten • Bäckerei • W-LAN-Punkt • Servicepunkt • Ladestationen für E-Pkw • Ladestationen für E-Fahrräder • Öffentliche WC-Anlage • Photovoltaikanlage
	Lagebezogene Add-Ons	• Lastenfahrrad • Fernbus	• Gepäckschließfächer • Stadtplan

Abb. 9.11-2: Abgestuftes Mobilstationssystem gemäß Handbuch Mobilstationen NRW¹⁰⁴

9.11.3 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement¹⁰⁵ soll die Fortbewegung der Bevölkerung effizienter sowie umwelt- und sozialverträglicher gestalten und ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig in diese Richtung beeinflussen. Die damit verbundenen Strategien und Maßnahmen versuchen das menschliche Verhalten zu beeinflussen. Sie verfolgen das Ziel,

- die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV, Carsharing) zu erhöhen, in dem z.B. die Mobilitätsangebote miteinander verzahnt werden,
- den Zugang zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes allen Personen und Gruppen zu ermöglichen,
- die Effizienz des gesamten Verkehrssystems und der Flächennutzung zu verbessern,
- das Verkehrsaufkommen zu reduzieren und dabei durch Vermeidung unnötiger Autoverkehre und dem Anstoßen von Verhaltensänderungen zur Verringerung der Anzahl der Fahrten und der Wegedistanzen zu gelangen.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen

¹⁰⁵ „Mobilitätsmanagement ist der prozessorientierte Ansatz zur Entwicklung, Förderung und Vermarktung von verkehrsmittelübergreifenden Angeboten und zur Beeinflussung verkehrserzeugender Faktoren. Dies kann auf kommunaler Ebene sowie für ausgewählte Zielgruppen und Standorte erfolgen“. (FGSV –Definition)

¹⁰⁶ Text stammt aus <http://busse-und-bahnen.nrw.de/service-organisation/projekte/mobilitaetsmanagement/>

10 Vergabe und Qualitätssteuerung

10.1 Vergabeverfahren

Der Kreis Kleve strebt eine möglichst kosteneffiziente Fortsetzung des bisherigen ÖPNV-Angebotes an. Das bisherige Linienangebot soll gemäß Liniennetzkonzept 2019 entsprechend den rechtlichen Anforderungen ab dem 01.12.2019 weiterhin durch geeignete Verkehrsunternehmen betrieben werden. Ausgangsbasis für alle Verfahren ist der vorliegende Nahverkehrsplan. Verkehrsleistungen im ÖPNV sind nach § 8 Abs. 4 PBefG grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind danach *„Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen [...] und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen [...] darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden“*. Mit dieser Regelung sollen öffentliche Haushalte möglichst wenig belastet werden.

Grundsätzlich normiert das PBefG für die Vergabe von Verkehrsleistungen den Genehmigungswettbewerb. Das jeweilige Verkehrsunternehmen kann aus eigener Initiative bei der Genehmigungsbehörde gemäß § 12 PBefG einen Antrag auf Erteilung der Genehmigung der eigenwirtschaftlichen Leistungserbringung stellen.

Die VO (EG) Nr. 1370/2007 sieht in Art. 7 Abs. 2 für die Vergabe der Verkehrsleistungen die Durchführung der Vorabbekanntmachung (VAB) vor. § 8 a Abs. 2 PBefG konkretisiert die Anforderungen an eine solche VAB. Sie kann sich inhaltlich am Nahverkehrsplan orientieren und soll frühestens 27 Monate vor Betriebsbeginn und spätestens ein Jahr vor Einleitung eines evtl. sich anschließenden wettbewerblichen Vergabeverfahrens erfolgen.

Mit der VAB beginnt eine dreimonatige Frist, in der Verkehrsunternehmen die eigenwirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistungen beantragen können. Genehmigungsfähig sind Anträge für eigenwirtschaftliche Verkehre, die die vom Aufgabenträger im Nahverkehrsplan geforderten quantitativen und qualitativen Mindeststandards und die Vorgaben aus der VAB erfüllen (ausreichende Verkehrsbedienung). Bei dem Vorliegen mehrerer gleichartiger Anträge ist der Antrag positiv zu bescheiden, der die beste Verkehrsbedienung anbietet.

Liegen nach Ablauf der Frist keine oder keine genehmigungsfähigen Anträge vor, findet die VO (EG) Nr. 1370/2007 und/oder das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) Anwendung. Hiernach muss die Verkehrsleistung im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens gemeinwirtschaftlich als Dienstleistungsauftrag vergeben werden. In diesem Fall sollen für den Kreis Kleve Nettoverträge ausgeschrieben werden, bei denen die Verkehrsunternehmen neben der Erbringung der Verkehrsleistungen auch das Betriebs- und Erlörisiko tragen.

10.2 Linienbündelungskonzept Kreis Kleve

Linienkonzessionen werden nach § 11 Abs. 1 PBefG von der durch die Landesregierung bestimmten Behörde erteilt. Dies ist für den Kreis Kleve die Bezirksregierung Düsseldorf. Bei der Genehmigungserteilung hat sie den Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.

Gemäß § 9 Abs. 2 PBefG kann die Genehmigungsbehörde Konzessionen für mehrere Linien gebündelt erteilen (Linienbündelung). Die Bildung von Linienbündeln verhindert die sogenannte „Rosinenpickerei“, bei der sich Verkehrsunternehmen umsatzstarke Linien herauspicken und die öffentliche Hand umsatzschwächere und damit

ausgleichsbedürftige Linien kostenträchtig stützen muss. Im Übrigen mindert die Mischung ertragsstarke und -schwache Linien öffentliche Kosten bzw. sorgt ggfs. dafür, dass ein Linienbündel insgesamt eigenwirtschaftlich betrieben werden kann.

Sofern der Nahverkehrsplan eine solche Linienbündelung vorsieht, hat die Genehmigungsbehörde diese bei ihrer Entscheidung zu berücksichtigen.

Die Verkehre, die im Rahmen einer Linienbündelung zusammengefasst werden sollen, müssen verkehrlich und wirtschaftlich verbunden sein. Die verkehrliche Verflechtung mehrerer Linien berücksichtigt die Interessen aus Fahrgastsicht. Dazu zählen auch die Vereinheitlichung und Standardisierung der Verkehre zur Schaffung eines einheitlichen, leicht zugänglichen ÖPNV für den Fahrgast.

