

# **Nahverkehrsplan für den Rhein-Kreis Neuss**

**19. Dezember 2018**



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Rahmenvorgaben für den Nahverkehrsplan</b>	<b>1</b>
1.1	Rechtliche Grundlagen	1
1.2	Rahmenvorgaben	5
1.2.1	Landesentwicklungsplan	5
1.2.2	Regionalplan	6
1.2.3	Infrastrukturbedarfsplan des Landes NRW	6
1.2.4	ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan	8
1.2.5	Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3)	8
1.2.6	Nahverkehrsplan des VRR	9
1.2.7	Luftreinhalteplanung, Klimaschutzkonzepte und Lärmaktionsplan	9
<b>2</b>	<b>Ziele des Rhein-Kreises Neuss</b>	<b>11</b>
2.1	Aufgaben des Nahverkehrsplanes	11
2.2	Leitziele der Nahverkehrsplanung	11
2.2.1	Sicherung der ÖPNV-Mobilität	11
2.2.2	Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV	12
2.2.3	Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV	12
2.2.4	Verzahnung von regionalem und lokalem ÖPNV	13
2.3	Berücksichtigung bestimmter Nutzergruppen	13
2.3.1	Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder sensorischen Einschränkungen	13
2.3.2	Genderaspekte	14
2.4	Qualitätsziele als Anforderungsprofil	15
2.4.1	Anforderungsprofil Erschließungsqualität	15
2.4.2	Anforderungsprofil Verbindungsqualität	16
2.4.3	Anforderungsprofil Betriebszeiten	18

---

2.4.4	Anforderungsprofil Angebotsqualität .....	19
2.4.5	Anforderungsprofil Haltestellenausstattung .....	22
2.4.6	Anforderungsprofil Fahrzeugausrüstung .....	25
2.4.7	Anforderungsprofil Betrieb .....	27
2.4.8	Anforderungsprofil Information und Kommunikation .....	28
<b>3</b>	<b>Bestandsanalyse und Entwicklungen .....</b>	<b>30</b>
3.1	Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur .....	30
3.2	SPNV-Angebot .....	30
3.3	ÖPNV-Angebot .....	32
3.4	Bevölkerungs- und Nachfrageentwicklung .....	34
<b>4</b>	<b>Maßnahmenprogramm .....</b>	<b>37</b>
4.1	Maßnahmenprogramm SPNV (nachrichtlich) .....	37
4.2	Maßnahmenprogramm ÖPNV .....	39
4.2.1	Vorbemerkungen .....	39
4.2.2	Stadt Dormagen .....	39
4.2.3	Stadt Grevenbroich .....	40
4.2.4	Gemeinde Jüchen .....	41
4.2.5	Stadt Kaarst .....	41
4.2.6	Stadt Korschenbroich .....	42
4.2.7	Stadt Meerbusch .....	42
4.2.8	Stadt Neuss .....	43
4.2.9	Gemeinde Rommerskirchen .....	45
4.3	Maßnahmenprogramm Barrierefreiheit .....	45
4.3.1	Rechtliche Grundlagen und Begriffsklärung .....	45
4.3.2	Barrierefreiheit an Stadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen .. .....	47
4.3.3	Barrierefreiheit an Bushaltestellen .....	47
4.4	Maßnahmenprogramm Qualitätssicherung .....	48

---

<b>5</b>	<b>Finanzierung und Investitionsplanung</b> .....	<b>49</b>
5.1	ÖPNV-Finanzierung in NRW .....	49
5.2	ÖPNV-Finanzierung im Rhein-Kreis Neuss .....	51
<b>6</b>	<b>Anlagen</b> .....	<b>53</b>

## Abbildungsverzeichnis

Bild 2-1:	Zielwerte für die Raumerschließung durch öffentliche Verkehrsmittel im Rhein-Kreis Neuss (Quelle: in Anlehnung an FGSV 2010).....	15
Bild 2-2:	Zielwerte der Bedienungshäufigkeit im ÖPNV des Rhein-Kreises Neuss (Quelle: in Anlehnung an FGSV 2010).....	17
Bild 2-3:	Zielwerte der Beförderungszeiten im ÖPNV des Rhein-Kreises Neuss (Quelle: in Anlehnung an FGSV 2010).....	18
Bild 2-4:	Definition der Betriebszeiten im Rhein-Kreis Neuss .....	19
Bild 2-5:	Produkte des ÖPNV als Komponenten eines Gesamtsystems ...	20
Bild 2-6:	Zielwerte für Anschlussqualitäten im ÖPNV des Rhein-Kreises Neuss (Quelle: in Anlehnung an FGSV 2010).....	22
Bild 2-7:	Haltestellenkategorien.....	23
Bild 2-8:	Anforderungen an die Haltestellenausstattung im Rhein-Kreis Neuss (in Anlehnung an die VRR-Richtlinie).....	24
Bild 2-9:	Anforderungen an die Fahrzeugausrüstung im Rhein-Kreis Neuss .....	26
Bild 2-10:	Anforderungen an die Pünktlichkeit des ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss (nach FGSV 2010).....	27
Bild 3-1:	Einwohner im Rhein-Kreis Neuss am 31.12.2016 (Quelle: IT.NRW) .....	30
Bild 3-2:	SPNV-Linien im Rhein-Kreis Neuss 2017/2018 .....	31
Bild 3-3:	ÖPNV-Angebot im Rhein-Kreis Neuss 2017/2018 .....	32
Bild 3-4:	Liniennetz von Stadtbahn, Straßenbahn sowie gemeindegrenzüberschreitenden Regional- und Schnellbuslinien mit ganztägiger Bedienung im Taktverkehr im Rhein-Kreis Neuss (2017/2018).....	33
Bild 3-5:	Einwohnerprognose im Rhein-Kreis Neuss (2012, 2016, 2025, 2030) (Quelle: IT.NRW) .....	34
Bild 3-6:	Altersstrukturprognose im Rhein-Kreis Neuss (2012 bis 2030) – Tabelle (Quelle: IT.NRW).....	35

---

Bild 3-7: Altersstrukturprognose im Rhein-Kreis Neuss (2012 bis 2030) – Grafik (Quelle: IT.NRW).....	36
Bild 5-1: Die vier Säulen der ÖPNV-Förderung in NRW.....	49

## Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AöR	Anstalt des öffentlichen Rechts
ALT	Anruf-Linien-Taxi
AST	Anruf-Sammel-Taxi
Bf.	Bahnhof
B+R	Bike-and-Ride
BGG	Bundesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung
BGG NRW	Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung
BOKraft	Betriebsordnung Kraftverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen
BVR	Busverkehr Rheinland GmbH
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DIN	Deutsches Institut für Normung
EU	Europäische Union
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGVP	Integrierte Gesamtverkehrsplanung
IGVP-G NRW	Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen
IVV	Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
KVG	Kraftverkehr H. Gerresheim GmbH & Co. KG



---

LEP	Landesentwicklungsplan
LSA	Lichtsignalanlage
MBWSV	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOF2	(Bahnhofs-) Modernisierungsoffensive 2
MOF3	(Bahnhofs-) Modernisierungsoffensive 3
NE	NachtExpress
NEW'Möbus	NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
P+R	Park-and-Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
QMS	Qualitätsmanagementsystem
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
REVG	Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH
ROG	Raumordnungsgesetz
RRX	Rhein-Ruhr-Express
SB	Schnellbus
S-Bahn	Stadtschnellbahn
SDG	StadtBus Dormagen GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

---

StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWK	Stadtwerke Krefeld AG
SWN	Stadtwerke Neuss GmbH
U-Bahn	Stadtbahn
VDV	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
VO (EG) Nr. 1370/2007	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personen- verkehrsdienste auf Schiene und Straße
VRR	Verkehrsverbund Rhein Ruhr AöR
WE	WochenendExpress
ZV VRR	Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

# 1 Rahmenvorgaben für den Nahverkehrsplan

## 1.1 Rechtliche Grundlagen

Der Nahverkehrsplan (NVP) soll für jeden Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht. Für einen Nahverkehrsplan relevant sind die Gesetze, die sich mit Organisation, Finanzierung und Genehmigung der Verkehre befassen.

### **Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2007 ist am 03.12.2009 in Kraft getreten. In der Verordnung wird der Rechtsrahmen für die zuständigen Behörden im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs festgelegt. Wesentliche Eckpunkte der VO (EG) 1370/2007 sind:

- Die Verordnung verlangt (abgesehen von allgemeinen Vorschriften) einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) zwischen der zuständigen Behörde und einem Verkehrsunternehmen für die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wenn die Verkehrsunternehmen als Gegenleistung ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichszahlungen erhalten. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag muss rechtlich verbindlich sein und von der jeweils zuständigen Behörde erlassen werden. Eine bestimmte Rechtsform des Auftrages wird in der VO (EG) Nr. 1370/2007 hingegen nicht vorgegeben.
- Es besteht Wahlfreiheit für die zuständigen Behörden zwischen Ausschreibung und Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen.
- Nach Art. 2a Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 müssen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die die zuständigen Behörden in öDA bzw. allgemeinen Vorschriften festlegen, mit den politischen Zielen im Einklang stehen, die in den Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in den Mitgliedstaaten aufgeführt sind. Der vorliegende Nahverkehrsplan beinhaltet derartige strategische Festlegungen in den Kapiteln 2.3 und 2.4.

## **Gesetze zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung**

Das Bundesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (BGG) vom 01.05.2002 (BBG) und das Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (BGG NRW) vom 01.01.2004 verfolgen das Ziel, die Benachteiligung von Menschen mit Behinderung zu beseitigen. Danach sollen u. a. bauliche Anlagen und Verkehrsmittel barrierefrei gestaltet sein, um Menschen mit Behinderung eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.

## **Personenbeförderungsgesetz**

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde zum 01.01.2013 an die Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 angepasst. Es beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im ÖPNV sowie für das Genehmigungsverfahren. Das novellierte PBefG räumt den Aufgabenträgern die Möglichkeit ein, alle Instrumente der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu nutzen. Die zuständige Behörde nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 soll nach dem PBefG mit den in den Landes-ÖPNV-Gesetzen definierten Aufgabenträgern identisch sein.

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8 Abs. 3 PBefG geregelt. Der planungspflichtige Aufgabenträger (hier Rhein-Kreis Neuss) definiert im Nahverkehrsplan die Anforderungen, die er zur Sicherstellung der ausreichenden, d.h. der den öffentlichen Interessen angemessenen Verkehrsbedienung für erforderlich erachtet. Im Nahverkehrsplan werden u.a. „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“ definiert. Der Nahverkehrsplan ist somit ein grundlegendes Planungsinstrument zur Entwicklung des ÖPNV. Aus ihm ergibt sich der Bedarf im Sinne der öffentlichen Verkehrsinteressen im ÖPNV.

Die Genehmigungsbehörde (hier Bezirksregierung Düsseldorf) hat den vom planungspflichtigen Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, so auch die dort definierte ausreichende Verkehrsbedienung, soweit dieser unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG (Beteiligung der vorhandenen Unternehmen sowie sonstiger dort genannter Adressaten) zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet

(sogenannter „qualifizierter Nahverkehrsplan“). Eine Genehmigung *kann* versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG im Einklang steht.

Der Nahverkehrsplan hat zudem die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs fordert das PBefG bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit. Ausnahmen davon sind im NVP zu benennen und zu begründen.

### **ÖPNVG NRW**

Die in den Bundesgesetzen auf die Länder übertragenen Aufgaben werden für das Land Nordrhein-Westfalen durch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) geregelt. Nach dem ÖPNVG NRW ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte sowie derjenigen mittleren und großen kreisangehörigen Städte, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind. Dies gilt auch für den schienengebundenen ÖPNV mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Für diesen nehmen die Zweckverbände die Aufgabenträgerschaft wahr.

Nach den §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW stellen die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan auf. Soweit die kreisangehörigen Städte und Gemeinden nach § 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW ebenfalls Aufgabenträger sind, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Auf dem Gebiet des Rhein-Kreises Neuss sind die Stadt Neuss sowie die Stadt Dormagen gem. § 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW selbst Aufgabenträger. Der Nahverkehrsplan soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (Modal Split) benennen. Bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung eines Nahverkehrsplanes sind die vorhandenen Verkehrsstrukturen und die Ziele von Raumordnung und Landesplanung zu beachten. Die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen. Im Einzelnen werden im

§ 2 ÖPNVG NRW folgende Grundsätze der Weiterentwicklung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen genannt:

- Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr Vorrang haben.
- Erhalt und Ausbau vorhandener Verkehrswege ist gegenüber dem Neubau zu bevorzugen.
- Der ÖPNV soll unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadt- und Quartiersentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit sowie des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.
- Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten.
- In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten.
- Durch eine koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte, kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards sollen die Fahrgastzahlen sowie die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden.
- In allen Landesteilen ist die Infrastruktur des ÖPNV auszubauen. Die Netzverknüpfung der Schienenschnellverkehre mit dem darauf abgestimmten Busnetz ist durch eine nutzerfreundliche, barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sicherzustellen.
- Sonderverkehre sind möglichst in Linienverkehre zu überführen.
- Alternative Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammel- und Linientaxen sowie Bürgerbusse sollen bei geringer Nachfrage genutzt werden.
- Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem BGG und dem BGG NRW zu berücksichtigen.
- Ebenso ist den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, älteren Menschen, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern bei

der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.

- An der Ausgestaltung des ÖPNV sollen die vorhandenen Verkehrsunternehmen zu vergleichbaren Bedingungen beteiligt werden.

## 1.2 Rahmenvorgaben

### 1.2.1 Landesentwicklungsplan

Im Landesentwicklungsplan für Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) sind die Ziele und Grundsätze der Raumordnung niedergelegt. In den Regionalplänen werden sie für die einzelnen Regierungsbezirke konkretisiert. Der aktuelle LEP NRW wurde am 14. Dezember 2016 von der Landesregierung beschlossen und ist am 08. Februar 2017 in Kraft getreten.

Das Land Nordrhein-Westfalen ist weitgehend "überplant". Der aktuelle LEP NRW baut insofern auf früheren Landesentwicklungsplänen und den flächendeckend vorliegenden Regionalplänen auf. Die Verflechtungen innerhalb der Verdichtungsräume sind intensiv und führen zu einem hohen Bedarf an leistungsfähigem Öffentlichen Personennahverkehr, sowohl zur Erschließung in der Fläche als auch in schnellen regionalen Verbindungen.

Die Rahmenbedingungen für die räumliche Entwicklung haben sich in den letzten Jahren geändert und erforderten eine Anpassung der raumordnerischen Ziele und Grundsätze. Dies betrifft insbesondere:

- die absehbare Bevölkerungsentwicklung in Nordrhein-Westfalen ("Demographischer Wandel"),
- die fortschreitende Globalisierung der Wirtschaft einschließlich der Entwicklungen im Einzelhandel sowie
- den Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel.

Vor diesem Hintergrund formuliert der LEP NRW mehrere Ziele und Grundsätze, die auch für die Nahverkehrsplanung im Rhein-Kreis Neuss von Bedeutung sind. Dazu zählen:

- die bedarfsgerechte Anbindung der Mittel- und Oberzentren an den öffentlichen Verkehr,
- die leistungsfähige Entwicklung des Schienennetzes,
- die Verwirklichung des Rhein-Ruhr-Express (RRX),

- die Freihaltung von nicht mehr genutzten Trassen,
- die Gewährleistung der Erreichbarkeit der Zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit,
- die Vermeidung von neuer Verkehrsinfrastruktur im Freiraum sowie
- die aufeinander abgestimmte siedlungsräumliche und verkehrsinfrastrukturelle Planung.