Aus dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nach § 8 Abs. 4 PBefG lässt sich herleiten, dass die Bildung eines Linienbündels gleichzeitig eine möglichst geringe Belastung der Allgemeinheit bewirken soll. Die Linienbündelung muss angemessen und verhältnismäßig sein. Durch die Bündelung von Linien soll für Verkehrsunternehmen ein wirtschaftlich und organisatorisch sinnvolles Paket an Verkehrsleistungen geschaffen werden, so dass das Betreiben dieser Linien wirtschaftlich interessant wird und die Grundlage für einen evtl. Wettbewerb bieten kann. Innerhalb des Linienbündels soll ein Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken geschaffen werden.

Bei der Bildung von Linienbündeln sind gemäß §§ 8, 8 a PBefG in Verbindung mit § 97 Abs. 4 GWB die Interessen des Mittelstandes angemessen zu berücksichtigen.

Für die Festlegung von Linienbündeln und deren Größe im Kreis Kleve wurden folgende Kriterien zugrunde gelegt:

- a) wirtschaftliche Verflechtungen (es soll ein Ausgleich zwischen wirtschaftlich ertragsstarken und ertragsschwachen Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung erreicht / erhalten werden),
- b) Verkehrsintegration (es soll ein möglichst einheitlicher Marktauftritt des ÖPNV mit abgestimmten Fahrplänen und Tarifen erreicht / erhalten werden)
- c) betriebliche Aspekte (es sollen möglichst viele betriebliche Optimierungspotenziale ausgeschöpft werden) und
- d) Nachfrageverflechtungen (komplexe Nachfragebeziehungen sollen vermieden werden).

Daneben sind die Interessen des Mittelstandes zu berücksichtigen.

Unter Zugrundelegung dieser Kriterien sollen nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten „günstige“ Linienbündel erstellt werden.

Es wurden folgende Varianten untersucht und bewertet.

Variante 1 – Einzellinien:

Jede Linie wird einzeln vergeben und genehmigt.

Es ergibt sich - falls ein eigenwirtschaftlicher Verkehr nicht möglich ist - ein hoher Zuschussbedarf, da

- a) ertragsstarke Linien nicht mehr zur Verfügung stehen, um ertragsschwache Linien zu unterstützen,
- b) ein einheitlicher Marktauftritt des ÖPNV hinsichtlich abgestimmter Fahrpläne und Tarife nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist und
- c) betriebliche Optimierungspotenziale nicht ausgeschöpft werden können (Nutzung der Fahrzeuge für mehrere Linien, Betriebshof, Personal usw.).

Bei dieser Variante werden die Interessen mittelständischer Unternehmen optimal berücksichtigt, da ein Marktzutritt allen Verkehrsunternehmen möglich ist.

Variante 2 – Gesamtnetz:

Alle Linien werden in einem Linienbündel zusammengefasst und genehmigt.

Es ergibt sich - falls ein eigenwirtschaftlicher Verkehr nicht möglich ist - ein geringer Zuschussbedarf, da

- a) ertragsstarke Linien ertragsschwache Linien zu unterstützen,
- b) ein einheitlicher Marktauftritt des ÖPNV hinsichtlich abgestimmter Fahrpläne und Tarife möglich ist und
- c) betriebliche Optimierungspotenziale voll ausgeschöpft werden können (Nutzung der Fahrzeuge für mehrere Linien, Betriebshof, Personal usw.). Im Gesamtnetz können alle Fahrzeugumläufe in der Organisation eines Verkehrsunternehmens optimal aufeinander abgestimmt werden.

Bei dieser Variante ist zu berücksichtigen, dass mittelständischen Unternehmen ein Marktzutritt aufgrund der Größe des Bündels grundsätzlich nicht möglich sein dürfte. Bei entsprechender Größenordnung sind Leistungen nach § 8 a Abs. 4 S. 2 PBefG bzw. § 97 Abs. 4 S. 2 GWB in Lose aufgeteilt zu vergeben.

Variante 3 – Teilnetze:

Alle Linien werden zu mehreren Linienbündeln zusammengefasst und genehmigt.

Es ergibt sich - falls ein eigenwirtschaftlicher Verkehr nicht möglich ist - ein geringerer Zuschussbedarf als bei Variante 1 und nur ein geringfügig höherer als bei Variante 2, da

- a) der Effekt erhalten bleibt, dass ertragsstarke Linien die ertragsschwachen Linien mittragen und dadurch eigenwirtschaftlicher Verkehr ermöglicht wird bzw. evtl. Kosten für das/die Linienbündel insgesamt niedriger ausfallen,
- b) immer noch ein einheitlicher Marktauftritt des ÖPNV hinsichtlich abgestimmter Fahrpläne und Tarife ermöglicht wird,
- c) betriebliche Optimierungspotenziale immer noch ausgeschöpft werden können (Nutzung der Fahrzeuge für mehrere Linien, Betriebshof, Personal usw.), allerdings nicht mehr in dem Umfang wie bei Variante 2. Im Teilnetz eines Linienbündels können die Fahrzeugumläufe in der Organisation eines Verkehrsunternehmens aufeinander abgestimmt werden.

Mittelständische Interessen können besser berücksichtigt werden als bei Variante 2.

Die Anwendung der Variante 2 scheidet für den Kreis Kleve aus, da hier die Interessen der mittelständischen Unternehmen nicht berücksichtigt werden können.

Unter Abwägung der relevanten Kriterien, insbesondere vor dem Hintergrund des hohen Zuschussbedarfs kommt auch Variante 1 nicht in Betracht.

Folglich wird dem Kreis Kleve die Festlegung von Linienbündeln entsprechend der Variante 3 empfohlen.