Diese Ziele und Grundsätze sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der zentralörtlichen Funktion werden mit Ausnahme der Gemeinden Jüchen und Rommerskirchen (Grundzentren) die Städte des Rhein-Kreises Neuss als Mittelzentrum eingestuft.

### **1.2.2 Regionalplan**

Der Regionalplan für die Planungsregion Düsseldorf (RPD) hat am 13.04.2018 Rechtskraft erlangt. Der Regionalplan ist ein räumlich flächendeckendes Planwerk für die Planungsregion Düsseldorf, das die regionalplanerisch relevanten Themenfelder beinhaltet, so auch die Themenfelder Siedlungsentwicklung und Verkehr einschließlich deren Wechselwirkungen. Hierzu enthält der Regionalplan folgende Grundsätze:

- Die (wohnbauliche) Siedlungsentwicklung soll vorrangig an Haltepunkten des schienengebundenen ÖPNV erfolgen (Kap. 3.2.1, G2).
- Die Angebote des öffentlichen Verkehrs sollen so gestaltet sein, dass die im Regionalplan dargestellten Siedlungsräume in angemessener Form an öffentliche Verkehrsmittel angeschlossen werden können (Kap. 5.1.1, G2).

Die genannten Grundsätze sind als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- und Ermessensentscheidungen bei raumbedeutsamen Planungen zu berücksichtigen.

### **1.2.3 Infrastrukturbedarfsplan des Landes NRW**

Das Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen (IGVP-G NRW), das die Aufstellung und Fortschreibung der Bedarfs- und Ausbaupläne für den ÖPNV regelt, ist zum 31.12.2009 ausgelaufen.



Seither wird die Verkehrsinfrastruktur allein über den Bundesverkehrswegeplan 2015 sowie den Landesstraßenbedarfsplan und den dazu gehörigen Landesstraßenausbauplan geregelt. Die Belange des ÖPNV regelt der ÖPNV-Bedarfsplan NRW, der sich aktuell in der Neuaufstellung befindet (ÖPNV-Netz 2030).

Im August 2015 hat das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) das Verfahren zur „Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans 2017“ und des daran anschließenden ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans eingeleitet. Vom Rhein-Kreis Neuss, den Kommunen und dem VRR wurden folgende Vorhaben für die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes gemeldet:

- Verlängerung der Regiobahn (S28) von Kaarst, Kaarster See nach Viersen,
- Regiobahn (S28) IKEA Kaarst – Morgensternsheide: neuer Haltepunkt Morgensternsheide und zweigleisiger Ausbau,
- Regiobahn (S28): Anpassung der Bahnsteighöhen im Abschnitt Neuss Hbf – Kaarst, Kaarster See,
- Bahnsteighöhenanpassung S-Bahn (S5/S8),
- Düsseldorf Hbf – Neuss Hbf – Grevenbroich – Kerpen, Horrem: RB 38 - Umwandlung einer RB in eine S-Bahnstrecke,
- Düsseldorf Hbf – Neuss Hbf: Einrichtung von Überleitstellen zwischen S-Bahn und Fernbahngleisen,
- Neuss/Krefeld – Meerbusch-Büderich – Düsseldorf, Handweiser – ESPRIT arena / Messe Nord – Flughafen – Ratingen (Stadtbahnverbindung U81):
  - 1. Bauabschnitt: Freiligrathplatz – Flughafen Terminal
  - 2. Bauabschnitt: ESPRIT arena / Messe Nord – Meerbusch-Büderich – Handweiser
  - 3. Bauabschnitt: Flughafen Terminal – Flughafen Bahnhof
  - 4. Bauabschnitt: Flughafen Bahnhof – Ratingen
  - Abschnitt Stadtgrenze Düsseldorf – Neuss Hbf,
- Linie 709: Ausbau des Verknüpfungspunktes Neuss Hbf und Führung über den Hammfelddamm.

### 1.2.4 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan

Gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW erstellt das „[...]“ für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landes [auf Grundlage dieses ÖPNV-Bedarfsplans] einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan.“ Bestandteile des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind:

- Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Mio. Euro, die vom Land nach § 13 Abs. 1 ÖPNVG gefördert werden sollen (vgl. § 7 Abs. 2 ÖPNVG) und
- Vorhaben der (Bahnhofs-) Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2), für die das Land NRW Ende 2008 eine Rahmenvereinbarung mit der DB AG abgeschlossen hat.

Unterteilt werden die Vorhaben in die Teile A und B. Teil A beinhaltet Vorhaben, die mit den voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzmitteln realisiert werden können (Vorhaben des Bundesprogramms nach § 6 Abs. 1 GVFG). Teil B umfasst Vorhaben, „die in den Teil A nachrücken oder gegen solche ausgetauscht werden können, wenn sich die Förderung von Vorhaben des Teils A verzögert oder als nicht möglich erweist“.

Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan enthält für den Rhein-Kreis Neuss folgende Vorhaben:

- Teil A:
  - MOF 2-Maßnahmen: Neuss Hbf,
  - ITF-Maßnahme: Bahnsteigverlängerung an der S11 - S-Bahnhof Neuss-Süd,
  - Bf. Meerbusch-Osterath,
  - Bf. Korschenbroich,
  - Bf. Kleinenbroich.
- Teil B:
  - keine Maßnahme.

### 1.2.5 Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3)

Im Rahmen der Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3) sollen 35 Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen bis 2023 modernisiert werden. Vorgesehen sind eine Modernisierung der Bahnsteigausstattung und Maßnahmen zur Verbesserung der

Barrierefreiheit. Für den Rhein-Kreis Neuss sind folgende Vorhaben angekündigt:

- Neuss, Am Kaiser und Rheinparkcenter  
Aufzugsnachrüstung, Bahnsteigverlängerung und Bahnsteigabsenkung auf 76 cm, Modernisierung der Bahnsteigausstattung,
- Rommerskirchen, Bahnhof  
Verlängerung Mittelbahnsteig und Anhebung auf 76 cm, Modernisierung der Bahnsteigausstattung.

### **1.2.6 Nahverkehrsplan des VRR**

Für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV sind die Zweckverbände zuständig. Die nachfolgenden Ausführungen haben daher nachrichtlichen Charakter.

Der aktuelle VRR-Nahverkehrsplan wurde 2017 aufgestellt. Sein Geltungsbereich umfasst alle Schienenpersonennahverkehre, die mit Eisenbahnen nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) betrieben werden. Für den Rhein-Kreis Neuss sind dort u.a. folgende Vorhaben gelistet, die in Kap. 4.1 näher beschrieben werden:

- RE-Konzept,
- Rhein-Ruhr-Express (RRX),
- Teilung der Regionalbahn Düsseldorf – Neuss – Grevenbroich – Horrem – Köln in zwei Linienabschnitte,
- Schließung von Angebotslücken auf der Regionalbahn Mönchengladbach – Grevenbroich – Köln – Koblenz,
- Prüfung eines S-Bahn Betriebs auf der Strecke Köln – Grevenbroich – Mönchengladbach,
- Punktuelle Verbesserungen im Nachtverkehr.

### **1.2.7 Luftreinhalteplanung, Klimaschutzkonzepte und Lärmaktionsplan**

Bei der Ausgestaltung des ÖPNV sind bestehende Luftreinhaltepläne, kommunale Klimaschutzkonzepte (z. B. der Stadt Neuss) und Lärmaktionspläne zu berücksichtigen.

Von der Bezirksregierung Düsseldorf wurde für die Stadt Neuss ein Luftreinhalteplan gem. § 47 BImSchG aufgestellt. Der aktuelle Luftreinhalteplan enthält u.a. Maßnahmen mit Nahverkehrsrelevanz:

- Einsatz schadstoffarmer Busse,
- Anpassung der verkehrlichen Infrastruktur zur Erhöhung der Attraktivität,
- Neubeschaffung von Bussen mit abgasärmster Technik,
- Schulung des Fahrpersonals,
- Modernisierung der Busflotte,
- Mindestanforderungen an die Umweltstandards der eingesetzten Linienbusse.

Die in Luftreinhalteplänen gem. § 47 BImSchG enthaltenden Maßnahmen sind bindend.

## **2 Ziele des Rhein-Kreises Neuss**

### **2.1 Aufgaben des Nahverkehrsplanes**

Im ÖPNVG NRW werden alle Kreise und kreisfreien Städte sowie Zweckverbände als planungspflichtige Aufgabenträger des ÖPNV verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Der Nahverkehrsplan des Rhein-Kreises Neuss definiert den Rahmen und die gewünschte Entwicklungsrichtung für die zukünftige Planung und Gestaltung des ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss. Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf fortzuschreiben.

Der Nahverkehrsplan soll dazu beitragen, das erreichte Niveau des ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss zu halten und auszubauen. Gleichzeitig integriert und harmonisiert der Nahverkehrsplan die unterschiedlichen Maßnahmen von Kreis, Städten und Gemeinden zum Wohle eines lückenlosen ÖPNV-Angebotes für die Bevölkerung. Auf diese Weise wird die Mobilität der Bevölkerung sichergestellt. Lebensqualität und Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Rhein-Kreis Neuss werden erhalten bzw. verbessert.

Ein weiterer Zweck des Nahverkehrsplanes ist es, Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot festzulegen. Die Qualitätsziele sind der Garant für einen attraktiven ÖPNV und für einen fairen Wettbewerb. Sie sind für alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich.

Das Nahverkehrsangebot muss zudem die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge befriedigen. Daraus ergeben sich die nachfolgenden Leitziele und Qualitätsziele für die Nahverkehrsplanung im Rhein-Kreis Neuss.

### **2.2 Leitziele der Nahverkehrsplanung**

#### **2.2.1 Sicherung der ÖPNV-Mobilität**

Das ÖPNVG NRW fordert von den Aufgabenträgern im Rhein-Kreis Neuss, für die Sicherung der ÖPNV-Mobilität im Kreisgebiet und damit für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten zu sorgen. Dies bedeutet, dass auch in weniger dicht besiedelten Gebieten und zu nachfrageschwachen Zeiten ein Mindestangebot im ÖPNV zur Verfügung stehen muss. Hier sind die Vorteile der differenzierten Bedienung (flexible Betriebsformen) zu nutzen.

Da sich die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nicht auf städtische, regionale oder kreisübergreifende Verkehre beschränken, ist eine durchgehende Transportkette mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu garantieren. Diese durchgehende Transportkette bedient gleichermaßen lokale, regionale und kreisübergreifende Verkehre und berücksichtigt dabei die Ansprüche aller Zielgruppen und Fahrtzwecke.

### **2.2.2 Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV**

Die Attraktivität des ÖPNV ist Voraussetzung für seine Wirtschaftlichkeit. Die Ziele des Rhein-Kreises Neuss zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV ergeben sich aus den folgenden fünf Punkten:

- Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur durch eine sinnvolle Aufgabenteilung aller Verkehrsmittel (Produkte) des ÖPNV sowie durch eine Differenzierung der angebotenen Produkte entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe (differenzierte Bedienung),
- Steigerung der Angebotsqualität durch Beseitigung von Erschließungsdefiziten, Priorität für Taktverkehre, Verbesserung der Anschlusssituationen an zentralen Verknüpfungspunkten und durch Verbesserung der regionalen und überregionalen Verbindungen,
- Steigerung der Beförderungsqualität durch kontinuierliche Modernisierung des Fahrzeugparks sowie durch nutzergerechte Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sowie durch Einhaltung von vereinbarten Qualitätsstandards,
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch konsequente Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen sowie durch notwendige Erweiterungen und ggf. auch Neubau von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen, sowie durch die Mobilstationen an zentralen Verknüpfungspunkten,
- Erhalten einer kundenfreundlichen Tarifstruktur und Weiterentwicklung der Kundeninformation im Regel- und Störungsfall auf verschiedenen Kanälen.

### **2.2.3 Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV**

Wie alle anderen öffentlichen Aufgaben steht der ÖPNV unter der Vorgabe der sparsamen und effizienten Mittelverwendung. Öffentliche Mittel müssen zielgerichtet und sorgsam ausgegeben werden. Es ist daher bei jedem Angebot, das in den NVP als Planungsgröße aufgenommen ist, zu fragen, wie es möglichst

kostengünstig erbracht und wie es möglichst ertragswirksam ausgestaltet werden kann.

#### **2.2.4 Verzahnung von regionalem und lokalem ÖPNV**

Die Fahrplangestaltung soll grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachten, damit fahrplanmäßige Übergänge zwischen allen Produkten des ÖPNV eingerichtet und die Prämissen des Zusammenspiels einer nach Verkehrsaufgaben differenzierten Produktpalette erfüllt werden können. Dies setzt eine entsprechend abgestimmte Linienplanung voraus.

### **2.3 Berücksichtigung bestimmter Nutzergruppen**

#### **2.3.1 Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder sensorischen Einschränkungen**

Das Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erlegt einem Nahverkehrsplan u.a. auf, „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“. Für diese Personengruppe müssen daher besondere Ausstattungsmerkmale im ÖPNV-Angebot vorgesehen werden, die nachfolgend beispielhaft aufgeführt sind:

- Vorhaltung ausreichender Multifunktionsflächen für Rollstühle, Kinderwagen und schwere Lasten in den Fahrzeugen und an den Haltestellen (wobei auf ein bedarfsgerechtes Verhältnis zwischen der Anzahl der Sitzplätze und den Aufstellflächen geachtet werden sollte),
- Verbesserung der Information über barrierefrei eingerichtete Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte und Berücksichtigung von Informationen zur Haltestellenausstattung bei der Online-Verbindungssuche (z. B. Barrierefreiheit, Witterungsschutz, Beleuchtung) und Fahrzeugausrüstung (z. B. Abstellmöglichkeiten für Rollstühle und Rollatoren),
- Anstreben eines möglichst niveaugleichen (stufenlosen) Zugangs zu Haltestellen, besonders bei Verknüpfungshaltestellen (z. B. Rampen, Aufzüge),
- Anstreben eines möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstiegs durch die Anhebung der Bordstein-/Bahnsteighöhe (Abstimmung der Systeme „Fahrzeuge“ und „Haltestellen“),

- Anstreben von moderner Niederflur- und Neigetechnik bei Bussen und/oder von Rampen bei Neu- und Ersatzbeschaffungen,
- Einführung taktiler und kontrastreicher Oberflächen (Blindenleitplatten) an den Haltestellen für eine bessere Orientierung blinder und sehbehinderter Menschen,
- Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen mit kontrastreichen visuellen Anzeigen, zusätzlich akustische Ansagen an den Haltestellen und in den Fahrzeugen.

Fehlende Informationen oder nicht barrierefrei gestaltete Haltestelleninfrastruktur behindern den Zugang zum ÖPNV. Der ÖPNV wird nur dann den Personen mit Mobilitätseinschränkungen und sensorischen Behinderungen gerecht, wenn er auf der gesamten Reisekette ihren Ansprüchen genügt.

### **2.3.2 Genderaspekte**

Verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, dass Frauen und Männer ihre Mobilität unterschiedlich bewältigen. So nutzen Frauen öffentliche Verkehrsmittel häufiger als Männer. Frauen sind häufiger zu Fuß und auch häufiger mit kleinen Kindern unterwegs. Hieraus ergeben sich unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖPNV.