Für den Regionalverkehr im Kreis Kleve ist die Bildung von zwei Linienbündeln zielführend, die sich an dem heutigen Linienzuschnitt und den Linienzuständigkeiten orientieren. Hierbei wird auch die Tatsache berücksichtigt, dass die bisher vergebene

nen Linien in dieser Konstellation über einen Zeitraum von mehr als 10 Jahren gut abgestimmt betrieben wurden. Dies entspricht im Übrigen den gesetzlichen Maßgaben der §§ 8 und 13 PBefG, wonach gemäß § 13 Abs. 3 PBefG der Umstand angemessen zu berücksichtigen ist, dass ein Unternehmer den Verkehr in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betrieben hat. Aus verkehrlicher Sicht ist die Errichtung von zwei Linienbündeln als angemessen zu sehen, da die Losgröße im Hinblick auf Betrieb und Nachfrage folgende Vorteile bietet:

- Mögliche Umsteigevorgänge werden sich vorrangig innerhalb der jeweiligen Linienbündel abspielen, so dass der Übersteigeranteil (Umsteigen zwischen den Linienbündeln) eher gering sein wird, so dass nur geringe Ausgleichszahlen zwischen den Verkehrsunternehmen stattfinden werden. Dies würde die Wirtschaftlichkeit der jeweiligen Linienbündel verbessern.
- Das Verkehrsunternehmen hat in seinem Linienbündel aufgrund der Losgröße eine gute unternehmerische Basis, um durch unterschiedliche eigene Initiativen/Maßnahmen (Sicherung der Fahrplanteue, bessere Umsteigemöglichkeiten, Serviceangebote usw.) zusätzliche Erlöse zu generieren.

Bei der Einrichtung von zwei Linienbündeln werden im hier konkret relevanten Rahmen die Belange mittelständischer Unternehmen hinreichend berücksichtigt. Denn nach einschlägiger Kommentierung sollen mittelständische Unternehmen bei einer Beschäftigtenanzahl von weniger als 250 Arbeitskräften und einem Jahresumsatz unterhalb von 50 Mio. Euro vorliegen. Die für die Verkehrsleistung maßgeblichen Kennzahlen innerhalb der Linienbündel des Kreises Kleve liegen derzeit unterhalb der vorgenannten Rahmenwerte. Aus diesem Grunde werden insbesondere die Interessen der mittelständischen Unternehmen bei der vorgenommenen Linienbündelung berücksichtigt. Im Übrigen wird dem Gebot der Wirtschaftlichkeit Rechnung getragen. Aufgrund der vorgehend durchgeführten Abwägung ist die Bildung von zwei Linienbündeln laut Abb. 10.2-1 angemessen und verhältnismäßig.

In Abb. 10.2.-1 sind die Bündel mit den jeweiligen Linien dargestellt.

Bündelungsvarianten	Linien	Konzession
Regionalbündel Kreis Kleve I	7, 31, 32, 33, 34, 36, 37A ¹⁰⁷ , 45, 46, 47, 48, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 59, 86A ¹⁰⁸ , 88, 90, 91, 93, 95, 97, SW1, 063	Beginn ab dem 01.12.2019
	SB58, 94	Aufnahme ins Bündel entsprechend der Abbildung 10.3-1
Regionalbündel Kreis Kleve II	44, 74, 077, 078, 079,	Beginn ab dem 01.12.2019
	70	Aufnahme ins Bündel entsprechend der Abbildung 10.3-1
Nachrichtlich¹⁰⁹: Bündel in den jeweiligen Kommunen für den Ortsverkehr	Stadt Kleve: 49, 52, 57, 60 Stadt Kevelaer: 73 Stadt Geldern: SL1 bis SL10 Stadt Goch: SL11 bis SL18 Stadt Straelen: SL61 bis SL68 Gemeinde Wachtendonk: OL1, OL2	Festlegung der Konzessionszeiträume durch die Kommunen als AT. Diese Bündel sind nicht Gegenstand des NVP Kleve
Nachbarortsverkehre	Städte Geldern und Straelen: 35, 69	Festlegung der Konzessionszeiträume durch die Kommunen als AT. Diese Bündel sind nicht Gegenstand des NVP Kleve

Abb. 10.2-1: Linienbündelung im Kreis Kleve

¹⁰⁷ Wenn die Maßnahme der Neubenennung in 37A und 37B an der Kreisgrenze erfolgt, dann Aufteilung in zwei eigenständige Linien und Zuordnung zum jeweiligen Aufgabenträger

¹⁰⁸ Wenn die Maßnahme der Neubenennung in 86A und 86B an der Kreisgrenze erfolgt, dann Aufteilung in zwei eigenständige Linien und Zuordnung zum jeweiligen Aufgabenträger.

¹⁰⁹ Die Ortsbusse in Trägerschaft der Kommunen im Kreis Kleve bilden eigene Bündel, die nicht Gegenstand dieses NVP sind.

10.3 Harmonisierung von Linienbündeln

Die Konzessionen der überwiegenden Anzahl der Linien in den Linienbündeln Kreis Kleve I und II enden zum 30.11.2019. Einige Liniengenehmigungen sind darüber hinaus gültig (Kreis Kleve I: SB 58 und 94, Kreis Kleve II: 70). Damit alle Linien langfristig zu einem Zeitpunkt vergeben werden können, ist die Genehmigungsdauer aller Linien innerhalb eines Bündels in den nächsten Jahren zu harmonisieren.

Die Harmonisierung soll wie folgt durchgeführt werden:

- 1) Alle bis zum 30.11.2019 konzessionierten Linien werden für zehn Jahre (bis zum 30.11.2029) neu genehmigt/ vergeben.
- 2) Linien die nach dem 01.12.2019 und vor dem 30.11.2029 neu konzessioniert werden, erhalten zunächst eine Genehmigung bis zum 30.11.2029 (s. Abbildung 10.3-1).
- 3) Ab dem 01.12.2029 werden die harmonisierten Bündel als jeweilige Einheit neu genehmigt/ vergeben.