Nach § 2 Abs. 9 ÖPNVG NRW ist den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen oder Fahrrad fahren und Kindern bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.

Um einem Mobilitätsverzicht im ÖPNV, hervorgerufen durch ein Unsicherheits- oder Bedrohungspotenzial an Haltestellen und in den Fahrzeugen, als häufig einziges Verkehrsmittel entgegenzuwirken, ist bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes u.a. auf folgende Punkte zu achten:

- Verbesserung des Sicherheitsempfindens an den Haltestellen durch ausreichende Beleuchtung (Straßenbeleuchtung; wo diese nicht ausreicht, sollte im Wartebereich eine zusätzliche Beleuchtung vorgesehen werden) und gute Einsehbarkeit sowie durch ausreichende Abstände zu „dunklen“ Punkten (z. B. Mauern, Hecken),
- Verbesserung der Sicherheit im Fahrzeug durch Beobachtungsmöglichkeit des Innenraums durch den Fahrer (oder eine Kamera) und eine hierfür erforderliche ausreichende Innenbeleuchtung.



## 2.4 Qualitätsziele als Anforderungsprofil

### 2.4.1 Anforderungsprofil Erschließungsqualität

Die Haltestellen bilden den Übergang zwischen Flächennutzung und ÖPNV-System und sind der erste Berührungspunkt zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen. Der Einzugsbereich von Haltestellen ist vereinfacht als Kreis zu verstehen, dessen Radius die zumutbare Fußwegentfernung angibt. Die Qualität des Zugangs zum Nahverkehrssystem ist mit dieser Entfernung messbar.

Die Zielvorstellungen zur Erschließungsqualität sind in Bild 2-1 dargestellt. Angegeben sind Richt- und Grenzwerte für Fußwegentfernungen zur Haltestelle (Luftlinie), die nach Gemeindeklassen sowie nach Verkehrsmitteln unterscheiden.

Raumkategorie	Haltestelleneinzugsbereich (Luftlinie in m)			
	Straßenbahn / Bus / ALT / AST		Stadtbahn	
	Richtwert	Grenzwert	Richtwert	Grenzwert
Mittelzentrum (über ca. 30.000 Einwohner)	300	500	400	800
Grundzentrum (ca. 5.000 bis 30.000 Einwohner)	400	600	600	1.000
Stadt-/Gemeindeteil (unter ca. 5.000 Einwohner)	500	700	800	1.200

Die Zielwerte gelten nur für Raumeinheiten (Siedlungskörper) mit  
 - mehr als 200 Einwohnern/Beschäftigten (Richtwert) bzw.  
 - mehr als 500 Einwohnern/Beschäftigten (Grenzwert).

Eine bebaute Fläche gilt als durch den ÖPNV erschlossen, wenn mindestens 80% der Bebauung in die Haltestelleneinzugsbereiche fallen.

Bild 2-1: Zielwerte für die Raumerschließung durch öffentliche Verkehrsmittel im Rhein-Kreis Neuss (Quelle: in Anlehnung an FGSV 2010<sup>1</sup>)

Die angegebenen Grenzwerte stellen den Mindeststandard dar, der durchgehend erfüllt werden muss und zukünftigen Planungen für den ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss zugrunde liegt. Die angegebenen Richtwerte sind als Zielwerte anzustreben. In keinem Fall darf die Erschließungsqualität hinter dem Status quo zurückbleiben (Fahrplan 2018). Ausnahmen sind nur in begründeten Einzelfällen möglich.

Die Haltestelleneinzugsbereiche der Städte und Gemeinden sind in Anlage 6.1 dargestellt.

<sup>1</sup> Richtlinie "Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010

## 2.4.2 Anforderungsprofil Verbindungsqualität

Neben der guten Erschließung des Kreisgebietes durch den ÖPNV steht die schnelle Überwindung der Distanzen im Vordergrund der Bemühungen um ein attraktives Nahverkehrssystem. Hierzu gehören insbesondere gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohnplätzen, Gewerbezentren, Schulstandorten, Einkaufszentren, Freizeitzentren etc. Dabei sind die wichtigsten Quellen und Ziele möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege miteinander zu verbinden sowie möglichst häufig zu bedienen. Die Verbindungsqualität wird hierbei durch folgende Kriterien beschrieben:

- Bedienungshäufigkeit (Taktfolge),
- Erreichbarkeit zentraler Orte (Beförderungszeit),
- Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV,
- Umsteigehäufigkeit.

Auch hier stellen die angegebenen Grenzwerte einen Mindeststandard dar, die Richtwerte sind als Zielwerte anzustreben. In keinem Fall darf die Verbindungsqualität hinter dem Status quo zurückbleiben (Fahrplan 2018). Ausnahmen sind nur in begründeten Einzelfällen möglich.

Der Fahrgast entscheidet u.a. anhand der Bedienungshäufigkeit des ÖPNV über die Wahl des Verkehrsmittels. Eine tiefe Marktdurchdringung des ÖPNV setzt eine relativ hohe Bedienungshäufigkeit (kurze Fahrzeugfolgezeiten) voraus. Die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit regionaler und lokaler Verbindungen im Rhein-Kreis Neuss sind in Bild 2-2 dargestellt. Die angegebenen Taktfolgen gelten:

- für eine regionale Verbindung zwischen den jeweiligen Kernbereichen der Städte und Gemeinden,
- für eine lokale Verbindung aus den Stadt-/ Gemeindeteilen in den jeweiligen Kernbereich,
- für eine lokale Verbindung in polyzentralen Städten wie z. B. Meerbusch in einen der Kernbereiche.

Bei lokalen Verbindungen sind aus den Außenbereichen der einzelnen Zentren auch größere Taktfolgen möglich (z. B. 60-/120-Minuten-Takt). In den Kernbereichen kann eine Verdichtung vorgenommen werden (z. B. 15-/30-Minuten-Takt). Bei Fahrtenausdünnung in der Schwachverkehrszeit (SVZ) soll das Grundraster beibehalten werden. Die NachtExpress-Linien fahren unabhängig von der Nachfrage im 60-Minuten-Takt. Die Definition der Betriebszeiten ist in Bild 2-4 dargestellt.

Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit							
regionale Verbindungen							
Verkehrszeit	Raumkategorie	Taktfolge [Min.]					
		Richtwert			Grenzwert		
		OZ	MZ	GZ	OZ	MZ	GZ
HVZ / NVZ	Mittelzentrum (MZ)	15	30	30	20	60	60
	Grundzentrum (GZ)	20	30	30	30	60	60
SVZ	Mittelzentrum (MZ)	30	60	60	60	120	120
	Grundzentrum (GZ)	30	60	60	60	120	120
lokale Verbindungen							
Verkehrszeit	Raumkategorie	Taktfolge [Min.]					
		Richtwert	Grenzwert				
HVZ / NVZ	innerhalb Mittelzentrum	15	30				
	innerhalb Grundzentrum	30	60				
SVZ	innerhalb Mittelzentrum	30	60				
	innerhalb Grundzentrum	60	120				
in Bezug auf "hochverdichteter Agglomerationsraum" (Einwohnerdichte $\geq 300$ EW/km <sup>2</sup> )							

Bild 2-2: Zielwerte der Bedienungshäufigkeit im ÖPNV des Rhein-Kreises Neuss  
(Quelle: in Anlehnung an FGSV 2010)

Die Erreichbarkeit zentraler Orte spiegelt sich in den Beförderungszeiten im ÖPNV wieder. Die Beförderungszeiten zwischen Startadresse und Zieladresse sollten so gering wie möglich und die Fahrtrouten so direkt wie möglich gestaltet werden. Die in Bild 2-3 angegebenen Beförderungszeiten zeigen den einzuhaltenden Grenzwert.

Zur Einhaltung der zulässigen Beförderungszeiten sollen in kritischen Bereichen Beschleunigungsmaßnahmen zugunsten des ÖPNV (z. B. Busspuren, Ampelvorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen) durchgeführt werden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen (Fußgängerzonen, Tempo-30-Zonen, 30 km/h Streckengeschwindigkeit, Shared-Space-Bereiche) erhöhen in der Regel die Beförderungszeiten im ÖPNV und sind deshalb auf den Fahrtrouten des ÖPNV insbesondere unter den vorgenannten Aspekten zu überprüfen.

Anforderungen an die Erreichbarkeit		
Raumkategorie		Beförderungszeit (Grenzwert) [Min.]
regional	nächstes Oberzentrum	60
	nächstes Mittelzentrum	30
	nächstes Grundzentrum	30
lokal	Stadt-/Gemeindezentrum	30

Bild 2-3: Zielwerte der Beförderungszeiten im ÖPNV des Rhein-Kreises Neuss (Quelle: in Anlehnung an FGSV 2010)

Im Interesse eines attraktiven ÖPNV-Angebotes sollte das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV unter dem Grenzwert 2,1 liegen, möglichst jedoch unter dem Richtwert von 1,5. Damit wird dem ÖPNV im Vergleich zum MIV ein um 50 % bis ca. 100 % höherer Zeitbedarf zugestanden. Ziel sollte es sein, im ÖPNV etwa vergleichbare Reisezeiten wie im MIV zu erreichen. Dabei ist die Reisezeit definiert als die Gesamtdauer für einen Weg zwischen dessen Ausgangs- und Endpunkt. Die vorgenannten Reisezeitverhältnisse gelten für Luftlinienentfernungen bis 50 km.

Für die Umsteigehäufigkeit gilt die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Innerhalb der Städte und Gemeinden muss mindestens der Kernbereich (in polyzentralen Städten wie z. B. Meerbusch einer der Kernbereiche) aus allen Stadt-/ Gemeindeteilen umstiegsfrei erreicht werden können. Bei Verbindungen ins nächstgelegene Mittel- bzw. Oberzentrum sollte höchstens ein Umstieg erforderlich sein.

### 2.4.3 Anforderungsprofil Betriebszeiten

In Abhängigkeit von den vorhandenen Fahrgastzahlen werden Betriebszeiten festgelegt. Dabei werden im Rhein-Kreis Neuss die folgenden Zeiten unterschieden:

- Hauptverkehrszeit (HVZ),
- Normalverkehrszeit (NVZ),
- Schwachverkehrszeit (SVZ).

Einzelheiten zeigt Bild 2-4. Die Hauptverkehrszeit am Vormittag und am Nachmittag wird durch den Berufsverkehr bestimmt. Der Schülerverkehr mit seinen Besonderheiten wird sowohl morgens wie mittags bedarfsgerecht behandelt.

Betriebszeit	Montag – Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
Hauptverkehrszeit (HVZ)	06:30 - 09:00 Uhr 16:00 - 18:00 Uhr	-	-
Normalverkehrszeit (NVZ)	09:00 - 16:00 Uhr 18:00 - 20:00 Uhr	07:00 - 16:00 Uhr	-
Schwachverkehrszeit (SVZ)	20:00 - 24:00 Uhr	16:00 - 24:00 Uhr	08:00 - 24:00 Uhr

Bild 2-4: Definition der Betriebszeiten im Rhein-Kreis Neuss

Die Betriebszeitfenster sind als Vorgaben zu verstehen und entsprechend bei der Angebotsplanung sowie bei zukünftigen Planungen für den ÖPNV zugrunde zu legen. Für den Betrieb außerhalb der oben angegebenen Zeiten sind ergänzende Verkehre unter Berücksichtigung der spezifischen örtlichen Gegebenheiten und Bedarfe möglich.

#### 2.4.4 Anforderungsprofil Angebotsqualität

##### ÖPNV-Produkte

Nahverkehrssysteme müssen der speziellen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Raumes Rechnung tragen. Ein attraktives, funktionsgerechtes und gleichzeitig wirtschaftlich tragbares Nahverkehrsangebot lässt sich am besten durch eine Kombination verschiedener Betriebsformen erreichen. Grundlage hierfür bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette (vgl. Bild 2-5). Die Betriebsformen sind hierarchisch aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft. Bei der Gestaltung von Liniennetzen ist zu beachten, dass die Regionalbusse wegen ihrer überwiegend raumverbindenden Funktion möglichst direkt, das heißt auf kurzem Weg und beschleunigt geführt werden. Stadt-/Ortsbusse mit überwiegend kleinräumig erschließender Funktion, Anruf-Sammel-Taxen und ggf. Bürgerbusse sichern die flächendeckende Raumer-schließung.

Der Einsatz von Anruf-Sammel-Taxen (AST), Anruf-Linien-Taxen (ALT) / Taxi-Bussen und Bürgerbussen ist wegen ihrer geringen Kapazität begrenzt. Erfahrungen zeigen, dass der Einsatzbereich dieser Betriebsformen auf Teilräume mit 100 bis max. 500 Einwohnern/Beschäftigten oder auf Zeiten mit entsprechend schwacher Verkehrsnachfrage beschränkt ist.

Das Zusammenspiel der Betriebsformen in einem Gesamtsystem muss die Verhältnisse zu Haupt- und Normalverkehrszeiten einerseits sowie zu Schwachverkehrszeiten andererseits berücksichtigen.

Produkt	Verkehrsaufgabe
U-Stadtbahn (U)	Innerstädtischer Schienen-Schnellverkehr, der die Direktverbindung zwischen Vorort bzw. Stadtteil und zentralen städtischen Bereichen sowie zwischen Nachbarstädten regelt. Es handelt sich hierbei um ein Top-Produkt im zentrenbezogenen Verkehr großstädtischer Ballungsräume. Die U-Stadtbahn bildet das Grundnetz des städtischen Schienenverkehrs.
Straßenbahn	Stellt den Verkehr im Ort, innerhalb des Stadtteils, zwischen benachbarten Städten und Stadtteilen sowie in der Fläche und regional dar. Sie hat Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion auf nachfragestarken Relationen.
SchnellBus (SB)	Stellt die Verbindungen zwischen Vorort, Stadtteil und zentralen städtischen Bereichen sowie Verkehr zwischen zentralen Bereichen von Nachbarstädten/-orten dar. Er bietet eine direkte, umsteigefreie Verbindung auf den Hauptnachfragerelationen an und ist eine Ergänzung zum Schienenangebot.
Regionalbus	Dient der Flächenerschließung und der Verbindung der Städte, Gemeinden und Ortschaften in der Region außerhalb der Schienenkorridore. Er übernimmt in Korridoren ohne ergänzende Ortsbussysteme auch die Ortserschließung. Regionalbusse sichern das Grundangebot des regionalen ÖPNV, den Zugang zum Schienenverkehr sowie die Anbindung an das zugehörige Zentrum.
Stadtbus	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde (vielerorts auch Schülerverkehre) und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.
Taxibus / AnrufLinienTaxi (ALT) AnrufSammelTaxi (AST)	Bedarfsorientierter Verkehr als eigenständige Linie oder Linienergänzung in Räumen und Zeiten in denen aufgrund schwacher Nachfrage ganztägig oder zu bestimmten Zeiten eine Bündelung der Fahrgastströme nicht möglich und somit ein wirtschaftlicher Linienbusbetrieb ausgeschlossen ist.  TaxiBus / ALT auf vorhandenen festgelegten Linienwegen des Standard-Linienverkehrs, im AST-Verkehr individuelle Linienführung von festgelegten und gekennzeichneten AST-Haltestellen z. B. bis vor die Haustür.
NachtExpress (NE)	Erschließt das Stadtgebiet in Spät- und Nachtzeiten. Eine Verknüpfung mit dem SPNV und anderen NE- und ALT-Linien wird - wo möglich - geboten.
WochenendExpress (WE)	Ersetzt den Stadtbus am Wochenende. Eine Verknüpfung mit dem SPNV und anderen NE- und ALT-Linien wird - wo möglich - geboten.

Bild 2-5: Produkte des ÖPNV als Komponenten eines Gesamtsystems

## Platzangebot

Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) sollen die Empfehlungen für Planung und Betrieb des ÖPNV der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2010 sowie die jeweils gültigen Standards des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) beachtet werden. Das Platzangebot ist über alle Verkehrszeiten des Tages ausreichend zu bemessen. Für den Besetzungsgrad sind folgende Schwellwerte anzusetzen:

- Mittelwert über die Spitzenstunde  $\leq 65 \%$ ,
- Mittelwert über die 20-Minuten-Spitze  $\leq 80 \%$ ,
- Mittelwert über eine Stunde (außerhalb der Spitzenverkehrszeit)  $\leq 50 \%$ ,
- Schwachverkehrszeit (SVZ): jedem Fahrgast soll möglichst ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.

Besetzungsgrad ist der Quotient aus der Zahl der Fahrgäste und der Zahl der Plätze (Sitz- und Stehplätze) je Richtung. Orientierungswert für die Bemessung der Taktdichte (Fahrtenangebot) ist der Besetzungsgrad zwischen zwei Haltestellen in der Lastrichtung.

Der Takt sollte so bemessen sein, dass außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten in der Regel eine ausreichende Anzahl von Sitzplätzen für alle Fahrgäste auf allen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung steht. Bei Großveranstaltungen und Sondersituationen (z. B. extreme Witterung) sowie im Ausbildungsverkehr gilt der definierte Qualitätsmaßstab ausdrücklich nicht.

Die Fahrradmitnahme ist weiterhin zu ermöglichen. Dabei ist darauf zu achten, dass Kinderwagen, Rollstühle und Rollatoren grundsätzlich Vorrang vor der Fahrradmitnahme erhalten.

## Anschlüsse

Bei der Fahrplangestaltung sollen grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachtet werden. Damit werden fahrplanmäßige Übergänge zwischen den Betriebsformen des ÖPNV eingerichtet und die Voraussetzung für eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette geschaffen. Die im Rhein-Kreis Neuss angestrebten Zielwerte für Anschlussqualitäten zeigt Bild 2-6.

Wartezeit auf Anschlussverkehrsmittel		
Beförderungsdauer	Richtwert	Grenzwert
bis 60 Min.	< 10 Min.	10 bis < 15 Min.
mehr als 60 Min.	< 15 Min.	15 bis < 22,5 Min.

Bild 2-6: Zielwerte für Anschlussqualitäten im ÖPNV des Rhein-Kreises Neuss (Quelle: in Anlehnung an FGSV 2010)

Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sollen vor allem an Verknüpfungspunkten mit hohen Umsteigerzahlen gesichert werden ( $\geq 500$  Umsteiger/Tag), insbesondere beim Übergang zum/vom Schienenverkehr (SPNV, U-Stadtbahn, Straßenbahn).

Weiterhin sollen mindestens an jedem Bahnhof/Haltepunkt des Schienenverkehrs (SPNV, U-Stadtbahn, Straßenbahn) sowie in jeder Stadt/Gemeinde an ausgewählten Schnellbushaltestellen Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) oder andere geeignete Fahrrad-Abstellmöglichkeiten vorgehalten werden. Park-and-Ride-Anlagen (P+R) mit Kiss-and-Ride-Funktion sind an jedem Bahnhof/Haltepunkt des SPNV und in Abhängigkeit von der räumlichen und verkehrlichen Situation an geeigneten U-Stadtbahn-, Straßenbahn- und Schnellbushaltestellen anzustreben. Auch an sonstigen Bushaltestellen können im Einzelfall P+R-Anlagen und Fahrradabstellmöglichkeiten wünschenswert sein. Die Einrichtung von Carsharing-Stationen, Fahrradverleih-Stationen und Ladestationen für E-Fahrräder sowie E-Pkw soll in Abhängigkeit von der räumlichen und verkehrlichen Situation an geeigneten Haltepunkten des Schienenverkehrs, an Schnellbushaltestellen sowie an Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung geprüft werden.

#### 2.4.5 Anforderungsprofil Haltestellenausstattung

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

Die Ausstattung der Haltestellen muss diese Anforderungen weitestgehend bedarfsgerecht erfüllen, aber auch im Rahmen des betrieblich, straßenverkehrs-



rechtlich und wirtschaftlich Machbaren bleiben. In dem hier gewählten Baukastenprinzip werden den Haltestellenkategorien gemäß Bild 2-7 in Anlehnung an die VRR-Richtlinie zur „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR“ bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet. Die angestrebte Grundausstattung (Mindeststandard) für die Haltestellenkategorien zeigt Bild 2-8 ebenso wie optionale Ergänzungen in Abhängigkeit von der örtlichen Situation („situationsabhängig“). Ausnahmen sind nur in begründeten Einzelfällen möglich.

Haltestellenkategorie		Beschreibung
Stadtbahn		Alle oberirdischen Hochflur-Stadtbahn-Haltestellen
Straßenbahn	1	Straßenbahnhaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung <sup>1)</sup>
	2	Straßenbahnhaltestellen mit mittlerer oder niedriger Verkehrsbedeutung
Bus	1	Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung <sup>1)</sup>
	2	Bushaltestellen mit mittlerer oder niedriger Verkehrsbedeutung
<sup>1)</sup> Haltestellen mit überdurchschnittlich vielen Ein- und Aussteigern oder wichtige Verknüpfungspunkte		

Bild 2-7: Haltestellenkategorien

	Hochflur- Stadtbahn	Straßenbahn		Bus	
		1	2	1	2
<b>Barrierefreiheit</b>					
– Stufenloser Zugang zum Bahnsteig/Bussteig	●	●	●	●	○
– Spalt- und stufenarmer Ein-/ Ausstieg in das/aus dem Fahrzeug	●	●	●	●	○
– Taktiles und kontrastreiches Leitsystem	●	●	●	●	○
– Kontrastreiche Bodenindikatoren an der Bahnsteigkante	●				
– Zugangsinformationen in Braille-/ und Pyramidenschrift (Handlaufbeschriftung)	●				
– Hauptinformation im Zwei-Sinne-Prinzip	○	○	○	○	
– Information für Rollstuhlfahrer lesbar	○				
<b>Information</b>					
– Haltestellenschild	●	●	●	●	●
– Beschilderung (Hst.-Name, Linie, Richtung, Verbund, Verkehrsunternehmen)	●	●	●	●	●
– Gleis- oder Bussteigbezeichnung	●	●	○	●	○
– dynamische Fahrgastinformation zu Abfahrten optisch und akustisch	●	●	○	○	○
– Aushangfahrplan	●	●	●	●	●
– Liniennetzplan	○	○	○	○	○
– Tarifinformation/Preisinformation	●	●	●	●	●
– Haltestellenplan/Umgebungsplan	○	○	○	○	
– Stadtplan	○				
<b>Service &amp; Komfort</b>					
– Sitzmöglichkeit	●	●	○	●	○
– Witterungsschutz	●	●	○	●	○
– Ticketautomat	○	○	○	○	
– Abfallbehälter	●	●	●	●	○
<b>Sicherheit</b>					
– ausreichende Beleuchtung	●	●	●	●	○
– Videokameras	○	○	○	○	
– Notruf-Informations-Säule	○	○	○	○	
● Mindestausstattung      ○ situationsabhängig					

Bild 2-8: Anforderungen an die Haltestellenausstattung im Rhein-Kreis Neuss (in Anlehnung an die VRR-Richtlinie)

### **2.4.6 Anforderungsprofil Fahrzeugausrüstung**

Alle im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge müssen den gesetzlichen Bestimmungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab), der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) genügen.

Die Fahrzeugausrüstung muss sich zudem an der Verkehrsaufgabe der eingesetzten Fahrzeuge orientieren. Bild 2-9 enthält die vom Rhein-Kreis Neuss angestrebten Standards der Fahrzeugausrüstung. Die Zielwerte unterscheiden nach einer Grundausrüstung (Mindeststandard) und einer zweckmäßigen Ergänzung.

Im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes NRW („barrierefreier Zugang zum ÖPNV“) und der rechtsverbindlichen UN-Behindertenrechtskonvention werden im Zuge der Fahrzeugneu- und Fahrzeugersatzbeschaffung sukzessive ggf. noch bestehende Zugangshemmnisse abgebaut.

Vor dem Hintergrund der aktuell gültigen Emissionsgrenzwerte der EU kommt dem Emissionsverhalten der im Linienverkehr eingesetzten Busse besondere Bedeutung zu. Die eingesetzten Fahrzeuge sollen über umweltverträgliche Antriebssysteme verfügen. Bei Ersatz- und Neubeschaffungen soll der aktuell anerkannte Stand der Technik zum Einsatz kommen. Spezifische Vorgaben zu weitergehenden Anforderungen im Hinblick auf das Emissionsverhalten der Fahrzeuge zur Erreichung umweltpolitischer Ziele können in der Beauftragung der Verkehrsdienstleistung getroffen werden.

	Hochflur- Stadtbahn	Straßen- bahn	Schnell- bus	Bus
<b>Ein-/Ausstieg</b>				
– Niederflur		•	•	•
– Fahrzeugabsenkung + Rampe			•	•
– optische und akustische Anzeige der Türöffnung/-schließung	•	•	○	○
– Taktile und visuell erkennbare Türöffnungstaster	•	•	•	•
– Kennzeichnung der Fahrgasttüre(n) mit Rollstuhlzugang	•	•	•	•
– Kennzeichnung der Sitzplätze für Menschen mit Behinderung	•	•	•	•
<b>Inneneinrichtung</b>				
– Mehrzweckbereich in ausreichender Dimension und stufenlos erreichbar	•	•	•	•
– ausreichend stufenlos erreichbare Sitze innerhalb des Fahrzeugs	•	•	•	•
– Klappsitze entgegen der Fahrtrichtung				○
– lückenlose Festhalte-Kette	•	•	•	•
– kontrastreiche Gestaltung	•	•	•	•
– Gepäckablage	○	○	○	○
<b>Information (im Fahrzeug)</b>				
– Anzeige des Linienziels	•	•	•	•
– Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle	•	•	•	•
– dynamische Anzeige von Anschlussbeziehungen	○	○	○	○
– Liniennetzplan	•	•	•	○
<b>Fahrausweiserwerb</b>				
– Fahrausweisautomat/-drucker o.a.	•	•	•	•
<b>Fahrgastkomfort</b>				
– Klimaanlage	○	○	○	○
	• Mindestausstattung		○ zweckmäßige Ergänzung	

Bild 2-9: Anforderungen an die Fahrzeugausrüstung im Rhein-Kreis Neuss

### 2.4.7 Anforderungsprofil Betrieb

Der Fahrgast erwartet, dass das erbrachte Leistungsangebot im ÖPNV des Rhein-Kreises Neuss den Vorgaben des Fahrplans entspricht, die Anforderungen an die Anschlussqualitäten (vgl. Bild 2-6) erfüllt und die angegebene Taktfolge sowie die Betriebszeiten eingehalten werden. Abweichungen von den konzessionierten Linienwegen sind im Regelverkehr unzulässig.

#### Pünktlichkeit

Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen attraktiven ÖPNV. In Abhängigkeit von der Fahrdauer ist eine bestimmte Verspätung zulässig. Die anzustrebenden zulässigen Grenzwerte nach FGSV 2010 zeigt Bild 2-10.

Anforderung an die Pünktlichkeit (Verspätung)		
Fahrdauer	Richtwert	Grenzwert
bis 60 Min.	0 bis < 5 Min.	5 bis < 10 Min.
über 60 Min.	5 bis < 10 Min.	10 bis < 15 Min.

Bild 2-10: Anforderungen an die Pünktlichkeit des ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss (nach FGSV 2010)

Der anzustrebende Richtwert im ÖPNV des Rhein-Kreises Neuss liegt deutlich darunter: Für die Pünktlichkeit wird eine Toleranzgrenze von + 3 Minuten zugrunde gelegt. Busse und andere im Straßenraum geführte Verkehrsmittel des ÖPNV können dieser Anforderung jedoch nicht immer gerecht werden, weil sie u.a. Behinderungen durch den MIV ausgesetzt sind. Solche Behinderungen haben sowohl Fahrzeitverlängerungen als auch Fahrzeitschwankungen zur Folge. Um dem entgegenzuwirken, sind die bestehenden Behinderungen im Straßenraum soweit wie möglich durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen abzubauen.

Bei verspäteten Abfahrten von mindestens 20 Minuten ohne alternative Fahrtmöglichkeit kann die landesweite Mobilitätsgarantie NRW in Anspruch genommen werden.

#### ÖPNV-Beschleunigung

Der Einsatz geeigneter Beschleunigungsmaßnahmen hängt sehr stark von den jeweiligen räumlichen und zeitlichen Gegebenheiten ab. Aus diesem Grund

scheint es nicht sinnvoll, einheitliche Maßnahmenstandards zu definieren. Vielmehr ist es zweckmäßig, nach einer differenzierten Analyse der jeweiligen Verkehrsabläufe (Ort, Umfang und Art der Behinderung) aus einem Katalog von möglichen Beschleunigungsmaßnahmen die für die spezielle Situation bestmögliche zu wählen (z. B. Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen, Busspuren in stauanfälligen Bereichen, fahrgeometrische Optimierungen).

### **Sauberkeit und Schadensfreiheit**

Der Fahrgast hat Anspruch auf intakte, saubere Fahrzeug- und Haltestellenausstattung. Insbesondere die Sauberkeit ist ein wichtiger Bestandteil, den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Sowohl die eingesetzten Fahrzeuge als auch die Haltestellen müssen einem sauberen und gepflegten Erscheinungsbild genügen. Beschwerden über mangelnde Sauberkeit muss das betreffende Verkehrsunternehmen umgehend nachgehen bzw. an die zuständigen Stellen unverzüglich weiterleiten.

Beanstandungen von z. B. defekten Informationstafeln/-anzeigen, Beleuchtung und Möblierung sind an das zuständige Verkehrsunternehmen zu richten. Sie sollen in der Regel kurzfristig behoben werden. Gleiches gilt für größere Schäden, die z. B. durch Vandalismus entstanden sind.

### **Sicherheit**

Die Sicherheit an Haltestellen und in den Fahrzeugen muss jederzeit gewährleistet sein. Dabei sind die Sicherheitsbedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen zu berücksichtigen. Eine gute Einsehbarkeit und eine ausreichende Beleuchtung der Haltestellen sollen dem Fahrgast ein Sicherheitsgefühl vermitteln.

In den Fahrzeugen soll das Fahrpersonal (oder eine Kamera) den Innenraum beobachten können. Hierfür ist eine hinreichende Innenbeleuchtung erforderlich. Das Personal muss zudem technisch in der Lage sein, in Notfallsituationen die notwendigen Maßnahmen schnell zu ergreifen.