Linien	Konzessioniert bis	Anschl. Neukonzession bis	Zuordnung zu folgendem Linienbündel im Rahmen der Neukonzessionierung
SB 58	30.11.2025	30.11.2029	Kreis Kleve I
94	30.11.2020	30.11.2029	Kreis Kleve I
70	30.05.2026	30.11.2029	Kreis Kleve II

Abb. 10.3-1: Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten anhand des Linienbündelungskonzepts

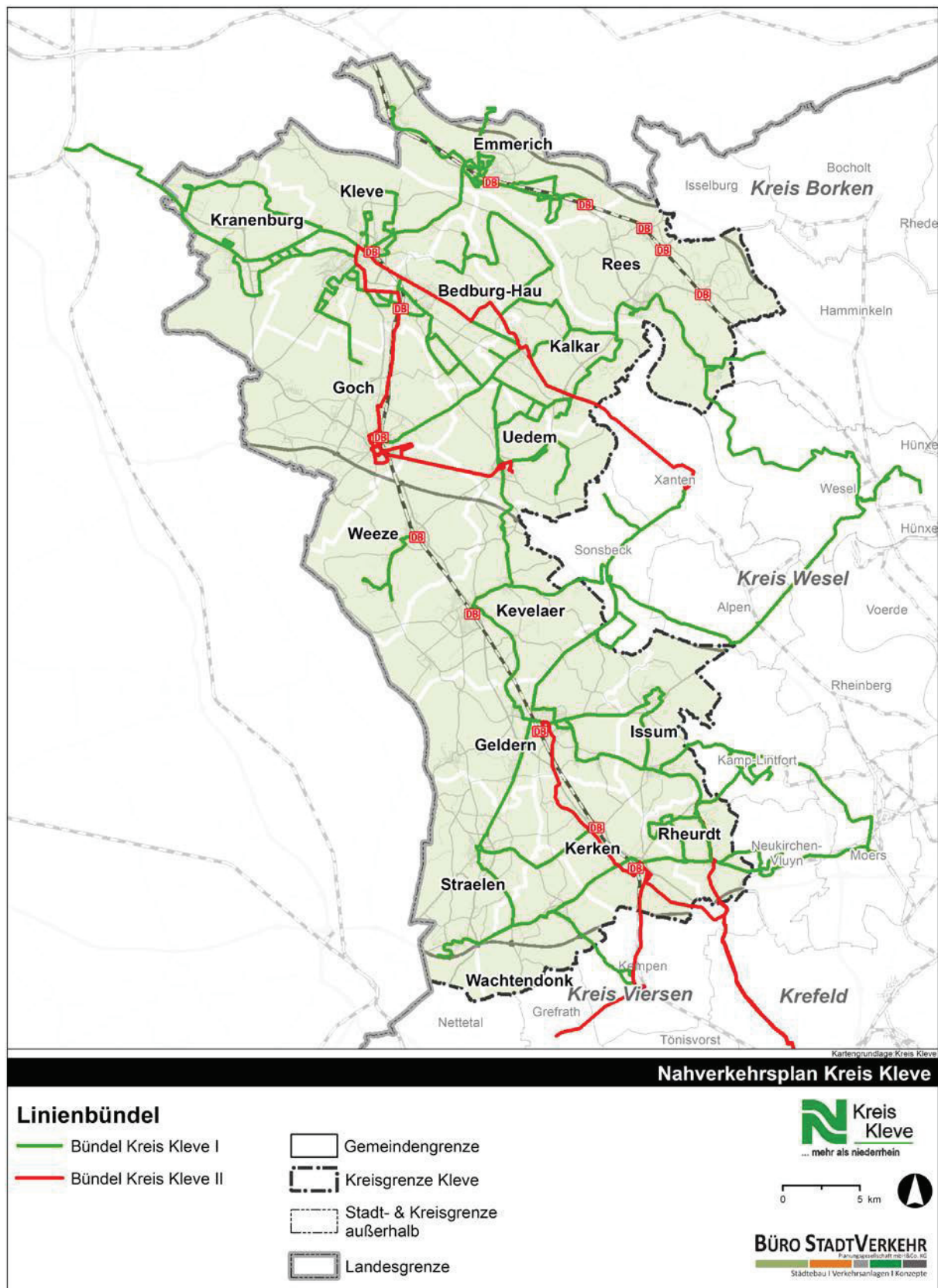


Abb. 10.3-2: Linienbündel des AT Kreis Kleve

Einige Linien überschreiten die Kreisgrenzen. Mit dem Kreis Wesel wurde eine Zuordnung der kreisüberschreitenden Linien zur verantwortlichen Aufgabenträgerschaft und zu den jeweiligen Bündeln abgestimmt. Die dazu notwendigen öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen sind noch zu treffen. Die Abstimmungen mit den Kreisen Viersen und Borken sind noch nicht abgeschlossen (Stand: Oktober 2017). Die kreisüberschreitenden Linien und ihre Zuordnungen - soweit bereits abgestimmt - sind in der Abb. 10.3-3 dargestellt:

Linie	Zuordnung
SB 7	Kreis Wesel (Linienbündel Überland)
44	Kreis Kleve (Linienbündel Regionalbündel Kreis Kleve II)
61	hierzu sind noch Abstimmungen mit dem Kreis Borken erforderlich
63	Kreis Wesel (Linienbündel Überland)
67	Kreis Wesel (Linienbündel Überland)
SB 30	Kreis Wesel (Linienbündel Rhein Ruhr)
7	Kreis Kleve (Linienbündel Regionalbündel Kreis Kleve I)
32	Kreis Kleve (Linienbündel Regionalbündel Kreis Kleve I)
36	Kreis Kleve (Linienbündel Regionalbündel Kreis Kleve I)
37 A	Teil Sonsbeck – Kevelaer, Kreis Kleve (Regionalbündel Kreis Kleve I)
37 B	Teil Wesel – Alpen - Sonsbeck, Kreis Wesel (Linienbündel Rhein-Ruhr)
SL 42	Kreis Wesel (Linienbündel Linker Niederrhein)
43	Kreis Wesel (Linienbündel Linker Niederrhein)
86 A	Teil Rees – Mehr (- Bislich), Kreis Kleve (Regionalbündel Kreis Kleve I)
86 B	Teil Wesel – Bislich (- Mehr), Kreis Wesel (Linienbündel Rhein-Ruhr)
95	Kreis Kleve (Linienbündel Regionalbündel Kreis Kleve I)
929	Kreis Wesel (Linienbündel Rhein-Ruhr)
063	Hierzu ist noch eine Abstimmung mit dem Kreis Viersen erforderlich

Abb. 10.3-3: Aufteilung der kreisüberschreitenden Linien in den jeweiligen Bündeln

10.4 AST-Verkehre als Sonderform

Für die AST-Verkehre bestehen insgesamt drei Möglichkeiten für eine Bündelung:

- Bündelung der AST-Leistungen getrennt für jede Kommune
- Bündelung gemäß dem Bündelungskonzept im Busverkehr
- ein Bündel für den AST auf Kreisebene für alle Kommunen

Im Hinblick auf die gut bewährten Organisationsstrukturen bezüglich Planung, Ausschreibung und Vergabe werden die AST-Leistungen dem Bündelungskonzept im Busverkehr (Regionalbündel Kreis Kleve I) zugeordnet.