### **2.4.8 Anforderungsprofil Information und Kommunikation**

Eine große Bedeutung sieht der Rhein-Kreis Neuss in der Verbesserung der Fahrgastinformation. Durch einheitlich aufgebaute und verständliche Fahrpläne und Tarifinformationen werden der Bevölkerung bzw. den Fahrgästen die angebotenen Möglichkeiten und Qualitäten des ÖPNV zugänglich gemacht. Fehlende Fahrplanaushänge und Tarifinformationen sollen werktags innerhalb

von 24 Stunden nach Bekanntwerden des Mangels ersetzt werden. Insbesondere potenziellen Fahrgästen sowie mobilitätseingeschränkten Menschen muss eine einfache Orientierung im ÖPNV-System ermöglicht werden.

Eine elektronische Fahrplanauskunft erleichtert vielen potenziellen Fahrgästen die Nutzung des ÖPNV. Daher müssen alle Verkehrsunternehmen ihre Daten beim VRR pflegen und auf planmäßige Fahrplanabweichungen oder Sonderverkehre hinweisen. Sie sind gehalten – soweit möglich – Ist-Daten zur Verfügung zu stellen und die Angaben zur Barrierefreiheit für die VRR-Fahrplanauskunft zu ermitteln. Alle Verkehrsunternehmen müssen die Fahrplantabellen oder Produktfahrpläne<sup>2</sup> ihrer Linien im Internet zugänglich machen.

Die bereitgestellten Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, einheitlich, verständlich und nutzbar sein. Die Bereitstellung erfolgt über Print- und digitale Medien sowie über das Telefon. Im Rahmen der fortlaufenden Digitalisierung sind diese Dienste stetig weiterzuentwickeln.

---

<sup>2</sup> Die Fahrplantabellen und Produktfahrpläne sollen der VRR-Richtlinie über die Fahrplänebücher und Produktfahrpläne für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in der aktuell gültigen Fassung entsprechen.

## 3 Bestandsanalyse und Entwicklungen

### 3.1 Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

Der Rhein-Kreis Neuss liegt im Regierungsbezirk Düsseldorf und umfasst eine Fläche von ca. 576 km<sup>2</sup>, die sich auf die sechs Städte Dormagen, Grevenbroich, Kaarst, Korschenbroich, Meerbusch und Neuss sowie die zwei Gemeinden Jüchen und Rommerskirchen verteilt. Im Kreis sind 447.431 Einwohner mit Hauptwohnsitz gemeldet (Stand 31.12.2016). Die Einwohnerverteilung auf die kreisangehörigen Kommunen ist in Bild 3-1 dargestellt.

Das Kreisgebiet liegt im Einzugsbereich der benachbarten Oberzentren Düsseldorf, Köln, Mönchengladbach, Krefeld und Duisburg. Weiterhin grenzen die Kreise Viersen im Nordwesten, Heinsberg und Düren im Westen, Rhein-Erft-Kreis im Süden und – getrennt durch den Rhein – Mettmann im Osten an das Kreisgebiet an. Aufgrund der unmittelbaren räumlichen Nähe zu den Metropolen des Ballungsraums Rhein-Ruhr weist der Rhein-Kreis Neuss eine starke Verflechtung mit den dortigen Metropolen auf, insbesondere mit Düsseldorf und Köln.

Stadt / Gemeinde	Einwohner	Stadt / Gemeinde	Einwohner
Dormagen	64.016	Korschenbroich	32.947
Grevenbroich	62.977	Meerbusch	55.091
Jüchen	23.202	Neuss	152.882
Kaarst	43.218	Rommerskirchen	13.098
<b>Rhein-Kreis Neuss</b>			<b>447.431</b>

Bild 3-1: Einwohner im Rhein-Kreis Neuss am 31.12.2016<sup>3</sup> (Quelle: IT.NRW)

### 3.2 SPNV-Angebot

Das Kreisgebiet wird gegenwärtig von insgesamt 11 SPNV-Linien bedient, Aufgabenträger für den SPNV ist die VRR AöR:

- 6 Regionalexpress-Linien: RE4, RE6, RE7, RE8, RE10 und RE13,
- 2 Regionalbahnlinien: RB 27 und RB 39,
- 3 S-Bahnlinien: S8, S11 und S28.

<sup>3</sup> Fortschreibung des Bevölkerungsstandes (Basis Zensus 2011)



Die RE- und RB-Linien bedienen im Rhein-Kreis Neuss 11 Haltepunkte und die S-Bahnlinien 16 Haltepunkte.

Die durch den Rhein-Kreis Neuss verlaufenden SPNV-Linien zeigt Bild 3-2.

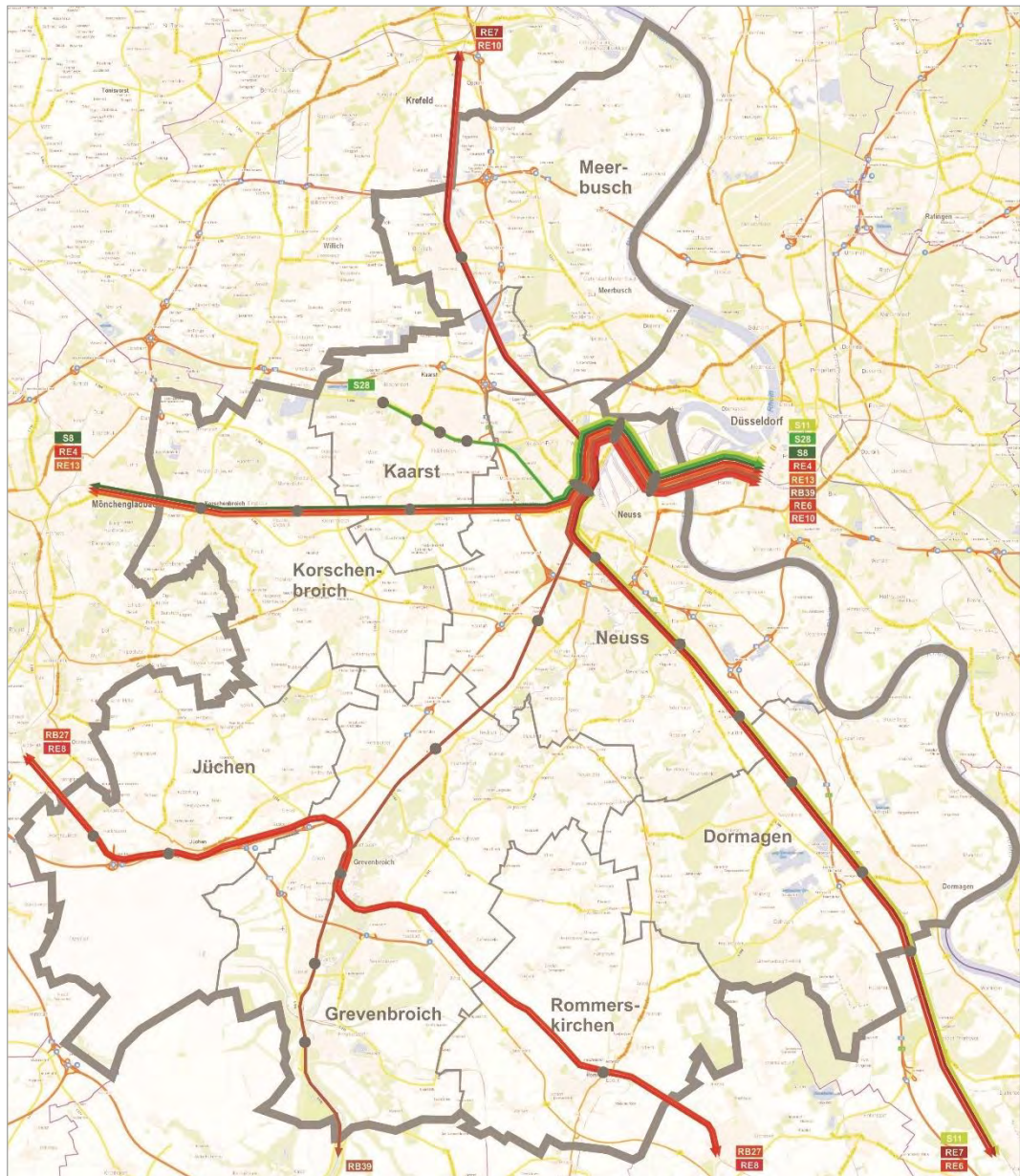


Bild 3-2: SPNV-Linien im Rhein-Kreis Neuss 2017/2018

### 3.3 ÖPNV-Angebot

Das ÖPNV-Angebot im Rhein-Kreis Neuss besteht aus dem SPNV-Netz des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (RegionalExpress, RegionalBahn und S-Bahn) sowie aus 5 Stadtbahn-/Straßenbahnlinien, 78 regionalen bzw. kommunalen Buslinien und 10 Anruf-Sammel-Taxi-/Bürgerbuslinien. Gemäß VRR-Verbundfahrplan 2017/2018 sind im ÖPNV (ohne SPNV) des Rhein-Kreises Neuss insgesamt 8 Verkehrsunternehmen tätig. Einzelheiten zeigt Bild 3-3. In Bild 3-4 sind die gemeindegrenzüberschreitenden, ganztägig im Takt verkehrenden Stadtbahn-, Straßenbahn-, Regionalbus- und Schnellbuslinien dargestellt.

Verkehrsunternehmen im Rhein-Kreis Neuss	Stadtbahn	Straßenbahn	Bus	ALT/AST/ Bürgerbus
Rheinbahn	4	1	8	
Rheinbahn/BVR			2	
Rheinbahn/SWK			1	
BVR			24	2
SDG			13	4
NEW'Möbus			6	2
NEW'Möbus/KVG			2	
NEW'Möbus/BVR/KVG			3	
SWN			16	2
SWK			2	
REVG			2	
<b>Anzahl Linien im Rhein-Kreis Neuss</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>79</b>	<b>10</b>

Bild 3-3: ÖPNV-Angebot im Rhein-Kreis Neuss 2017/2018

In Anlage 6.2 sind sämtliche im Rhein-Kreis Neuss verkehrenden Linien des ÖPNV (ohne SPNV) in Form von Liniensteckbriefen einzeln aufgeführt und anhand von Angaben zu Betriebszeit und Bedienungshäufigkeit (Takt), differenziert nach Tagesarten (Montag – Freitag, Samstag, Sonntag) und nach Verkehrszeiten beschrieben. Basis der Darstellungen ist der Fahrplan 2016/2017. Neue Linien und Linien mit umfangreicher Angebotsänderung wurden auf den Fahrplanstand 2017/2018 angepasst.

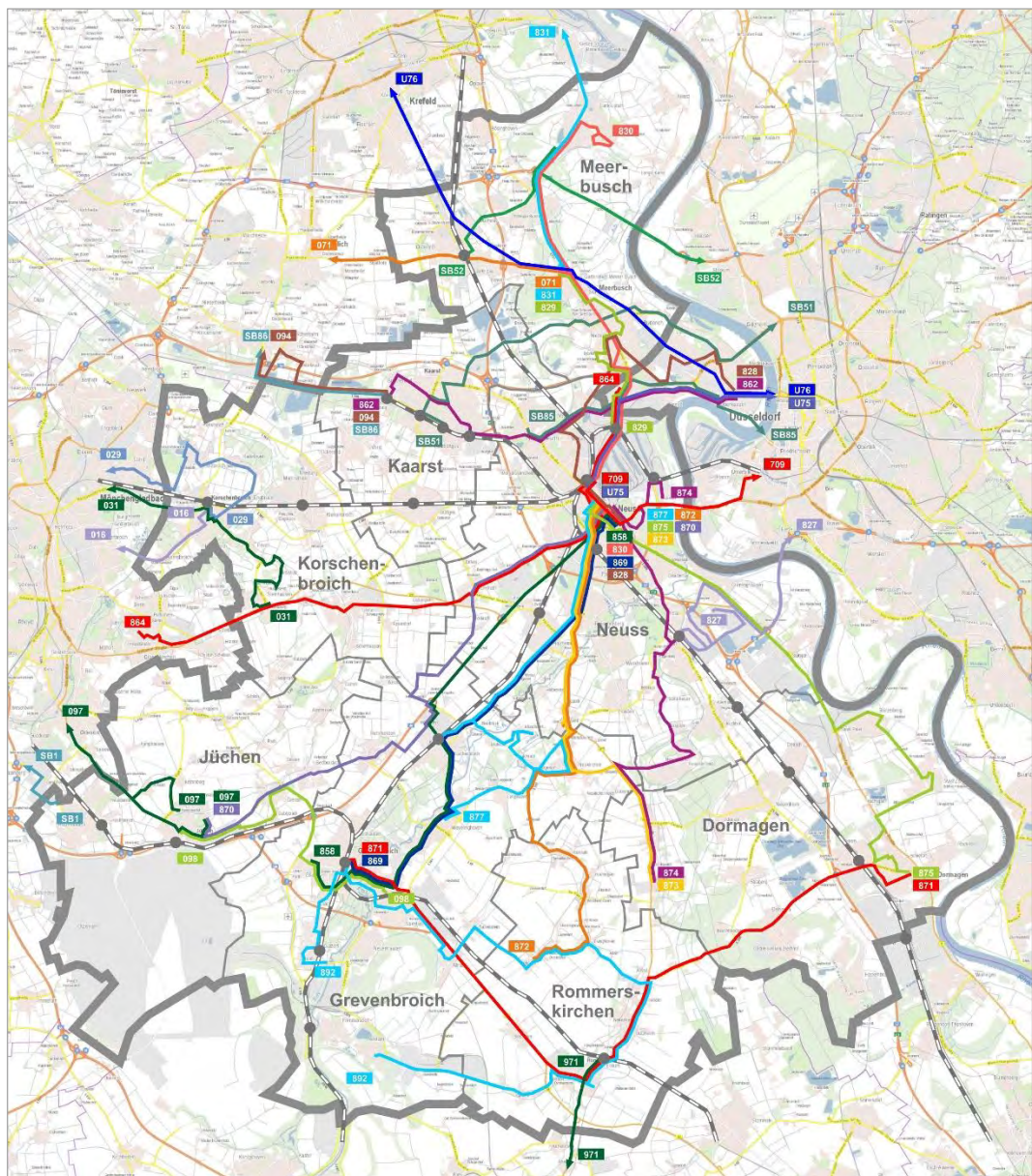


Bild 3-4: Liniennetz von Stadtbahn, Straßenbahn sowie gemeindegrenzüberschreitenden Regional- und Schnellbuslinien mit ganztägiger Bedienung im Taktverkehr im Rhein-Kreis Neuss (2017/2018)

### 3.4 Bevölkerungs- und Nachfrageentwicklung

Die Zahl der Einwohner im Rhein-Kreis Neuss ist im Zeitraum von 2012 bis 2016 leicht gestiegen (+12.300 Einwohner, entsprechend +2,8 %). Das Statistische Landesamt NRW (IT.NRW) geht auch zukünftig von einem leichten Anstieg der Einwohner im Rhein-Kreis Neuss aus. Bis 2025 wird eine Zunahme der Einwohner um rund 6.300 Personen erwartet, bis 2030 um weitere rund 4.800 Personen, jeweils im Vergleich mit 2016 (31.12.2015). Bild 3-5 zeigt die Entwicklungen differenziert nach den Städten und Gemeinden des Rhein-Kreises Neuss.

Stadt/Gemeinde	Bestand <sup>1)</sup>		Prognose <sup>2)</sup>		2016 gegenüber 2012	2030 gegenüber 2016
	2012	2016	2025	2030	%	%
Dormagen	62.312	64.064	64.600	65.300	2,8 %	1,9 %
Grevenbroich	61.374	63.051	63.400	63.500	2,7 %	0,7 %
Jüchen	22.177	23.260	23.300	23.500	4,9 %	1,0 %
Kaarst	41.941	43.286	42.300	42.300	3,2 %	-2,3 %
Korschenbroich	32.026	32.922	31.800	31.400	2,8 %	-4,6 %
Meerbusch	54.378	54.892	56.800	57.500	0,9 %	4,8 %
Neuss	151.070	155.414	160.800	163.900	2,9 %	5,5 %
Rommerskirchen	12.454	13.137	13.300	13.700	5,5 %	4,3 %
<b>Rhein-Kreis Neuss</b>	<b>437.732</b>	<b>450.026</b>	<b>456.300</b>	<b>461.100</b>	<b>2,8 %</b>	<b>2,5 %</b>

<sup>1)</sup> 31.12.2011 bzw. 31.12.2015    <sup>2)</sup> 01.01.2025 bzw. 01.01.2030

Bild 3-5: Einwohnerprognose im Rhein-Kreis Neuss (2012, 2016, 2025, 2030)<sup>4</sup>  
(Quelle: IT.NRW)

Mit Blick auf die Nachfragewirkungen im ÖPNV entscheidender sind die Veränderungen in der Altersstruktur der Bevölkerung im Rhein-Kreis Neuss. Die von IT.NRW erwarteten Entwicklungen bis zum Jahr 2030 zeigt Bild 3-6 in tabellarischer Form sowie Bild 3-7 als Grafik. In den Jahren 2012 bis 2016 war die Entwicklung geprägt durch einen leichten Rückgang der Schüler (10 bis unter 18 Jahre), einen leichten Zuwachs der Erwerbsfähigen (18 bis unter 65 Jahre) und einen stärkeren Zuwachs in der Altersklasse der über 65-Jährigen (Rentner). Laut IT.NRW wird sich dieser Trend in den nächsten Jahren weiter fortsetzen.

<sup>4</sup> Fortschreibung des Bevölkerungsstandes (Basis Zensus 2011), Bevölkerungsmodellrechnung 2014 – 2040

Mittelfristig, d.h. bis zum Jahr 2025 werden im Rhein-Kreis Neuss im Vergleich zum Jahr 2016 folgende Entwicklungen erwartet:

- Zunahme der Einwohner um 6.300 Pers. ( + 1,4 %),
- Rückgang der Schüler (10-18 Jahre) um 1.400 Pers. ( - 4,0 %),
- Rückgang der Erwerbsfähigen um 4.100 Pers. ( - 1,5 %),
- Zunahme der ≥ 65-Jährigen um 12.000 Pers. ( +12,5 %).

Altersgruppe	Bestand <sup>1)</sup>		Prognose <sup>2)</sup>		2025 ge- genüber 2016	2030 ge- genüber 2016
	2012	2016	2025	2030	%	%
unter 6	22.528	24.441	23.800	23.500	-2,6%	-3,9%
6 bis unter 10 Jahre	16.388	16.615	17.000	17.300	2,3%	4,3%
10 bis unter 15 Jahre	22.819	21.731	21.700	22.000	-0,1%	1,4%
15 bis unter 18 Jahre	14.025	14.301	12.900	13.400	-9,8%	-6,4%
18 bis unter 25 Jahre	31.431	32.173	28.600	28.100	-11,1%	-12,5%
25 bis unter 45 Jahre	106.373	104.573	108.900	108.900	4,1%	4,1%
45 bis unter 65 Jahre	132.673	140.133	135.300	128.200	-3,4%	-8,5%
65 Jahre und mehr	91.495	96.059	108.100	119.700	12,5%	24,6%
<b>Rhein-Kreis Neuss</b>	<b>437.732</b>	<b>450.026</b>	<b>456.300</b>	<b>461.100</b>	<b>1,4%</b>	<b>2,5%</b>

<sup>1)</sup> 31.12.2011 bzw. 31.12.2015    <sup>2)</sup> 01.01.2025 bzw. 01.01.2030

Bild 3-6: Altersstrukturprognose im Rhein-Kreis Neuss (2012 bis 2030)<sup>5</sup> – Tabelle  
(Quelle: IT.NRW)

Langfristig, d.h. bis zum Jahr 2030 werden im Rhein-Kreis Neuss im Vergleich zum Jahr 2016 folgende Entwicklungen erwartet:

- Zunahme der Einwohner um 11.100 Pers. (+ 2,5 %),
- Rückgang der Schüler (10-18 Jahre) um 600 Pers. (- 1,8 %),
- Rückgang der Erwerbsfähigen um 11.700 Pers. (- 4,2 %),
- Zunahme der ≥ 65-Jährigen um 23.600 Pers. (+ 24,6 %).

<sup>5</sup> Fortschreibung des Bevölkerungsstandes (Basis Zensus 2011), Bevölkerungsmodellrechnung 2014 – 2040

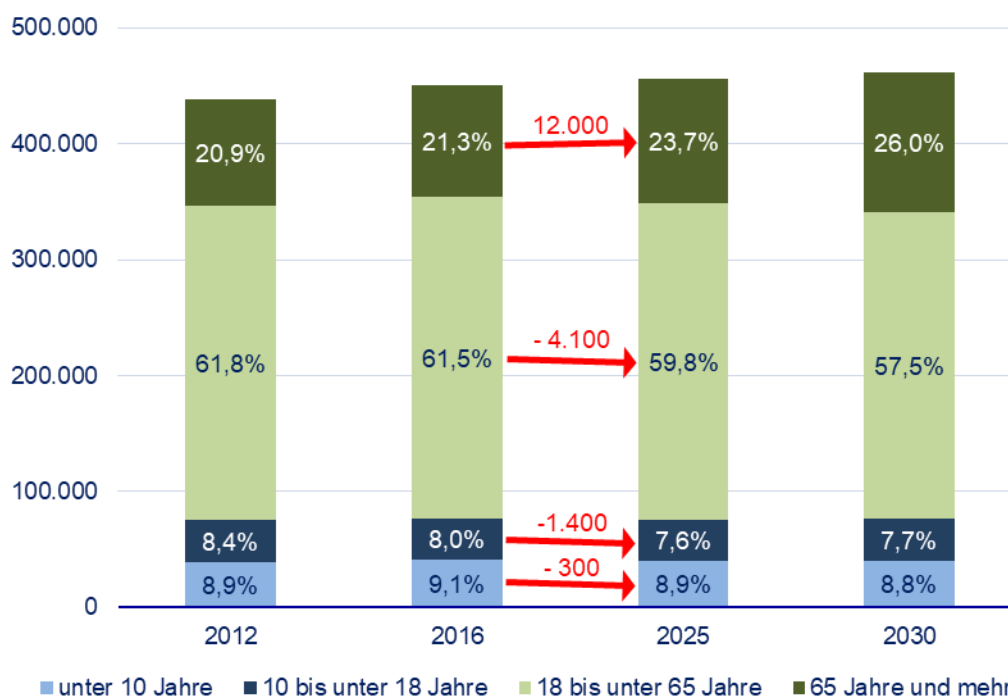


Bild 3-7: Altersstrukturprognose im Rhein-Kreis Neuss (2012 bis 2030) – Grafik  
(Quelle: IT.NRW)

Mit Blick auf den ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss zeichnen sich aus der Altersstrukturprognose folgende Nachfragewirkungen ab:

- die Stammkunden (Schüler) gehen leicht zurück (2 – 4 %),
- die Wahlfreien (Erwerbsfähige) nehmen geringfügig ab (2 – 4 %),
- die Wahlfreien (Rentner) werden deutlich mehr (13 – 25 %).

Die leicht positive Bevölkerungsentwicklung lässt tendenziell leicht steigende Fahrgastzahlen erwarten. Wegen der abnehmenden Verkehrsmittelbindung (Stammkunden) bei gleichzeitiger Zunahme der wahlfreien Kunden steht der ÖPNV jedoch zunehmend im Wettbewerb um das bestgeeignete Verkehrsmittel. Darauf muss sich der ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss einstellen und sein Angebot an die Kundenbedürfnisse bestmöglich anpassen. Neben angebotsseitigen Maßnahmen spielen dabei auch ein barrierefreier Zugang, multimodale Verknüpfungen, umweltfreundliche Antriebe, attraktive Tarife etc. eine entscheidende Rolle.

## 4 Maßnahmenprogramm

### 4.1 Maßnahmenprogramm SPNV (nachrichtlich)

Der VRR-Nahverkehrsplan 2017 formuliert die Anforderungen an das Fahrplanangebot, die Infrastruktur und weitere Qualitätsaspekte für ein integriertes und zukunftsorientiertes SPNV-System im VRR. Die Entwicklung des SPNV-Leistungsangebots und des Fahrzeugeinsatzes wird bestimmt von der Umsetzung des RE-Konzepts, des S-Bahn-Konzepts mit einem 15-/30-Minuten-Takt und der Einführung des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX). Für den Rhein-Kreis Neuss sind dort folgende Vorhaben gelistet:

- RE6 (Köln/Bonn Flughafen - Köln - Neuss - Düsseldorf - Duisburg - Essen - Dortmund - Bielefeld - Minden): Nach Umsetzung des RE-Konzeptes ab Dezember 2016 wurden die Fahrten der Linie RE6a (Düsseldorf – Köln/Bonn Flughafen) in die Linie RE6 integriert, die ab Düsseldorf über Neuss, Dormagen und Köln bis zum Flughafen Köln/Bonn verlängert wird. Dadurch bleibt die dritte stündliche RE-Verbindung zwischen Neuss und Düsseldorf, die zweite stündliche RE-Verbindung zwischen Neuss und Köln sowie eine direkte Verbindung zwischen Dormagen und Düsseldorf gesichert. Es entsteht eine direkte Verbindung zwischen dem Rhein-Kreis Neuss und dem Ruhrgebiet.
- Bereits vor Einführung des RRX-Betriebes im Zielzustand (2030-2035) werden schrittweise die Linien RE6 (Dezember 2019) und RE4 (Dezember 2020) auf die neuen RRX-Fahrzeuge umgestellt. Neben der erwarteten Verbesserung der Fahrplanstabilität durch das optimierte Beschleunigungsvermögen der neuen Fahrzeuge entstehen Qualitätssteigerungen durch eine erhöhte Sitzplatzanzahl von 800 Plätzen pro Fahrt.
- Nach Einführung des RRX-Betriebes im Zielzustand (2030-2035) wird der Rhein-Kreis Neuss durch eine RRX-Linie bedient, die aus dem RE6 sowie ab Duisburg aus dem RE3 hervorgeht. Der RRX3 verkehrt von Köln/Bonn Flughafen über Köln, Neuss, Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Gelsenkirchen, Dortmund nach Hamm.
- Ab Dezember 2017 wird die Linie RB38 Düsseldorf – Neuss – Grevenbroich – Horrem – Köln in zwei Linienabschnitte geteilt. Der Abschnitt Düsseldorf – Grevenbroich – Bedburg wird dann als RB39 bedient, der Abschnitt Bedburg – Horrem – Köln als RB38. In Bedburg besteht fahrplanmäßiger

Anschluss zwischen beiden Linien. Der Split der Linie hat für den Rhein-Kreis Neuss nur geringe Auswirkungen, da Neuss und Düsseldorf aus Richtung Grevenbroich weiterhin umsteigefrei erreicht werden.

Bei ausreichend zur Verfügung stehenden Finanzmitteln soll die fehlende Wochenendbedienung der RB39 zwischen Düsseldorf und Neuss beseitigt werden.

- Ab Dezember 2019 wird die Linie RB27 Mönchengladbach – Grevenbroich – Köln – Koblenz montags bis freitags ganztägig auf dem gesamten Linienweg bedient. Damit entfällt die Angebotslücke in der NVZ zwischen Mönchengladbach und Rommerskirchen. Vorgesehen ist ebenfalls eine Ausweitung der Bedienung auf den Samstag. Eine Bedienung als S-Bahn-Linie wird geprüft.
- Die Taktumstellung im S-Bahn-System hat für den Rhein-Kreis Neuss keine Auswirkung, da die Bereiche Düsseldorf und Köln weiterhin im 20-Minuten-Taktschema bedient werden.
- Punktuelle Verbesserungen sind im Nachtverkehr bei den S-, RB- und RE-Linien angedacht, im Nahverkehrsplan des VRR aber nicht einzeln benannt. Es wird erwartet, dass die angestrebten Verbesserungen im Nachtverkehr positive Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des Rhein-Kreises Neuss im Spät- und Nachtverkehr haben werden.

Insgesamt bedeuten die Anpassungen und Veränderungen im SPNV eine verbesserte Anbindung des Rhein-Kreises Neuss an das Ruhrgebiet und an Köln. Durch den Einsatz neuer Fahrzeuge ist zudem eine deutliche Qualitätssteigerung zu erwarten (Verbesserung der Fahrplanstabilität durch höheres Beschleunigungsvermögen, Erhöhung der Platzkapazitäten).

Im Rahmen der Angebotskonzeption werden langfristig weitere Verbesserungen geprüft, wie z. B.:

- zusätzliche Leistungen auf der Strecke Geldern – Krefeld – Neuss mit Anschluss nach Köln,
- Verlängerung der Regiobahn von Kaarst nach Viersen,
- Kapazitätssteigerung auf dem Korridor Düsseldorf – Neuss – Mönchengladbach – Venlo,
- Untersuchung einer Verbindung Düsseldorf – Neuss – Venlo – Eindhoven.



## 4.2 Maßnahmenprogramm ÖPNV

### 4.2.1 Vorbemerkungen

Das Maßnahmenprogramm ÖPNV baut auf den Ergebnissen eines breit angelegten Beteiligungsverfahrens auf. Beteiligt waren die kreisangehörigen Städte und Gemeinden, die benachbarten Aufgabenträger sowie alle den Rhein-Kreis Neuss bedienenden Verkehrsunternehmen. Alle Beteiligten hatten dabei die Gelegenheit, Vorschläge, Anregungen und Wünsche an die Weiterentwicklung des ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss in das Aufstellungsverfahren des NVP einzubringen.

Die Bürgerinnen und Bürger waren zusätzlich aufgefordert, ihre Meinung zum aktuellen Verkehrsangebot und dessen Qualität kund zu tun sowie bei Bedarf Kritik zu äußern. Hierfür stand auf der Homepage der Kreisverwaltung ein spezielles Kontaktformular zur Verfügung. Alternativ war eine Kontaktaufnahme per Mail unter [nahverkehrsplan@Rhein-Kreis-Neuss.de](mailto:nahverkehrsplan@Rhein-Kreis-Neuss.de) oder per Post an Amt 61 (Nahverkehrsplanung) möglich.

Alle im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingebrachten Anregungen und Bedenken wurden in einer Synopse zusammengestellt und auf NVP-Relevanz geprüft. Die NVP-relevanten Punkte wurden einer verkehrsfachlichen Bewertung unterzogen und abhängig vom Bewertungsergebnis in den NVP übernommen. Alle übrigen Punkte wurden an die jeweils zuständigen Stellen weitergeleitet.