10.5 Grundzüge der Qualitätssteuerung im ÖPNV

Es ist eine Qualitätssteuerung für den ÖPNV im Kreis Kleve erforderlich, jedenfalls angezeigt.

Die Einhaltung von Qualitätsstandards durch die Verkehrsunternehmen setzt ein Instrumentarium zur Überwachung der Einhaltung der gesetzten Qualitätsziele voraus. Hierzu liegt mit der Europäischen Norm DIN EN 13816 für den ÖPNV über Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität ein systematischer Ansatz zu Qualitätsstandards und zur Abdeckung von Kundenanforderungen vor. Sie soll zunächst das Bewusstsein für Qualität und Kundenorientierung bei den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern wecken (siehe Abb. 10.5-1).

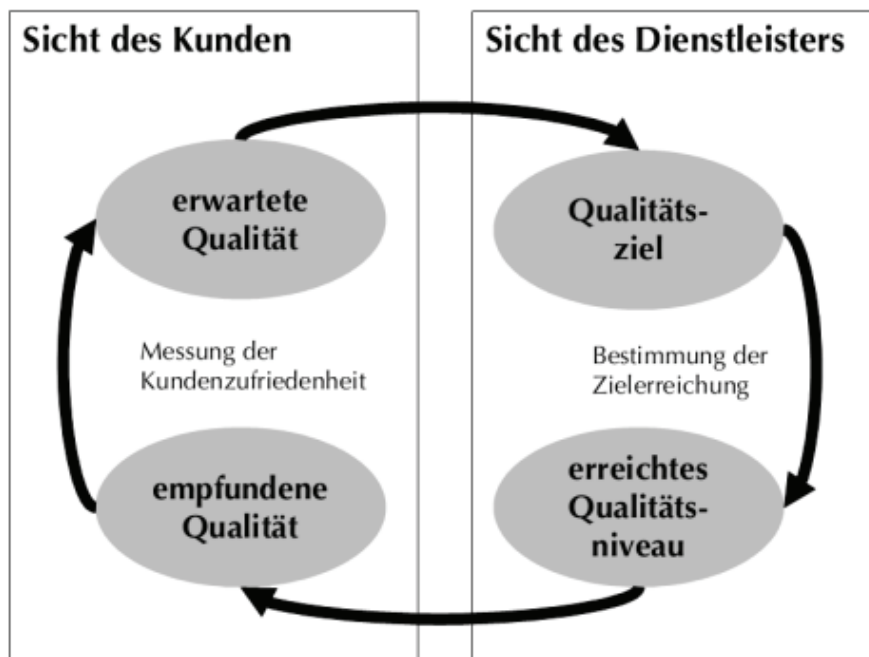


Abb. 10.5-1: Qualitätskreis für den ÖPNV¹¹⁰

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, bei der Qualitätssicherung mitzuwirken. Die Festlegung der Qualitätssicherung erfolgt durch den Aufgabenträger.

Messung und Überwachung der Qualitätsziele (Qualitätscontrolling) sollen weitgehend standardisiert und zu den geringsten möglichen Kosten für alle Beteiligten (Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Kommunen sowie Straßenbaulastträger) durchgeführt werden. Die Bausteine zur Qualitätssicherung im Kreis Kleve sind:

Form	Inhalte und Maßnahmen
Nachweise der Verkehrsunternehmen	Von den Verkehrsunternehmen ist ein jährlicher Status-Bericht mit folgenden möglichen Inhalten zu erstellen: • Erfüllung der Qualitäts- und Leistungsstandards • Aufzeigen von Verspätungen und Ausfällen • Aufbereitung der Kundenresonanzen in verschiedenen Kategorien • Leistungsdaten der erbrachten Fahrten (Buskm pro Linien) • Entwicklung Fahrzeugbestand und die Einhaltung der Umweltstandards • Stand „Barrierefreiheit“ im Bereich Fahrzeuge und Kommunikation • Besondere Ereignisse und sonstige Angaben

¹¹⁰

Quelle: Umweltfreundlicher, attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV – ein Handbuch, Deutsches Institut für Urbanistik im Auftrag des UBA (2005)

Form	Inhalte und Maßnahmen
	Vom Aufgabenträger wird ein Vorschlag zur Struktur und zu den geforderten Inhalten für einen solchen Status-Bericht erstellt und mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Dieser ist dann verbindlich für alle Verkehrsunternehmen.
Auswertung von Fahrgastzählungen	Grundsätzlich soll der Aufgabenträger einen vollständigen Überblick über die Nachfrageentwicklung im ÖPNV haben. Hierzu sind intervallbezogen (jeweils zwei Erhebungen je Vergabezeitraum) alle Fahrten auf den jeweiligen Linien einmal von den VU zu zählen für die Tageprofile (Mo-Fr Schule, Mo-Fr Ferien, Samstag und Sonntag/Feiertag). Es sollen die Ein- und Aussteiger sowie der Besetzungsgrad dargestellt werden. Die Ergebnisse der Zählung sind in eine fortschreibungsfähige Datenbank einzupflegen, aus der bei Abweichungen Maßnahmen abgeleitet werden können. Die Datensätze sind dem Aufgabenträger in einem gängigen Datenformat vorzulegen.
Beschwerdemanagement	Das Beschwerdemanagement soll bei den Verkehrsunternehmen verbleiben und weiterhin betreut werden. Dem Aufgabenträger ist jährlich ein Bericht über die Anzahl der Beschwerden, die Inhalte der Beschwerden sowie deren Maßnahmen zum Abbau der Mängel vorzulegen.

Abb. 10.5-2: Bausteine des Qualitätscontrollings für den Kreis Kleve

Evtl. Regelungen zur Qualitätssicherung und zu evtl. Bonus-/Malussystemen sind im weiteren Verfahren zu klären.