Das nachfolgende Maßnahmenprogramm zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet baut auf den Ergebnissen dieses Beteiligungsverfahrens auf. Die aufgeführten Maßnahmen sind als Handlungsoptionen zu verstehen, die i. d. R. einer weitergehenden Konkretisierung und Prüfung bedürfen. Dies kann beispielsweise eine Nachfrage- und Kostenanalyse sein, um Nutzen und Aufwand zu ermitteln, oder eine vertiefte Prüfung der betrieblichen Umsetzbarkeit. Auf dieser Grundlage der Prüfungsergebnisse soll unter Berücksichtigung der Haushaltslage der Städte und Gemeinden im Rhein-Kreis Neuss eine Entscheidung getroffen werden.

### 4.2.2 Stadt Dormagen

In der Stadt Dormagen sind zurzeit keine Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV vorgesehen.

### 4.2.3 Stadt Grevenbroich

In der Stadt Grevenbroich sind folgende Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV vorgesehen:

- Die Städte Neuss und Düsseldorf prüfen eine Schnellbuslinie von Düsseldorf in den Neusser Süden. Aus Sicht der Stadt Grevenbroich erscheint die Anbindung von Grevenbroich in Richtung Neusser Süden sowie in Richtung Dormagen in den letzten Jahren immer wichtiger und attraktiver zu werden (Schulen, Einkauf, S-Bahn). Eine Verlängerung der Schnellbuslinie in Richtung Grevenbroich Neukirchen und Wevelinghoven in Verbindung mit der Anbindung an den S-Bahn-Haltepunkt Neuss-Allerheiligen ist daher wünschenswert und zu prüfen.
- Die Stadt Grevenbroich stellt fest, dass der derzeitige Stadtbusfahrplan auf die Anschlussverbindungen an den Bahnhöfen Grevenbroich und Kapellen sowie an den Haltestellen Rathaus und Amtsgericht abgestimmt ist. Dies bedingt zzt. eine gleichzeitige Abfahrt der Busse am Bf. Grevenbroich. Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der definierten Qualitätsziele soll das Stadtbuskonzept geprüft und bei Bedarf überplant werden. Hierbei ist auch eine verbesserte direkte Anbindung von Hemmerden und Noithausen an das Grevenbroicher Zentrum zu prüfen.
- Die formulierten Qualitätsziele zur Erreichbarkeit von Haltestellen sehen vor, dass das Stadtzentrum im innerstädtischen Verkehr ohne einen Umstieg erreicht werden soll. Vor diesem Hintergrund soll der Einsatz alternativer Angebotsformen für die Ortsteile Hemmerden, Neukirchen, Busch, Elsen/Fürth, Gubisrath und Neukircher Heide geprüft werden.
- Die Stadt Grevenbroich beabsichtigt, die Verbesserung der Verbindung Wevelinghoven – Neuss an Sonntagen zu prüfen. Diesbzgl. ist eine Taktverdichtung auf den Linien 893 und 869 am Sonntag (heute 120-Minuten-Takt) auch unter Berücksichtigung eines Umstiegs auf den SPNV in Grevenbroich-Kapellen angedacht.
- Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verbindung Grevenbroich-Zentrum – Neukirchen sollen geprüft werden.
- Die Anbindung des Bereichs „Zur Wassermühle“ an Neuenhausen, Frimmersdorf und Neurath soll nach Möglichkeit ergänzt werden.

#### 4.2.4 Gemeinde Jüchen

Die Gemeinde Jüchen beabsichtigt, ein Bushaltestellenkonzept zur Schaffung der Barrierefreiheit aufzustellen (Priorisierungsliste, Ausnahmen) und die P+R Anlage am Bahnhof Jüchen zu erweitern. Weiterhin sind folgende Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV vorgesehen:

- Die Gemeinde Jüchen plant, die Optimierung des Linienverkehrs im Gemeindegebiet untersuchen zu lassen. Im Ergebnis sind Veränderungen auf den Linien 090, 091, 097, 098 und 870 möglich.
- Um die Verbindung der einzelnen Ortschaften in der Gemeinde Jüchen untereinander zu verbessern, kommen seitens der Gemeinde Jüchen alternative Angebote wie eine Erweiterung des AST sowie die Einrichtung eines Bürgerbusses in Betracht.

#### 4.2.5 Stadt Kaarst

Die Stadt Kaarst erarbeitet derzeit ein Konzept zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen. Weiterhin sind folgende Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV vorgesehen:

- Mittel- bis langfristig plant die Stadt Kaarst eine zusätzliche Buslinie einzurichten, die den Ortsteil Büttgen über das neue Gewerbegebiet „Kaarster Kreuz“ mit der Stadtmitte Kaarst verbindet.
- Mit der Erweiterung des Gewerbegebietes "Kaarster Kreuz" ist es wünschenswert, das Fahrplanangebot der SB51 zum Flughafen Düsseldorf auszudehnen und eine Verlängerung der Betriebszeiten zu prüfen (montags bis freitags und samstags sowie Sonntagsbetrieb).
- Aufgrund der bildungsstrukturellen Veränderungen kommt es jährlich zu Anpassungen der Linie 866. Mittelfristig wird über eine zusätzliche Bedienung der weiterführenden Schulen nachgedacht werden müssen. Ob alleine eine Anpassung der Linie 866 und ggf. der Linie 860 ausreichend sein werden ist noch nicht abschließend geklärt.
- Eine langfristige Planung der Vernetzung der Ortsteile Vorst, Kleinenbroich und Korschenbroich ist aufgrund der bildungsstrukturellen Ausrichtung nicht ausgeschlossen. Eine Prüfung des tatsächlichen Bedarfs steht zurzeit noch aus.
- Vor dem Hintergrund einer besseren regionalen Vernetzung wurde seitens der Bürgerschaft eine Verlängerung der Linie 843 von Grefrath über Dirkes

zum Bf. Büttgen und eine Direktverbindung von Meerbusch-Osterath nach Kaarst angeregt. Die Stadt Kaarst schließt generell eine überregionale Vernetzung mit Bedarfs- und Kostenanalyse nicht aus.

#### **4.2.6 Stadt Korschenbroich**

Die Stadt Korschenbroich möchte das Gewerbegebiet Glehner Heide an den öffentlichen Personennahverkehr anbinden. Eine direkte Verbindung vom Kleinenbroicher Bahnhof in das Gewerbegebiet Glehner Heide hat eine essentielle Bedeutung für die Unternehmen vor Ort, insbesondere zu den für die Gewerbetreibenden relevanten Zeiten. Vor dem Hintergrund der geplanten Erweiterung des Gebietes soll der Anschluss an den ÖPNV geprüft werden.

#### **4.2.7 Stadt Meerbusch**

In der Stadt Meerbusch sind folgende Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV vorgesehen:

- Sukzessive Umrüstung der meisten Haltestellen auf einen höheren Ausstattungsstandard.
- Einrichtung einer neuen Schnellbuslinie zwischen Tönisvorst, Willich und Meerbusch-Haus Meer im 60-Minuten-Takt zur Verstärkung der Linie 071.
- Mittelfristig ist eine neue Stadtbahnverbindung zwischen Neuss und Düsseldorf mit neuer Rheinquerung vorgesehen mit folgendem Betriebskonzept (vgl. NVP Stadt Düsseldorf): U78: Düsseldorf Hbf – ESPRIT arena / Messe Nord – Lörick – Meerbusch, Haus Meer (20-Minuten-Takt), fährt zur HVZ bis Krefeld-Rheinstraße und ersetzt HVZ-Linie U70.
- Die Leistungsfähigkeit der Stadtbahn-Verbindungen nach Düsseldorf und Krefeld soll untersucht werden. Hierzu soll in Abstimmung mit den Nachbarstädten auf der Stadtbahn (U70, U74, U76) ein 10-Minuten-Takt in der HVZ und in der abendlichen NVZ montags bis freitags auf der Gesamtstrecke von Krefeld bis Düsseldorf in beiden Richtungen geprüft werden.
- Die ÖPNV-Anbindung der Rheingemeinden soll überprüft werden. Zu untersuchen sind z. B. verbesserte Anschlussmöglichkeiten an die Stadtbahn (Taktverdichtung auf Zubringerbuslinien, Einrichtung eines Taxibusses), eine Verlängerung bestehender Buslinien ab Lank in die Rheingemeinden und eine Verkürzung der Fahrzeit zwischen Ilverich und Lank.

- Die Einrichtung einer Direktverbindung zwischen Meerbusch-Osterath und Meerbusch-Büderich soll geprüft werden.
- Zur Verbesserung der Verbindung zwischen Büderich und Düsseldorf soll eine Taktverdichtung auf der Linie 828 geprüft werden.

#### **4.2.8 Stadt Neuss**

In der Stadt Neuss sind folgende Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV vorgesehen:

- Mittelfristig ist eine neue Stadtbahnverbindung zwischen Neuss und Düsseldorf mit neuer Rheinquerung vorgesehen mit folgendem Betriebskonzept (vgl. NVP Stadt Düsseldorf):
  - U81: Neuss Hbf – Flughafen Terminal (20-Minuten-Takt)
  - U75: Streckenabschnitt Neuss Hbf – Handweiser (20-Minuten-Takt), Streckenabschnitt Handweiser – Vennhauser Allee (10-Minuten-Takt).
- Um die Anbindung des Wohngebietes Klever Straße zu verbessern, sollen Angebotsanpassungen auf der Linie 857T geprüft werden.
- Um die Anbindung des Wohngebietes Klever Straße, des Memorycenters, der Flüchtlingsunterkunft und der Internationalen Schule zu verbessern, soll eine alternative Linienführung der Linien 848 und 849 über den Konrad-Adenauer-Ring geprüft werden.
- Um die Erreichbarkeit der Neusser Innenstadt und des Hauptbahnhofs aus der Region und die Erschließung des Entwicklungsgebietes entlang des Hafenbeckens I zu verbessern, soll die Verlängerung einer oder mehrerer zzt. am Landestheater endender Regionalbuslinien (870, 872, 873, 875, 877) geprüft werden.
- Um die Anbindung des Entwicklungsbereiches am Hafenbecken I zu verbessern, soll die Verlängerung der Linie 857 über die Batteriestr. bis zum Landestheater geprüft werden.
- Im Gewerbegebiet Hammfeld I ist die Entwicklung brachliegender Flächen für Wohnzwecke geplant. Um die Erschließung und Anbindung dieser Flächen an zentrale Stadtbereiche zu verbessern, sollen Maßnahmen entwickelt und geprüft werden (z. B. Verlängerung der Linie 830). Mittelfristig wird eine Erschließung durch die Straßenbahn angestrebt (siehe unten).

- Um die Anbindung des Neusser Südens an den Düsseldorfer Süden zu verbessern, soll in Abstimmung mit der Stadt Düsseldorf eine neue Schnellbuslinie geprüft werden z. B. ab Universität Düsseldorf über Allerheiligen, Rosellerheide, Rosellen, Hoisten und Weckhoven nach Reuschenberg.
- Um die Erreichbarkeit der Gesamtschule An der Erft und des Schulzentrums Weberstraße aus Allerheiligen und Norf zu verbessern, sollen Angebotsanpassungen auf der Linie 878 geprüft werden.
- Um die Anbindung der Schule in Gnadental (Gnadentaler Allee) zu verbessern, soll die Führung der Linie 852 über Grüner Weg und Berghäuschengeweg geprüft werden. Die Möglichkeiten einer besseren Anbindung des Südparkes an den ÖPNV sollen geprüft werden.
- Um die Anbindung des Stadtteils Schlicherum zu verbessern, sollen Angebotsanpassungen auf der Linie 874 geprüft werden.
- Zur Verbesserung der Erschließung des Entwicklungsgebietes entlang des Hafenbeckens I soll eine zusätzliche Stadtbahnhaltestelle (U75) auf der Düsseldorfer Straße in Höhe Rheintorstraße geprüft werden.
- Verlegung der Straßenbahnlinie 709 zwischen den Haltestellen „Stadthalle/Museum“ und „Langemarckstraße“ von der Stresemannstraße auf die Augustinusstraße und den Hammfelddamm. Hierdurch verbessert sich die Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes Hammfeld I und seine Anbindung an die nördliche Innenstadt, an Neuss Hbf und an Düsseldorf. Durch diese Maßnahme werden auch die Neubaugebiete um den Alexianerplatz besser erschlossen.
- Um die Anbindung des Stadtteils Vogelsang an den Versorgungsbereich entlang der Kaarster Straße zu verbessern, soll die Verlängerung der Linie 854 bis Josefskirche bzw. Neusserfurth geprüft werden.
- Um die Anbindung an den Düsseldorfer Süden zu verbessern, sollen Angebotsanpassungen auf der Linie 827 geprüft werden.
- Um der hohen Nachfrage in den Spitzenzeiten gerecht zu werden, sollen Angebotsanpassungen auf der Linie 841 geprüft werden.
- Um die schnelle Anbindung nach Düsseldorf zu verbessern, sollen Angebotsanpassungen auf der Linie SB 85 geprüft werden.
- Die Möglichkeit einer Anbindung des künftigen Haltepunktes Morgensternsheide an das Busnetz soll geprüft werden.

- Die Stadt Neuss beabsichtigt, ein Konzept für die Errichtung von Mobilstationen im Stadtgebiet zu entwickeln.

#### **4.2.9 Gemeinde Rommerskirchen**

In der Gemeinde Rommerskirchen sind folgende Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV vorgesehen:

- Die Gemeinde Rommerskirchen plant die Einrichtung eines Ortsbussystems. Vor einer verbindlichen Entscheidung sind noch weitere Untersuchungen erforderlich. Dies wird ggf. auch Auswirkungen auf die bisherigen Regionalbuslinien haben. Schon heute ist erkennbar, dass hiervon insbesondere die Linien 872 und 892 betroffen sein werden. In die erforderlichen Untersuchungen zur Umsetzung der Maßnahme sind auch die Auswirkungen geänderter Regionalbuslinien in Nachbarkommunen einzubeziehen.
- Der Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises sieht als Maßnahmenvorschläge für die Linie 971 einen Regelverkehr nur noch zwischen Rommerskirchen und Niederaußem im 60-Minuten-Takt vor. Nur je 2 Fahrtenpaare in der HVZ morgens und nachmittags könnten bis Bergheim-Mitte verkehren. Am Wochenende (Samstag nachmittags und Sonntag) wird die Umstellung auf TaxiBus geprüft.

### **4.3 Maßnahmenprogramm Barrierefreiheit**

#### **4.3.1 Rechtliche Grundlagen und Begriffsklärung**

Das Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erlegt einem Nahverkehrsplan in § 8 Abs. 3 u.a. auf, „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“ In § 62 Abs. 2 PBefG wird ergänzt: „Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Abs. 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“

Die wichtigsten Normen für die Errichtung von barrierefreien Verkehrsanlagen sind die

- DIN 18024 „Straßen, Wege, Plätze, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen, Spielplätze – Planungsgrundlagen“,
- DIN 32975 „Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“ und
- DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“.

Weiterhin sind die Planungsempfehlungen „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ seitens des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu beachten.

Gemäß der Richtlinie „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR“ schließt „die Definition einer barrierefreien Haltestelle [...] weit mehr ein als bauliche Gesichtspunkte, die zur Optimierung der Einstiegsverhältnisse dienen oder ein Leitsystem innerhalb der Haltestelle darstellen. Die barrierefreie Haltestelle ergibt sich aus einer Vielzahl von Einzelementen an der Haltestelle und aus der behindertengerechten Gestaltung dieser Elemente.“ Wichtig ist die Gestaltung nach dem Zwei-Sinne-Prinzip, d.h. mindestens zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten müssen angesprochen werden.

Unterschieden wird die Gruppe der Personen mit Mobilitätseinschränkungen in

- Menschen mit Behinderung (z. B. Geh-, Seh-, Höreingeschränkte, Menschen mit geistiger Behinderung, Kleinwüchsige),
- Schwangere Frauen, Menschen mit Kindern oder schwerem Gepäck,
- Ältere Personen,
- Personen mit kurzzeitigen Mobilitätseinschränkungen (z. B. Unfallgeschädigte).

Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur durch ein Zusammenspiel von baulicher Infrastruktur und geeigneten Fahrzeugen realisiert werden. An den Verknüpfungspunkten muss sichergestellt werden, dass auch die Umsteigewege barrierefrei gestaltet sind. Ebenso ist darauf hinzuwirken, dass eine sinnvolle barrierefreie Anbindung der Haltestellen an das öffentliche Wegenetz erfolgt, um zu verhindern, dass lediglich barrierefreie „Inseln“ ohne Verknüpfung mit dem umgebenden Wegenetz entstehen.



### **4.3.2 Barrierefreiheit an Stadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen**

Sofern Fördermittel in unveränderter Höhe erhalten bleiben und Eigenmittel in unveränderter Höhe zur Verfügung stehen, obliegt es dem zuständigen Verkehrsunternehmen, die Errichtung von barrierefreien Straßenbahnhaltestellen zu planen und vorzunehmen. Damit wird der Forderung und der gesetzten Frist nach einer vollständigen Barrierefreiheit aus § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes nachgekommen. Grundsätzlich ist es immer möglich, Haltestellenpositionen abseits der Ausbauplanung auszubauen, z. B. im Rahmen ohnehin stattfindender Baumaßnahmen.

### **4.3.3 Barrierefreiheit an Bushaltestellen**

Für Bau und Unterhaltung der Bushaltestellen sind im Rhein-Kreis Neuss überwiegend die Kommunen als Straßenbaulastträger zuständig. Der Kreis als planungspflichtiger ÖPNV-Aufgabenträger ist zuständig für die Erstellung des Nahverkehrsplans, verfügt aber über keine rechtliche Handhabe, die Kommunen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen in den Ortslagen zu verpflichten. Der Kreis ist daher auf deren Mitwirken angewiesen.

Die Straßenbaulastträger müssen bei allen baulichen Maßnahmen die allgemein geltenden Regeln der Technik sowie die Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung von Verkehrsräumen und -anlagen anwenden.

Um die oben genannten gesetzlich vorgegebenen Fristen möglichst einzuhalten und ggf. erforderliche Ausnahmen zu benennen und zu begründen (§ 8 Abs. 3 PBefG), beabsichtigt der Rhein-Kreis Neuss, zusammen mit seinen Kommunen ein Haltestellenprogramm für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen im Kreisgebiet aufzustellen.

Die Stadt Kaarst und die Stadt Neuss erarbeiten zzt. bereits ein Konzept zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet. Auch die Stadt Meerbusch setzt bereits ein Konzept zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet Meerbusch um. Die Gemeinde Jüchen beabsichtigt, ein Konzept zur Schaffung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen aufzustellen. Aufbauend auf diesen Grundlagen soll ein kreisweites Haltestellenprogramm für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen entwickelt werden. Die bereits vorliegenden Konzepte sollen möglichst in das kreisweite Haltestellenprogramm übernommen werden. Ausnahmen im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG sollen in einem Änderungs- und Ergänzungsverfahren genannt und begründet werden.

Beispielhafte Arbeitsschritte zur Erstellung eines Haltestellenprogramms sind:

- Erfassung der Haltestellen und ihrer Ausstattung (Bestandsaufnahme),
- Abgleich der vorhandenen Haltestellenausstattung am Anforderungsprofil gemäß Bild 2-8,
- Feststellen des grundsätzlichen Handlungsbedarfs unter Beachtung von Ausnahmetatbeständen,
- Erarbeitung von Priorisierungskriterien wie z. B. Ein- und Aussteigerzahlen, Bedeutung im Netz (Umsteigebeziehungen), Anzahl der Linien, Anzahl der Haltestellenabfahrten, relevante Einrichtungen,
- Erstellen einer Prioritätenliste aller und besonders der vorrangig barrierefrei auszubauenden Haltestellen,
- Durchführen einer Kostenschätzung,
- Erstellen eines Realisierungszeitplans.

#### **4.4 Maßnahmenprogramm Qualitätssicherung**

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat am 14.12.2011 eine Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr verabschiedet. Diese Empfehlung ist in der gemeinsamen Arbeitsgruppe der Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und des VRR erarbeitet und abgestimmt worden. Sie unterstützt die kommunalen Aufgabenträger, entsprechende Aussagen zur Qualitätssteuerung in die Nahverkehrspläne aufzunehmen und ein Qualitätsmanagementsystem in Abstimmung mit den vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen aufzubauen. Ziel der Empfehlung ist es auch, die Maßstäbe für Qualität zu vereinheitlichen, insbesondere für Verkehrsunternehmen, die für mehrere Aufgabenträger tätig sind. Damit wird eine flächendeckende Einführung von Qualitätsstandards und Messverfahren ermöglicht.

Dieser Ansatz soll dazu beitragen, den bei der Einführung eines QMS verbundenen Aufwand zu minimieren, die Vergleichbarkeit insbesondere in sich überschneidenden Verkehrsgebieten zu sichern sowie den Qualitätsbemühungen der Verkehrsunternehmen einen verlässlichen Rahmen für die betriebliche Umsetzung zu geben.

Die Stadt Neuss beabsichtigt, in ihrem Zuständigkeitsbereich als Aufgabenträger ein Qualitätsmanagementsystem einzuführen.

## 5 Finanzierung und Investitionsplanung

### 5.1 ÖPNV-Finanzierung in NRW

Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in NRW ist im ÖPNVG NRW geregelt. Die Förderung beruht auf den vier in Bild 5-1 dargestellten Pauschalen bzw. pauschalierten Zuwendungen. Die für die Aufgabenträger des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Rhein-Kreis Neuss unmittelbar bestimmten Pauschalen werden nachfolgend näher erläutert.

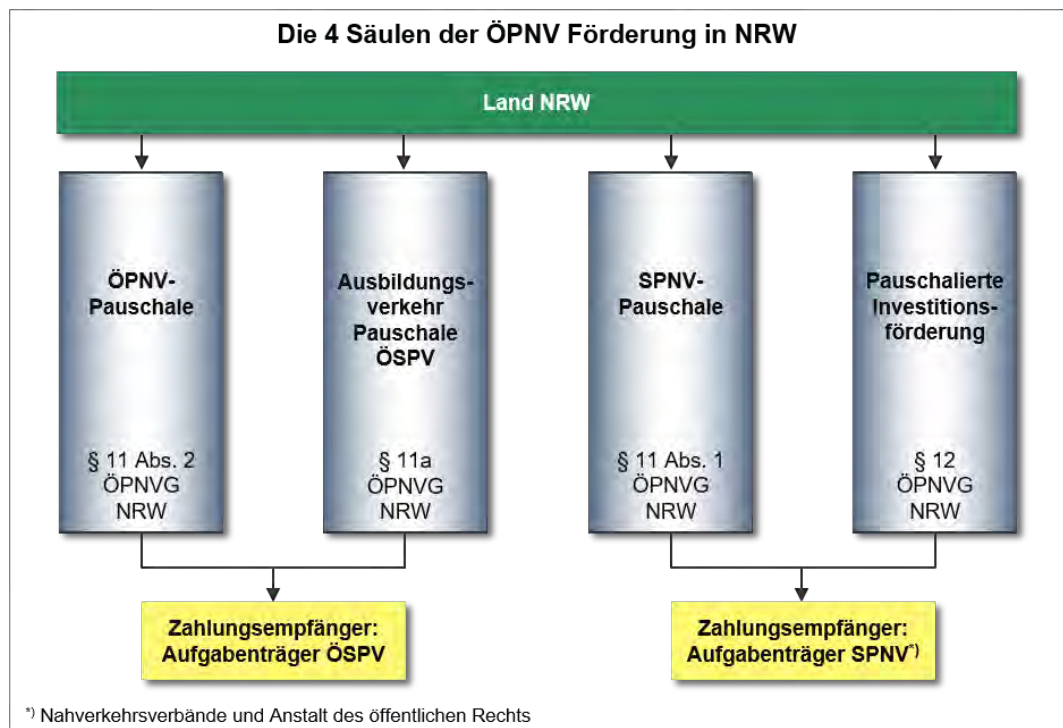


Bild 5-1: Die vier Säulen der ÖPNV-Förderung in NRW

#### ÖPNV-Pauschale

Die kommunalen Aufgabenträger erhalten eine jährliche ÖPNV-Pauschale in Höhe von 130 Mio. Euro. 90 % der verfügbaren Mittel werden nach der fahrplanmäßig erbrachten, kapazitäts- und qualitätsbezogenen gewichteten Betriebsleitung (im konventionellen Linienverkehr sowie im Bedarfsverkehr), 8 % nach der Einwohnerzahl im Jahr 2014 und 2 % nach der Fläche auf die Zahlungsempfänger verteilt. Der Rhein-Kreis Neuss erhält rund 1,251 Mio. Euro, die Stadt Neuss rund 1,354 Mio. Euro und die Stadt Dormagen rund 0,316 Mio. Euro.

Die Aufgabenträger leiten mindestens 80 % der Fördermittel an öffentliche und private Verkehrsunternehmen für Zwecke des ÖPNV (mit Ausnahme des SPNV) weiter. Davon sind mindestens 30 % als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge zu verwenden. Die verbleibenden Mittel können die ÖPNV-Aufgabenträger für Zwecke des ÖPNV eigenverantwortlich verwenden oder aber an Dritte (z. B. Kommunen zur Verbesserung der baulichen Ausstattung von Haltestellen oder zur ÖPNV-Beschleunigung an LSA) weiterleiten, sofern diese ebenfalls Zwecke des ÖPNV verfolgen.

### **Ausbildungsverkehr-Pauschale**

Die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV erhalten eine jährliche Ausbildungsverkehr-Pauschale. Die Ausbildungsverkehr-Pauschale beträgt landesweit 130 Mio. Euro pro Jahr.

Die anteilig auf den Rhein-Kreis Neuss entfallenden Fördermittel werden vollumfänglich an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weitergeleitet zum Zweck des Ausgleichs der Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit rabattierten Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Linienverkehr gemäß §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG (allgemeiner Linienverkehr bzw. Sonderlinienverkehr für die Schülerbeförderung) entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Hiervon sind 12,5 % zur Finanzierung von Maßnahmen zu verwenden, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie der Qualitätsverbesserung im Ausbildungsverkehr dienen. Die Aufgabenträger können diesen Teil der Mittel auch für die mit der Abwicklung der Pauschale verbundenen Aufwendungen einsetzen oder hierfür an Dritte weiterleiten.

Der Rhein-Kreis Neuss erhält einen Anteil an der Ausbildungsverkehr-Pauschale in Höhe von rund 1,112 Mio. Euro (ca. 0,86 % der landesweit verfügbaren Mittel). Die Stadt Dormagen erhält rund 0,308 Mio. Euro (ca. 0,24 %) und die Stadt Neuss rund 0,678 Mio. Euro (ca. 0,52 %).

### **Pauschalierte Investitionsförderung**

Das Land gewährt den Aufgabenträgern des SPNV eine jährliche pauschalierte Investitionsförderung in Höhe von mindestens 150 Mio. Euro. Hiervon erhält der VRR rund 53,35 %. Dies entspricht etwa 80,018 Mio. Euro. Gefördert werden können:

- Neubau und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur,

- Modernisierung und Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur, sofern die Maßnahmen zu einer Funktionsverbesserung für den ÖPNV führen (Unterhaltungsmaßnahmen sind nicht förderfähig),
- sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV.

Mindestens 50 % der Mittel müssen für Investitionsmaßnahmen außerhalb des SPNV eingesetzt werden; gleichzeitig muss sichergestellt sein, dass mindestens 50 % in Infrastrukturprojekte fließen. Schließlich dürfen die Mittel im Rahmen der haushaltsmäßigen Vorgabe auch für die Planung und die Vorbereitung des Neu- und Ausbaus der ÖPNV-Infrastruktur oder die Modernisierung bzw. Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur an Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV verwendet werden.

Nach § 12 Abs. 5 ÖPNVG NRW haben die Zweckverbände einen jährlichen Förderkatalog für die zu fördernden Maßnahmen aufzustellen. Der aktuelle Förderkatalog enthält folgende Maßnahmen im Gebiet des Rhein-Kreises Neuss:

- Dormagen: barrierefreier Umbau von 15 Bushaltestellen im Stadtgebiet (Antragsteller SDG),
- Jüchen: barrierefreier Umbau von 14 Bushaltestellen in den Ortsteilen Bedburdyck und Gierath (Antragsteller Gemeinde Jüchen),
- Meerbusch: Aufwertung der P+R Anlage Haus Meer (Antragsteller Rheinbahn AG),
- Neuss: behindertengerechte Herstellung von 6 Bushaltestellen im Stadtgebiet (Antragsteller Stadt Neuss).

## 5.2 ÖPNV-Finanzierung im Rhein-Kreis Neuss

Der Rhein-Kreis Neuss und die kreisangehörigen Städte und Gemeinden finanzieren im ÖPNV:

- das Leistungsangebot, sofern die Betriebskosten nicht durch Fahrgelderlöse und Ausgleichszahlungen / Finanzzuweisungen Dritter (Bund, Land) gedeckt werden,
- die Infrastrukturmaßnahmen, sofern die Kosten der Nahverkehrsinvestitionen nicht durch Zuschüsse gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und sonstige Landeszuweisungen gemäß ÖPNV-Gesetz NRW gedeckt sind.

Der Rhein-Kreis Neuss ist als Zweckverbandsmitglied – ebenso wie die kreisangehörige Stadt Neuss – in das Finanzierungssystem des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eingebunden (§§ 18-20 der Zweckverbandssatzung). Zur organisatorischen Wahrnehmung dieser Aufgabe bedient sich der Rhein-Kreis Neuss in Zusammenarbeit mit allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden der Kreisverkehrsgesellschaft Neuss mbH.

Grundlage der Finanzierungsplanung sind die Betriebsleistungen der Verkehrsunternehmen je Gebietskörperschaft. An den Grundsätzen der Finanzierungsplanung wird festgehalten, sofern keine zwingenden Gründe wie die Änderung des Finanzierungssystems des ZV VRR auf der Grundlage des geänderten Personenbeförderungsrechts dies erfordern.

## **6 Anlagen**

### **6.1 Haltestelleneinzugsbereiche**

### **6.2 Liniensteckbriefe**





## **6.1 Haltestelleneinzugsbereiche**



## **6.2 Liniensteckbriefe**





Ingenieurgruppe für  
Verkehrswesen und  
Verfahrensentwicklung

---

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Tel.: +49(0241) 9 46 91-41

Oppenhoffallee 171

Fax: +49(0241) 53 16 22

52066 Aachen

[kru@ivv-aachen.de](mailto:kru@ivv-aachen.de)

[www.ivv-aachen.de](http://www.ivv-aachen.de)

---

Kontakt:

Dr.-Ing. Stephan Krug