Die kreisangehörigen Städte/Gemeinden sollten den Aufgabenträger jährlich über den Stand des barrierefreien Haltestellenausbaus sowie über weitere ÖPNV-relevante Infrastrukturmaßnahmen innerhalb der jeweiligen Kommunen informieren. Aufbauend auf den Informationen der Städte/Gemeinden sowie den Berichten der Verkehrsunternehmen kann der Kreis Kleve seinen jährlichen ÖPNV-Gesamtbericht gemäß Artikel 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erstellen.

10.6 Aufgaben

Der Kreis Kleve ist als Aufgabenträger für den regionalen ÖPNV die zuständige Stelle für die konzeptionelle Rahmenplanung im ÖPNV. Diese Rahmenplanung erfolgt in erster Linie durch die Aufstellung des Nahverkehrsplans und dessen Pflege in den jeweiligen Folgejahren. Folgende Aufgaben sind damit verbunden:

- langfristige Qualitätssicherung im ÖPNV,
- konzeptionelle Planung im Bereich ÖPNV und Mitwirkung im Bereich der integrierten Verkehrsplanung auf Kreisebene,
- Vorbereitung von politischen Beschlüssen der Ausschüsse und des Kreistags zum Thema ÖPNV,
- Verteilung der pauschalierten Förderbeträge gemäß ÖPNVG NRW an die jeweiligen Verkehrsunternehmen,
- Abstimmung mit den Kommunen, benachbarten Aufgabenträgern und den Schulträgern im Kreis Kleve,
- Mitwirkung im VRR,
- Begleitung der Kommunen bei der Umsetzung multimodaler Angebote.

10.7 Umsetzungsplanung bis 2022

Der Aufgabenträger muss seine Regie- und Bestellfunktion im ÖPNV weiterhin effektiv und effizient wahrnehmen. Hierzu gehören:

- Durchführung einer Vorabbekanntmachung in 2018,
- für den Fall, dass keine eigenwirtschaftliche Anträge für beide oder ein bestimmtes Bündel vorliegen, wird
 - eine umfassende Fahrgastzählung als Grundlage für eine Netto-Ausschreibung nach Ablauf der 3-Monats-Frist für eigenwirtschaftliche Anträge durchgeführt
 - und ein Vergabeverfahren nach Ablauf der vergaberechtlichen Fristen der VO (EG) Nr. 1370/2007 bis 30.11.2019 vorbereitet, realisiert und abgeschlossen sowie
 - eine fortlaufende Prüfung zur Qualitätssicherung des ÖPNV-Angebotes durchgeführt (nach 01.12.2019).
- Erstellung eines Haltestellenkatasters durch den Kreis Kleve und Festlegung der umzubauenden Haltestellen in Abstimmung mit den Kommunen und Straßenbaulastträgern (2018),
- Mitwirkung bei der stufenweisen Umsetzung der Barrierefreiheit gemäß PBefG (bis 2022 und danach),
- fortlaufende Effizienzkontrolle des ÖPNV-Angebotes.

Quellenverzeichnis

EU-, bundesrechtliche- und landesrechtliche Vorschriften

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1170/70 des Rates (ABl. 2007 Nr. L 315 S.1), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. Nr. L 354 S. 22).

Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Art. 6 des Gesetzes vom 27. August 2017 (BGBl. I S. 3295) geändert worden ist

Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinde (GVFG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Art. 463 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist (PBefG)

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) vom 07. März 1995 (GV. NRW. S. 196), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15.12.2016 (GV. NRW. S. 1157)

Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 646), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 15.12.2016 (GV. NRW. S. 1150)

Kreis Kleve (ohne Jahr): Satzung des Kreises Kleve zur Förderung gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (URL: [https://www.kreis-kleve.de/C12570CB0037AC59/files/131107_satzung.pdf/\\$file/131107_satzung.pdf?OpenElement](https://www.kreis-kleve.de/C12570CB0037AC59/files/131107_satzung.pdf/$file/131107_satzung.pdf?OpenElement))

Bezirksregierung Düsseldorf (Stand 2011): Gebietsentwicklungsplan (GEP 99) (URL: http://www.brd.nrw.de/planen_bauen/regionalplan/service/gep99textdruck.pdf)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2008): Heft „direkt 64/2008“ Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen

Deutsches Institut für Urbanistik im Auftrag des UBA (2005): Umweltfreundlicher, attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV – ein Handbuch

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (2006): Hinweise für die Qualitätssicherung im ÖPNV (145), Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (2006): Hinweise zu verkehrlichen Konsequenzen des demografischen Wandels (144), Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (1999): Merkblatt für Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Straßenbahnen und Bussen (114), Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (1999): ÖPNV und Siedlungsentwicklung - Planungshilfe für die kommunale Bauleitplanung (134), Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (1999): Hinweise zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung im Personen- und Güterverkehr, Köln.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (1994)

Anforderungen älterer Menschen an öffentliche Verkehrssysteme (128), Köln

IT.NRW (2016): Strukturdaten Kreis Kleve

IT.NRW: Pendlerdaten Kreis Kleve. Stand 30.06.2014.

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2009): Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2013): ÖPNV-Zukunftskommission NRW. (URL:

http://www.mbwsv.nrw.de/verkehr/_pdf_container/2013_08_30_OEPNV-Zukunftskommission_Abschlussbericht_Langfassung.pdf)

Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen (2011): Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) an öffentliche und private Verkehrsunternehmen gemäß den Verwaltungsvorschriften zu § 11 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) (Neufassung Stand: 10.10.2011).

Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen (Stand 2017): Landesentwicklungsplan NRW 2017 (URL:

https://www.land.nrw/sites/default/files/asset/document/lep_nrw_14-12-16.pdf)

Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG) (2017): (URL: <https://www.niag-online.de/>)

Shell Deutschland Oil GmbH (2009): Shell Pkw-Szenarien bis 2030. Fakten, Trends und Handlungsoptionen für nachhaltige Auto-Mobilität. (URL: <http://s04.static-shell.com/content/dam/shell/static/deu/downloads/publications-2009shellmobilityscenarios.pdf>)

Sozialverband VdK Deutschland e. V. (2008): Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (2001):

Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Schrift 4, Köln

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) (2017): (URL: <http://www.vrr.de/de/>)

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen

Abbildungsverzeichnis

Abb. 3.1-1:	Siedlungsgebiete im Kreis Kleve	16
Abb. 3.1-2:	Zentralörtliche Gliederung	17
Abb. 3.2-1:	Einwohnerzahlen, Größen und Einwohnerdichten im Kreis Kleve	18
Abb. 3.2-2:	Bevölkerungsdichte im Kreis Kleve	19
Abb. 3.3-1:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (am Arbeitsort)	20
Abb. 3.3-2:	Ein- und Auspendler der Beschäftigten im Kreis Kleve (Stand 2014)	21
Abb. 3.4-1:	Schülerzahlen im Kreis Kleve	22
Abb. 3.4-2:	Schulstandorte	23
Abb. 3.4-3:	Standorte der Hochschule Rhein-Waal	24
Abb. 3.7-1:	Pkw/1.000 Einwohner	27
Abb. 4.2-1:	Liste der SPNV-Linien im Kreis Kleve (Fahrplanstand 2016/2017)	29
Abb. 4.2-2:	Karte über das Schienennetz im Kreis Kleve (Fahrplanstand 2016/2017)	30
Abb. 4.3-1:	Übersicht über das ÖPNV-Angebot im Kreis Kleve	31
Abb. 4.4-1:	Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes der Typen L1 bis L3 im Kreis Kleve	35
Abb. 4.4-2:	Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes Regionalverkehr Typ 1	36
Abb. 4.4-3:	Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes Regionalverkehr Typ 2	37
Abb. 4.4-4:	Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes Regionalverkehr Typ 3	38
Abb. 4.4-5:	Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes Schülerverkehr	39
Abb. 4.4-6:	Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes Schülerverkehr	40
Abb. 4.4-7:	Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes Schnellbusverkehr	41
Abb. 4.4-8:	Übersicht des Linien- und Fahrtenangebotes Schnellbusverkehr	42
Abb. 4.4-9:	Tabellarische Darstellung der Ortsbuslinien	45
Abb. 4.4-10:	Übersicht der Ortsbuslinien für die Städte Kleve, Kevelaer, Geldern, Goch und Straelen sowie für die Gemeinde Wachtendonk	46
Abb. 4.5-1:	Erläuterungen zum TaxiBus	47
Abb. 4.5-2:	Erläuterungen zum AnrufSammelTaxi	48
Abb. 4.5-3:	AST-Gebiete	49
Abb. 4.5-4:	Tabellarische Darstellung der Bürgerbuslinien	50
Abb. 4.5-5:	Übersicht der Bürgerbuslinien	51
Abb. 4.6-1:	Fahrtenangebot werktags (Mo-Fr) im Querschnitt an einem Schultag	53
Abb. 4.6-2:	Fahrtenangebot werktags (Mo-Fr) im Querschnitt an einem Ferientag	54
Abb. 4.6-3:	Fahrtenangebot samstags im Querschnitt	55
Abb. 4.6-4:	Fahrtenangebot sonntags im Querschnitt	56
Abb. 4.7-1:	Leistungsdaten für das Jahr 2015 im Kreis Kleve nach Kommunen	57
Abb. 4.8-1:	Anzahl der Haltestellen im Kreis Kleve	58
Abb. 4.10-1:	P+R / B+R Anlagen	61
Abb. 4.11-1:	Verbundraum VRR im Bereich Kreis Kleve und Kreis Wesel	62
Abb. 6.1-1:	Wegeaufkommen im Kreis Kleve für den Istzustand 2017	66
Abb. 6.1-2:	ÖV-Wegeaufkommen und ÖV-Anteile im Kreis Kleve für den Istzustand	66
Abb. 6.1-3:	Streckenbezogene Darstellung der ÖV-Fahrten pro Werktag (Mo-Fr) im Kreis Kleve für Istzustand 2015/2016	67
Abb. 6.1-4:	Linienbezogene Darstellung der ÖV-Fahrten pro Werktag (Mo-Fr) im Kreis Kleve für Istzustand 2015/2016	68
Abb. 6.1-5:	Haltestellenbezogene Darstellung der Einsteiger – und Umsteiger im Kreis Kleve für den Istzustand 2015/2016 mit mehr als 100 Einsteiger pro Werktag (Mo-Fr)	70
Abb. 6.2-1:	Einwohnerentwicklung 2015-2030 (prozentuale Veränderung nach Altersklassen)	71
Abb. 6.2-2:	Einwohnerprognose der Kommunen im Kreis Kleve	72
Abb. 6.2-3:	Wegeaufkommen an einem Werktag (Mo-Fr) im Kreis Kleve für die Nullprognose 2030	73
Abb. 6.2-4:	ÖV-Wegeaufkommen an einem Werktag (Mo-Fr) und ÖV-Anteile im Kreis Kleve für die Nullprognose 2030	74
Abb. 6.2-5:	Streckenbezogene Darstellung der Zu- und Abnahmen der ÖV-Fahrten an einem Werktag (Mo-Fr) im Kreis Kleve für 2030 als Differenzkarte zu 2015/2016	75
Abb. 6.2-6:	Linienbezogene Darstellung der ÖV-Fahrten an einem Werktag (Mo-Fr) im Kreis Kleve für die Nullprognose 2030	76
Abb. 7.2-1:	Standards zur Erschließungsqualität - Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche im Kreis Kleve	79
Abb. 7.2-2:	Betriebszeiten und Definition der Verkehrszeiten im Kreis Kleve	80
Abb. 7.2-3:	Verbindungskategorien für den Kreis Kleve	81
Abb. 7.2-4:	Anzustrebende Verbindungsqualität im Kreis Kleve	83
Abb. 7.2-5:	Grundstandards für Anschlussbildung	85
Abb. 7.3-1:	Ausstattung der Fahrzeuge	87
Abb. 7.4-1:	Haltestellenkategorien	92
Abb. 7.4-2:	Ausstattung der Haltestellen für den Kreis Kleve	93
Abb. 8.1-1:	Erschließungsqualität im Kreis Kleve	94

Abb. 8.1-2:	Erschließungsqualität im Kreis Kleve (inkl. Bürgerbuslinien).....	95
Abb. 8.1-3:	Abweichung von Verbindungs- sowie Reisezeiten zu den Vorgaben der Qualitätsstandards.....	96
Abb. 8.2-1:	Prüffelder im NVP Kreis Kleve	100
Abb. 8.2-2:	Teil A Linienbezogene Prüffelder für das Maßnahmenkonzept 2019	101
Abb. 8.2-3:	Teil B Linienbezogene mittel- bis langfristige Prüffelder.....	102
Abb. 9.2-1:	Prüffelder / Maßnahmenvorschläge für das Liniennetzkonzept 2019	104
Abb. 9.3-1:	Produkte im ÖPNV im Kreis Kleve	107
Abb. 9.8-1:	Kategorisierung der Verknüpfungsstandorte im ÖPNV im Kreis Kleve.....	112
Abb. 9.8-2:	Verknüpfungsstandorte im ÖPNV im Kreis Kleve	113
Abb. 9.8-3:	Ausbauformen der Haltestellen bezüglich Barrierefreiheit im Kreis Kleve	116
Abb. 9.8-4:	Stufenkonzept Barrierefreiheit im Kreis Kleve	116
Abb. 9.9-1:	Ticket- Verkaufsstellen im Kreis Kleve (Stand 2017)	120
Abb. 9.11-1:	Beispiel einer Mobilstation	125
Abb. 9.11-2:	Abgestuftes Mobilstationssystem gemäß Handbuch Mobilstationen NRW	126
Abb. 10.2-1:	Linienbündelung im Kreis Kleve	130
Abb. 10.3-1:	Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten anhand des Linienbündelungskonzepts	131
Abb. 10.3-2:	Linienbündel des AT Kreis Kleve.....	132
Abb. 10.3-3:	Aufteilung der kreisüberschreitenden Linien in den jeweiligen Bündeln.....	133
Abb. 10.5-1:	Qualitätskreis für den ÖPNV	134
Abb. 10.5-2:	Bausteine des Qualitätscontrollings für den Kreis Kleve	135

Glossar

AöR	<i>Anstalt öffentlichen Rechts</i>
AT	<i>Aufgabenträger</i>
Bedienungsqualität	<i>Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes (Fahrtenangebot, Umsteigevorgänge, Betriebszeitraum und Taktfolge)</i>
Beförderungsfälle	<i>Der Begriff beschreibt bei Verkehrszählungen angetroffene Personen (Fahrgast, Insasse, Mitfahrender, Passagier, Reisender)</i>
BGG	<i>Behindertengleichstellungsgesetz</i>
BOKraft	<i>Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr</i>
Buskm	<i>Abrechnungsrelevante und im Fahrplan dargestellte Buskilometer</i>
B+R	<i>Bike and Ride (Reiseweg mit Fahrrad und einem anderen Fortbewegungsmittel; ein B+R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt an dem das Fahrrad abgestellt wird)</i>
Erschließungsqualität	<i>Unter Erschließungsqualität versteht man die räumliche Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen im Stadt-/Gemeindegebiet unter Zugrundelegung definierter Haltestelleneinzugsbereiche</i>
EW	<i>Einwohner</i>
EWG	<i>Europäische Wirtschaftsgemeinschaft</i>
GVFG	<i>Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz</i>
GWB	<i>Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen</i>
HS	<i>Haltestelle</i>
HVZ	<i>Hauptverkehrszeit (üblicherweise morgens von 06:00 bis 09:00 Uhr sowie nachmittags von 16:00 bis 19:00 Uhr; sie ist geprägt durch ein besonders hohes Verkehrsaufkommen)</i>
IDS VRR	<i>Istdatenserver beim VRR</i>
ITCS	<i>Intermodal Transport Control System</i>
LEP NRW	<i>Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen</i>
LSA	<i>Lichtsignalanlage</i>
MID	<i>Mobilität in Deutschland (Mobilitätsstudie)</i>
MIV	<i>Motorisierter Individualverkehr</i>
NVP	<i>Nahverkehrsplan</i>
NVZ	<i>Nebenverkehrszeit (Verkehrszeit mit normalem Verkehrsaufkommen; sie beginnt um etwa 09:00 Uhr und endet gegen 16:00 Uhr)</i>
öDA	<i>öffentlicher Dienstleistungsauftrag</i>
ÖV	<i>gesamter öffentlicher Verkehr</i>

ÖPNV	<i>öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z.B. TaxiBus, AST, Bürgerbus</i>
ÖSPV	<i>straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr</i>
ÖPNVG NRW	<i>Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen</i>
ÖV-Fahrten	<i>Eine ÖV-Fahrt ist eine Fahrplanfahrt. Die Summe alle ÖV-Fahrten ist gleich der Summe der ÖV-Wege mal Umsteigevorgänge.</i>
ÖV-Wege	<i>Ein ÖV-Weg ist der gesamte Weg im ÖPNV, auch wenn ein- oder mehrmals zwischen ÖV-Verkehrsmitteln umgestiegen wird.</i>
P+R	<i>Park and Ride (Reiseweg mit einer Autofahrt und einem anderen Fortbewegungsmittel; ein P+R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt, an dem das Auto parkt)</i>
PBefG	<i>Personenbeförderungsgesetz</i>
Quell/Zielverkehr	<i>Unter Quell- bzw. Zielverkehr versteht man MIV- oder ÖV-Wege bzw. ÖV-Fahrten, die innerhalb der betrachteten Verkehrszelle beginnen und über diese Verkehrszelle hinausführen (Quellverkehr) bzw. in die Zelle hineinführen und dort enden (Zielverkehr).</i>
RASt06	<i>Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen</i>
SPNV	<i>schienengebundener Personennahverkehr</i>
snv	<i>Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V.</i>
SrV	<i>Projekt Mobilität in Städten (Technische Universität Dresden)</i>
„stufenfrei“	<i>Geringer Höhenunterschied und Spalt zwischen Fahrzeugboden und Bahn-/ Bussteig</i>
VDV	<i>Verband Deutscher Verkehrsunternehmen</i>
VRR	<i>Verkehrsverbund Rhein-Ruhr</i>
VU	<i>Verkehrsunternehmen</i>
ZOB	<i>Zentraler Omnibusbahnhof</i>